En forklaring af forordning (EF) nr. 561/2006 som hjælp til en harmoniseret håndhævelse ved vejkontrol

Indholdsfortegnelse

1. Formål og anvendelsesområde 5
2. Køretidsbestemmelser 7
2.1 Indledning 7
2.1.1 AETR-overenskomsten 7
2.1.2 Sanktioner 8
2.1.3 Vejkontrol 8
2.1.4 Kontakt med førere 8
2.1.4.1 Kommunikation 8
2.1.4.2 Fremvisning 9
2.1.4.3 Holdning 9
2.1.5 Dokumentstruktur 9
2.2 Forordning (EF) 561/2006 10
2.2.1 Artikel 1 10
2.2.1.1 Tekst 10
2.2.1.2 Overtrædelser 10
2.2.1.3 Vejkontrol 10
2.2.2. Artikel 2 11
2.2.2.1 Artikel. 2.1 11
2.2.2.1.1 Tekst 11
2.2.2.1.2 Overtrædelser 11
2.2.2.1.3 Vejkontrol 11
2.2.2.2 Artikel 2.2 14
2.2.2.2.1 Tekst 14
2.2.2.2.2 Overtrædelser 14
2.2.2.2.3 Vejkontrol 14
2.2.2.3 Artikel 2.3 15
2.2.2.3.1 Tekst 15
2.2.2.3.2 Overtrædelser 15
2.2.2.3.3 Vejkontrol 16
2.2.3 Artikel 3 21
2.2.3.1 Tekst 21
2.2.3.2 Overtrædelser 21
2.2.3.3 Vejkontrol 21
2.2.4 Artikel 4 25
2.2.4.1 Tekst 25
2.2.4.2 Overtrædelser 26
2.2.4.3 Vejkontrol 26
2.2.5 Artikel 5 30
2.2.5.1 Tekst 30
2.2.5.2 Overtrædelser 30
2.2.5.3 Vejkontrol 30
2.2.6 Artikel 6 31
2.2.6.1 Tekst 31
2.2.6.2 Overtrædelser 31
2.2.6.3 Vejkontrol 31

2.2.7 Artikel 7 ... 37
2.2.7.1 Tekst ... 37
2.2.7.2 Overtrædelser ... 37
2.2.7.3 Vejkontrol ... 37
2.2.8 Artikel 8 ... 40
2.2.8.1 Tekst ... 40
2.2.8.2 Overtrædelser ... 41
2.2.8.3 Vejkontrol ... 41
2.2.8.4 »12-dages reglen« ... 49
2.2.8.5 Afbrydelser af hviletider i nødstilfælde ... 49
2.2.9 Artikel 9 ... 50
2.2.9.1 Tekst ... 50
2.2.9.2 Overtrædelser ... 50
2.2.9.3 Vejkontrol ... 50
2.2.10 Artikel 10 ... 53
2.2.10.1 Tekst ... 53
2.2.10.2 Overtrædelser ... 53
2.2.10.3 Vejkontrol ... 54
2.2.11 Artikel 11 ... 55
2.2.11.1 Tekst ... 55
2.2.11.2 Overtrædelser ... 55
2.2.11.3 Vejkontrol ... 55
2.2.12 Artikel 12 ... 56
2.2.12.1 Tekst ... 56
2.2.12.2 Overtrædelser ... 56
2.2.12.3 Vejkontrol ... 56
2.2.13 Artikel 13 ... 57
2.2.13.1 Tekst ... 57
2.2.13.2 Overtrædelser ... 58
2.2.13.3 Vejkontrol ... 58
2.2.14 Artikel 14 ... 60
2.2.14.1 Tekst ... 60
2.2.14.2 Overtrædelser ... 60
2.2.14.3 Vejkontrol ... 60
2.2.15 Artikel 15 ... 61
2.2.15.1 Tekst ... 61
2.2.15.2 Overtrædelser ... 61
2.2.15.3 Vejkontrol ... 61
2.16 Artikel 16 ... 61
2.2.16.1 Tekst ... 61
2.2.17 Artikel 17, 18 ... 62
2.2.18 Artikel 19 ... 62
2.2.18.1 Tekst ... 62
2.2.18.2 Overtrædelser ... 62
2.2.18.3 Vejkontrol ... 62

2.2.19 Artikel 20 ... 63
2.2.19.1 Tekst ... 63
2.2.19.2 Overtrædelser ... 63
2.2.19.3 Vejkontrol ... 63
2.2.20 Artikel 21 ... 63
2.2.20.1 Tekst ... 63
2.2.20.2 Overtrædelser ... 64
2.2.20.3 Vejkontrol ... 64
2.2.21 Artikel 22 - 29 ... 64
3. Forordning (EØF) nr. 3821/85 – Regler om fartskrivere og registrering ... 65
3.1 Forordning (EØF) nr. 3821/85 ... 65
3.1.1 Artikel 3 ... 66
3.1.1.1 Tekst ... 66
3.1.1.2 Overtrædelser ... 66
3.1.1.3 Vejkontrol ... 66
3.1.2 Artikel 13 ... 67
3.1.2.1 Tekst ... 67
3.1.2.2 Overtrædelser ... 67
3.1.2.3 Vejkontrol ... 67
3.1.3 Artikel 14 ... 68
3.1.3.1 Tekst ... 68
3.1.3.2 Overtrædelser ... 69
3.1.3.3 Vejkontrol ... 70
3.1.4 Artikel 15 ... 71
3.1.4.1 Tekst ... 71
3.1.4.2 Overtrædelser ... 73
3.1.4.3 Vejkontrol ... 73
3.1.5 Artikel 16 ... 80
3.1.5.1 Tekst ... 80
3.1.5.2 Overtrædelser ... 80
3.1.5.3 Vejkontrol ... 81
Bilag 1 ... 82
Vejledningsnotat 1 ... 82
Vejledningsnotat 2 ... 83
Vejledningsnotat 3 ... 84
Vejledningsnotat 4 ... 85
Vejledningsnotat 5 ... 86
Vejledningsnotat 6 ... 87
Bilag 2 ... 88
Kommissionens præcisering 1 ... 88
Kommissionens præcisering 2 ... 88
Kommissionens præcisering 3 ... 89
Kommissionens præcisering 4 ... 90
Kommissionens præcisering 5 ... 91
Bilag 3 ... 92
Resumé af FORORDNING (EF) nr. 561/2006 ... 92
Bilag 4 ... 93
Resumé af FORORDNING (EØF) nr. 3821/85 ... 93

1. Formål og anvendelsesområde

Formålet med dette dokument er at redegøre for en fælles og forenklet forklaring af forordning (EF) nr. 561/2006[1] i forbindelse med vejkontroller som anført i direktiv 2006/22/EF[2].
Indholdet er resultatet af TRACE-arbejdsgruppens forhandlinger og tager hensyn til høringer af handelspolitiske organer som f.eks. IRU (Den Internationale Vognmandsorganisation), UETR (Union Europeenne des Transporteurs Routiers) og håndhævelsesorganer repræsenteret inden for ECR (Euro Control Route) og CORTE (Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement), idet håndhævelsesorganerne i alle 27 medlemsstater har fået mulighed for at komme med input.
Forklaringerne i dette dokument stammer således dels fra eksisterende uomtvistede anvendelser og henviser dels til det tilgængelige vejledende materiale som f.eks. vejledningsnotater, præciseringer og domstolsafgørelser, hvor høringerne har vist, at der fandtes forskelle i og mellem kontrolorganernes anvendelse.
Indholdet blev indsamlet af en lille arbejdsgruppe bestående af medlemmer med omfattende håndhævelsesbaggrund. Arbejdsgruppens forhandlinger blev rutinemæssigt formidlet via ovennævnte organisationer for at indhente kommentarer og feedback med det formål så vidt muligt at optimere en generel tilslutning til indholdet. Arbejdsgruppen behandlede al feedback og indarbejdede det i dette dokument, hvor det var muligt, men da projektet ikke kan tage manglende svar som et udtryk for en positiv feedback, kan det ikke siges, at der er generel enighed om indholdet.
Der var fortsat nogle få spørgsmål, som arbejdsgruppen betragtede som en hindring for en optimeret forklaring af forordningen. Disse er blevet fremsendt til Kommissionen via et separat dokument med en anmodning om bistand. Kommissionen har oplyst, at disse spørgsmål ikke behøver at være en hindring for færdiggørelsen af projektet.
Projektteamet mener derfor, at der er blevet gennemført høringer i tilstrækkeligt omfang til at kunne sige, at indholdet udgør et solidt grundlag for udvikling af uddannelsesprodukter, der er gyldige og egnede til formålet.
Det uddannelsesprodukt, der udledes af dette dokument, vil omfatte en underviservejledning med noter, en studieplan, en arbejdsbog, øvelser, en powerpoint præsentation og henstillinger til uddannelse i praksis.
Det uddannelsesmateriale, der udarbejdes, henvender sig til nye kontrollører som grunduddannelse og til erfarne kontrollører som en genopfriskende uddannelse.
Medlemsstaterne vil blive tilskyndet til at vedtage denne pakke som et modul, der skal indarbejdes i en bredt funderet uddannelse af kontrollører.
Det overordnede formål med dette uddannelsesprodukt er at bidrage til at hæve kontrollørernes faglige standard.

Med hensyn til anvendelsesområde er dette dokument en forenklet forklaring af forordning (EF) nr. 561/2006, men det er ikke realistisk at udarbejde en sådan forklaring uden at henvise til kravene i forordning (EØF) nr. 3821/85[3]. En fuldstændig forklaring af forordning (EØF) nr. 3821/85 ligger dog ikke inden for dette dokuments anvendelsesområde.

Når indholdet henviser til bedste praksis og vejledning til kontrollører i påvisning af overtrædelser, er det med specifikt sigte på vejkontroller.
Kontroller af virksomheder/operatører vil næsten helt sikkert drage fordel af bedre ressourcer og færre tidsbegrænsninger. En mere indgående strategi vil kunne forventes. Dette dokument er dog relevant for denne form for overensstemmelseskontroller.

Indholdet af dette dokument er baseret på den seneste tilgængelige information, og den eventuelle fremtidige værdi vil afhænge af, at der foretages ajourføringer af indholdet for at afspejle beslutninger, juridiske fortolkninger og ændringer, når og hvis de opstår, og af Kommissionens evne til at bistå med en præcisering af de tidligere nævnte problemer, som projektet har påvist.

2. Køretidsbestemmelser

2.1 Indledning

Køretidsbestemmelser og regler for fartskrivere blev indført på fællesskabsplan med **Rådets forordning (EØF) nr. 543/69**[4] af 25. marts 1969. Med denne forordning indførtes:

- Minimumsalder for førere, hjælpere og konduktører
- Begrænsninger af uafbrudt køretid og daglig køretid
- Mindste varighed og andre betingelser i forbindelse med pauser og daglige og ugentlige hvileperioder
- Kravet om at registrere aktivitet og fremme brugen af automatiseret registrering.

Ønsket var at forbedre de sociale vilkår for de ansatte inden for vejtransportsektoren, forbedre færdselssikkerheden og også tage spørgsmål i tilknytning til konkurrence mellem vejtransport, jernbanetransport og transport ad indre vandveje op.

Forordning (EØF) nr. 3820/85[5] trådte i kraft den 20. december 1985 og ophævede **forordning (EØF) nr. 543/69**, og blev igen ophævet med **forordning (EF) nr. 561/2006** den 11. april 2006. Hver efterfølgende forordning forsøgte at fremme målene i den ophævede forordning, korrigere eventuelle problemer, der måtte være opstået som følge af unøjagtigheder, og tage hensyn til andre tilknyttede forordninger.

Dette dokument forsøger at forklare bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006 og sætte dem ind i en overensstemmelsesovervågningsfunktion. I denne forbindelse skal målene med hvert af de efterfølgende regelsæt gentages, nemlig:

- Fremme af færdselssikkerhed
- Forbedring af de sociale vilkår for ansatte inden for vejtransport
- Fremme af retfærdig konkurrence inden for vejtransporterhvervet og med andre transportformer.

Forordningen sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre praksis inden for vejtransporterhvervet.

2.1.1 AETR-overenskomsten

Afhængigt af arten af et køretøjs/en førers tur kan AETR[6] finde anvendelse. AETR og forordning (EF) nr. 561/2006 blev nøje tilpasset hinanden den 26. september 2010. Det er vigtigt at identificere arten af et køretøjs tur og andre faktorer korrekt, inden der kan træffes beslutning om, hvilken retsakt der skal finde anvendelse. Kontrollørerne skal identificere forordningen og overtrædelsen/overtrædelserne, når der påvises overtrædelser, for at opfylde lovkravene, ellers vil indsigelser mod sigtelsen baseret på teknikaliteter kunne imødekommes.

2.1.2 Sanktioner

De sanktioner, der anvendes i forbindelse med overtrædelse af disse forordninger, henhører under de enkelte medlemsstaters kompetence, men det forventes, at der som minimum anvendes en sanktion, der retter op på overtrædelsen. Hvis en fører f.eks. har overtrådt bestemmelserne om daglig hviletid, skal det kræves, at han opfylder denne forpligtelse, inden han får lov at fortsætte sin tur, uanset hvilken økonomisk sanktion han pålægges.

2.1.3 Vejkontrol

Vejkontrol, der gennemføres for at overvåge overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EØF) nr. 3821/85, AETR og andre bestemmelser, er påkrævet i henhold til direktiv 2006/22/EF. Direktivet kræver, at »vejkontrol udføres effektivt og hurtigt med henblik på at gennemføre kontrollen på kortest mulig tid og med mindst mulig forsinkelse for føreren«. Desuden skal kontrol af bus- og rutebilførere ideelt set gennemføres, når deres køretøjer ikke er fyldt med passagerer.

Direktivet bestemmer ligeledes, hvilke krav der generelt skal overvåges.

Når det afgøres, hvor der skal foretages håndhævelseskontroller, skal der tages noget hensyn til velfærden for de førere, der berøres af vejkontrollen, f.eks. adgang til faciliteter, såfremt der udstedes et forbud enten direkte eller via en anvisning, og det følger heraf, at kontrollørerne skal opleves som værende ærlige og upartiske under udførelsen af deres arbejde. De skal forsøge at behandle andre, som de selv vil ønske at blive behandlet.
Alle disse hensyn skal afvejes i forhold til de mål, der er fastsat i forordning (EF) nr. 561/2006 (se 2.1)

2.1.4 Kontakt med førere

2.1.4.1 Kommunikation

Kontrollørerne vil møde mange førere fra forskellige lande, og det er derfor uundgåeligt, at der opstår kommunikationsvanskeligheder.
Det kan forventes, at førere fra alle lande, der involveres i en overensstemmelseskontrol, vil være klar over, at de sandsynligvis vil blive bedt om at fremvise bestemte dokumenter til inspektion. Kontrollørerne behøver ikke at være i besiddelse af store sproglige færdigheder for at sikre, at disse dokumenter fremvises.
Kontrollørerne skal imidlertid gøre mere end at inspicere og godkende disse dokumenter; de skal fortolke oplysningerne i dem for at kontrollere overensstemmelse. Dette kræver uundgåeligt nogen form for dialog, og kontrollørerne kan f.eks. gøre brug af tolketjenester og oversatte forklarende noter som en hjælp til at fremme forståelsen hos både fører og kontrollør.

2.1.4.2 Fremvisning

Kontrollørerne kan måske kun finde frem til sandheden ved at undersøge andre oplysninger, som føreren måtte være i besiddelse af, f.eks. brændstofkvitteringer, færgebilletter osv. Føreren bør derfor anmodes om sådanne dokumenter, og de skal sammenlignes med andre tidsregistreringer. Kontrollørerne skal dog være opmærksomme på enhver begrænsning I retten til at kræve dokumenterne fremvist. Hvis sådanne emner ikke fremlægges, er det ikke nødvendigvis et udtryk for, at de gemmes for at dække over overtrædelser.
De dokumenter, der skal fremlægges på anmodning, er:
Pas, kørekort, fartskriverregistreringer/-data, førerkort, udskrifter, EF-tilladelse, køretøjets tekniske papirer, førerens uddannelsesbevis, forsikringsdokumenter, køretilladelse (hvis føreren er fra et tredjeland), bevis for, at en tidligere overtrædelse er blevet genoprettet, CMR, kørselsblad og alt papirarbejde i forbindelse med en farlig last.

2.1.4.3 Holdning

For at kontrollørerne kan udføre deres arbejde, som går ud på at fremme færdselssikkerheden og en retfærdig konkurrence ved at overvåge overholdelsen af bestemmelserne med dette formål, skal de acceptere førerens registreringer som værende en sand udgave af hændelsesforløbet, medmindre de har mistanke om andet, og så skal de foretage alle de nødvendige undersøgelser for at fastslå alle fakta og overbevise sig om registreringernes ægthed og forenelighed med forordningerne.
Kontrollørerne skal afholde sig fra at antage, at førere eller virksomheder er skyldige, medmindre de finder beviser på det modsatte, selv om de har ret til at tage hensyn til resultaterne af tidligere håndhævelseskontroller, der er foretaget af en virksomheds køretøjer, når de målretter deres aktiviteter.
De skal passe på med ikke at opføre sig på en måde, som førere vil kunne betragte som arrogant og nedladende, og som kun skaber barrierer mellem kontrolløren og føreren.
Når kontrollørerne anlægger en faglig vurdering ved evaluering af overtrædelser, skal de tage hensyn til formildende omstændigheder og til, når force majeure hændelser som følge af presset på kommercielle transportoperationer fra mange sider påvirker overholdelsen af bestemmelserne.
De skal sikre, at deres undersøgelser gennemføres på en professionel måde og er objektive og upartiske.

2.1.5 Dokumentstruktur

I dette dokument ses der på hver enkelt artikel i forordning (EF) nr. 561/2006, og der ses specifikt på deres indvirkning og indflydelse på vejkontroller, som udføres af kontrollører ved vejsiden. Som følge af denne strategi, gås der ikke i detaljer med mange artikler, der, selv om de er vigtige, anses for at være uden betydning i denne sammenhæng.

På samme måde er visse artikler i forordning (EØF) nr. 3821/85, som er en forudsætning for en effektiv vejkontrol, medtaget her.

Når typiske overtrædelser påvises, henvises der til den klassificering af alvoren, der er indeholdt i bilag III til direktiv 2006/22/EF[7] (som ændret).

2.2 Forordning (EF) 561/2006

2.2.1 Artikel 1

2.2.1.1 Tekst

Ved denne forordning fastsættes regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for intern transport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Forordningen sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre praksis inden for vejtransporterhvervet.

2.2.1.2 Overtrædelser

Ingen

2.2.1.3 Vejkontrol

Der er ingen direkte indvirkning, som kontrollørerne skal tage hensyn til, men den tjener som en nyttig påmindelse om formålet med denne forordning.

2.2.2. Artikel 2

2.2.2.1 Artikel. 2, stk.1

2.2.2.1.1 Tekst

Denne forordning gælder for følgende former for vejtransport:
a) godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton
b) personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.

2.2.2.1.2 Overtrædelser

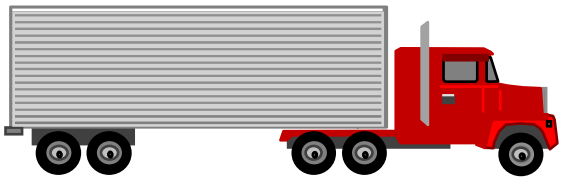
Ingen

2.2.2.1.3 Vejkontrol

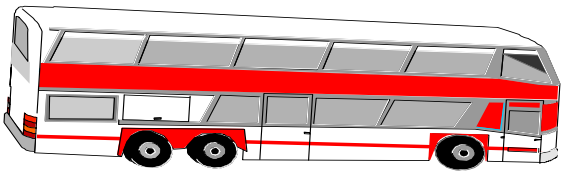
I artiklens tekst fastsættes forordningens anvendelsesområde. Størrelsen og kapaciteten af de køretøjer, hvis førere skal overholde kravene i forordningen, angives. Dette punkt omhandler den fysiske størrelse og kapacitet af køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet.
Det vil være nødvendigt for kontrollørerne at afgøre, om et køretøj, de påtænker at udtage i en vejkontrol, henhører under dette anvendelsesområde, og samtidig skal der henvises til undtagelserne i artikel 3 og de nationale undtagelser opstillet i artikel 13.

I artikel 3 anføres visse køretøjstyper, der ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde. De enkelte medlemsstater kan indrømme undtagelser fra artikel 5-9 for køretøjer, der er omfattet af undtagelserne i artikel 13, og som bruges i den pågældende medlemsstat (for yderligere detaljer se artikel 13).

- **Fastslå, om det inspicerede køretøj er omfattet af forordningens anvendelsesområde.**



Over 3,5 ton



Mere end 8 passagersæder

Godskøretøjer – For de fleste godskøretøjer vil en visuel observation være tilstrækkelig til at fastslå, om det henhører under anvendelsesområdet, men med mindre køretøjer vil det være nødvendigt at undersøge de tekniske papirer, som føreren medbringer, og/eller fabrikantens data påsat køretøjet for at fastslå den maksimale tilladte vægt.

Passagerkøretøjer – tæl antallet af passagersæder og kontroller køretøjets tekniske papirer.

På passagerkøretøjer er det tilladt at fjerne sæder for at nedbringe kapaciteten til under 10 sæder inklusive føreren, når denne ændring bekræftes i det tekniske dokument. Kontrollørerne skal være opmærksomme på, at reglerne for reducering af antallet af sæder varierer fra medlemsstat til medlemsstat

Bemærk: Køretøjet skal være beregnet til at medføre gods eller passagerer og skal normalt anvendes i overensstemmelse hermed; en mobil kran eller en betonpumpemaskine (der ikke medfører beton) falder således umiddelbart uden for anvendelsesområdet.

Resultater –

Omfattet af anvendelsesområdet – med hensyn til køretøjets konstruktion – en inspektion for at fastslå overholdelse af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 kan fortsætte.

Ikke omfattet af anvendelsesområdet – Afbryd inspektionen eller fortsæt med en anden inspektion end inspektion i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006.

Når et køretøj som defineret i denne artikel foretager gods- eller passagertransport, er turen altid omfattet af anvendelsesområdet, medmindre en fritagelse eller undtagelse som omhandlet i artikel 3 og 13 finder anvendelse. (Artikel 13 fritager kun førerne fra bestemmelserne i artikel 5-9)

Anvendelse af køretøj - Leaseurope

I forlængelse af en skrivelse fra Europa-Kommissionen til Leaseurope er det blevet anbefalet, at kørsel med gods- og passagerkøretøjer falder uden for anvendelsesområdet for forordning 561/2006, når føreren aldrig er involveret i kørsel med gods eller passagerer som en del af sit arbejde.

De to vigtigste implikationer af denne anbefaling er:

- Førere ansat af køretøjsudlejningsvirksomheder til ved kørsel på vej at hente og bringe tomme køretøjer eller flytte køretøjer mellem lokale udlejningsfilialer
- Mekanikere og teknikere, som kan hente eller levere tomme køretøjer til reparation eller køre tomme køretøjer til det årlige syn

Som følge heraf skal førerens status og aktiviteter tages i betragtning, når en kontrollør overvejer, om et bestemt køretøj er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006.

Indholdet af denne skrivelse er ikke blevet bredt anerkendt af medlemsstaterne. Det er op til hver enkelt medlemsstat at afgøre, om den vil være bundet af denne skrivelse

2.2.2.2 Artikel 2, stk. 2

2.2.2.2.1 Tekst

Denne forordning gælder uanset køretøjets registreringsland for:
a) vejtransport, der udelukkende finder sted inden for Fællesskabet,
b) vejtransport mellem Fællesskabet, Schweiz og lande, der er kontraherende parter i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

2.2.2.2.2 Overtrædelser

Ingen

2.2.2.2.3 Vejkontrol

I artiklen specificeres de typer strækninger, der er omfattet af forordningen, og som følge deraf henhører under AETR. Den kræver derfor, at den nøjagtige karakter af en strækning, som køretøjet har kørt, fastslås, inden der kan træffes beslutning om, hvilken forordning der finder anvendelse på den pågældende strækning eller dele af denne strækning.
(Bemærk, at disse strækninger **udelukkende** tilbagelægges inden for de nævnte områder)

- Køretøjets hjemland og nærmere oplysninger om strækningen fastslås ved hjælp af dokumentation tilgængelig i køretøjet eller ved at udspørge føreren.
- Se 2.3 om, hvornår AETR-overenskomsten finder anvendelse. Forordning (EF) nr. 561/2006 går forud for AETR, når der ses på ugentlig køretid og køretiden i to uger ved blandede typer strækninger. Når køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet, og som er registreret i en medlemsstat eller i lande inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), tilbagelægger strækninger, der ikke er »AETR-strækninger«, finder forordning 561/2006 anvendelse.
- Ethvert køretøj, uanset hvilket land det er registreret i, som tilbagelægger en strækning, hvor hele strækningen ligger inden for de nævnte områder, er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006

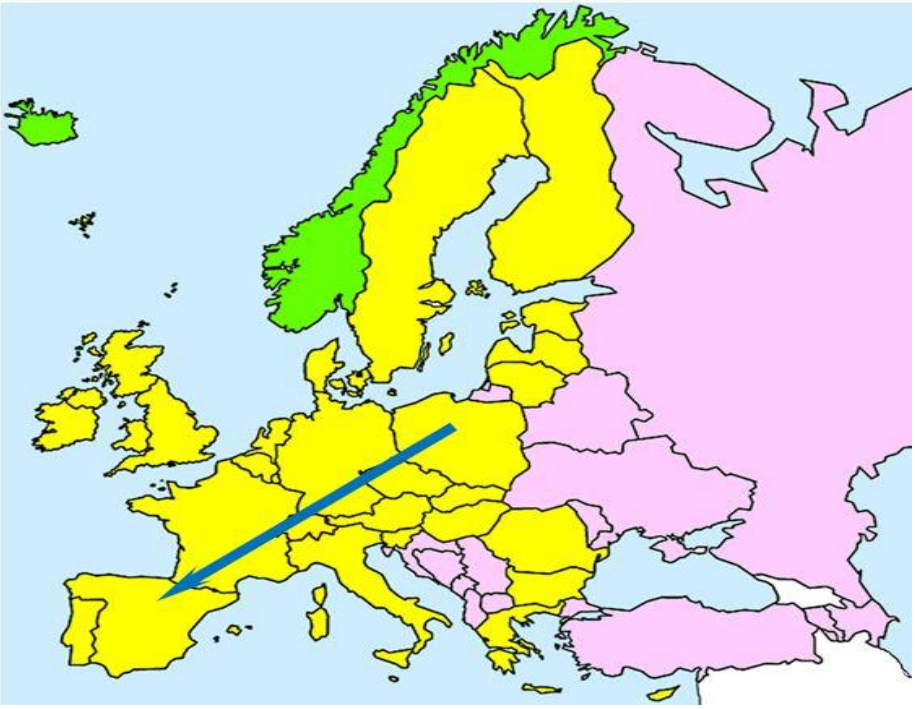
Resultater –

- **Omfattet af anvendelsesområdet** – en inspektion for at fastslå overholdelse af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 kan fortsætte.
- **Ikke omfattet af anvendelsesområdet eller fritaget** - Afbryd inspektionen eller fortsæt med en anden inspektion end inspektion i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006.

Bemærk:

- En næsten fuldstændig samordning af AETR og forordning 561/2006 fandt sted den 26. september 2010
- Køretøjer registreret i »tredje-lande« og »AETR«-lande skal være i overensstemmelse med forordning 561/2006, når de udfører transport, hvor hele transporten foregår i de her nævnte regioner.

Eksempel: Kørsel med et polsk indregistreret køretøj på en strækning fra Polen til Spanien er omfattet af anvendelsesområdet for forordning 561/2006 (medmindre den på anden måde er fritaget)



2.2.2.3 Artikel 2, stk. 3

2.2.2.3.1 Tekst

AETR-overenskomsten finder i stedet for denne forordning anvendelse på international transport, der delvis udføres uden for de i stk. 2 nævnte områder med:
a) køretøjer registreret i Fællesskabet eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten, under hele transporten;
b) køretøjer registreret i et tredjeland, der ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten, dog kun på den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.
AETR-bestemmelserne bør bringes i overensstemmelse med denne forordning, således at de væsentligste bestemmelser i denne forordning ved hjælp af AETR-overenskomsten kommer til at gælde for sådanne køretøjer for den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet.

2.2.2.3.2 Overtrædelser

Ingen

2.2.2.3.3 Vejkontrol

I denne artikel defineres de strækninger, der henhører under AETR, og derfor skal strækningens nøjagtige karakter fastslås.

- Startsted og nærmere oplysninger om strækningen, herunder transitsteder, fastslås ved hjælp af dokumentation tilgængelig i køretøjet og ved at udspørge føreren. Hele turen skal tages i betragtning, og ikke de enkelte strækninger, der opstår som følge af nationale grænser eller hviletider.

- Køretøjer registreret i tredjelande, der har underskrevet AETR-overenskomsten, som kører i Fællesskabet, tilbagelægger AETR-strækninger.

- Køretøjer, der ikke kommer fra EU, AETR, EØS eller Schweiz tilbagelægger AETR-strækninger, når de kører i EU eller i AETR-lande.

- Køretøjer registreret i EU, EØS eller Schweiz tilbagelægger AETR-strækninger, hvis kørslen går til, gennem eller fra AETR-lande.

Resultater

AETR finder anvendelse – en inspektion for at fastslå overholdelse af kravene i AETR-overenskomsten kan fortsætte.

Uden for AETR-bestemmelsernes anvendelsesområde – det vurderes, om strækningen henhører under anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006, og hvis det er tilfældet, fortsættes kontrollen af overensstemmelsen med forordning (EF) nr. 561/2006.

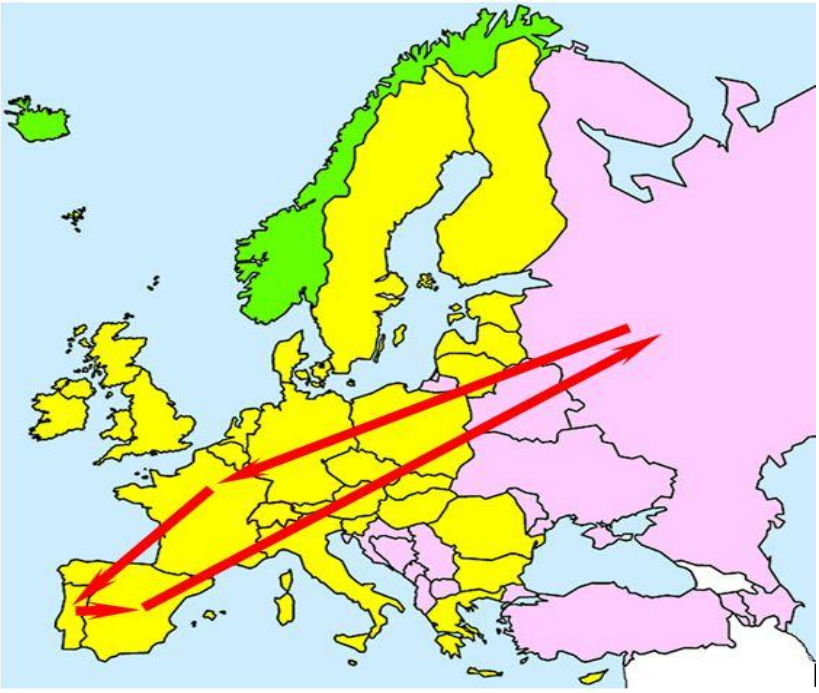
Ikke omfattet af anvendelsesområdet for hverken forordningen eller AETR – Afbryd inspektionen eller fortsæt med en anden inspektion end inspektion i henhold til forordning 561/2006/AETR

Bemærk:
Anvendelsen af ordet »delvis« i denne artikel indikerer, at en del af strækningen skal være tilbagelagt uden for det område, der udgøres af Fællesskabet, EØS-landene og Schweiz.
AETR vedrører **internationale transporter,** men i denne forbindelse betragtes en transport, der udelukkende finder sted inden for det område, der udgøres af Fællesskabet, EØS-landene og Schweiz, som en **national transport,** uanset om nationale grænser krydses, og de er derfor ikke omfattet af anvendelsesområdet for AETR-overenskomsten.
Der pågår dog stadig juridiske drøftelser mellem EU og FN om, hvorvidt det er lovligt at anvende forordning (EF) nr. 561/2006 i stedet for AETR-overenskomsten på førere af køretøjer, der ikke er registreret i EU, selv når de udelukkende udfører transport inden for EU, og uanset artikel 2, stk. 2, i EU-forordningen.
Selv om de køre- og hviletidsbestemmelser, der er fastsat i AETR-overenskomsten og forordning 561/2006 nu er nøje afstemte, vil det være nødvendigt korrekt at fastslå, hvilken forordning der er overtrådt, og derfor er kendskab til, hvilken bestemmelse der finder anvendelse, afgørende for, at sanktionen kan baseres på et solidt juridisk grundlag.

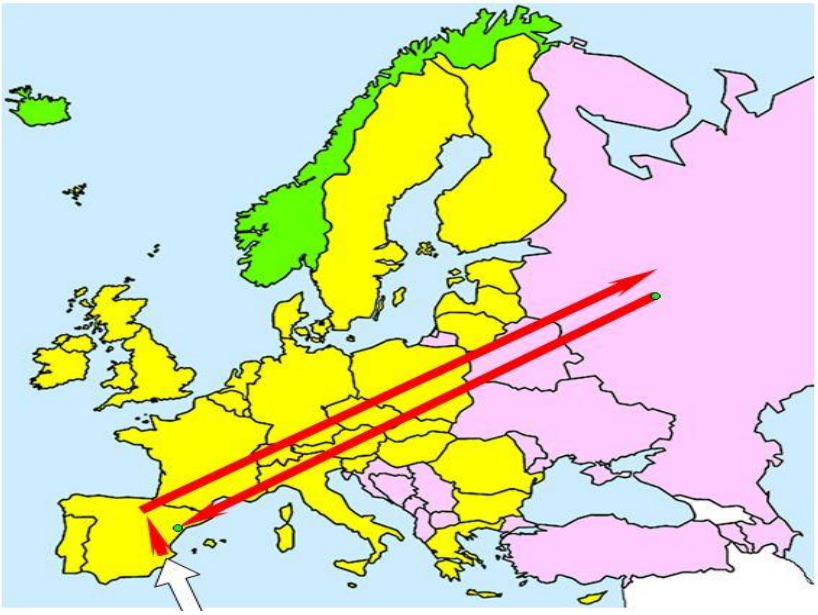
»Tredjelandes« køretøjer skal overholde AETR-bestemmelserne, når de befinder sig på Fællesskabets territorium eller på en AETR-underskrivers territorium, når de udfører transport som defineret i denne artikels stk. 3.

Når en fører er omfattet af AETR-overenskomsten og forordning 561/2006 inden for samme uge, skal den ugentlige hviletid og den tilladte køretid være i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 561/2006.

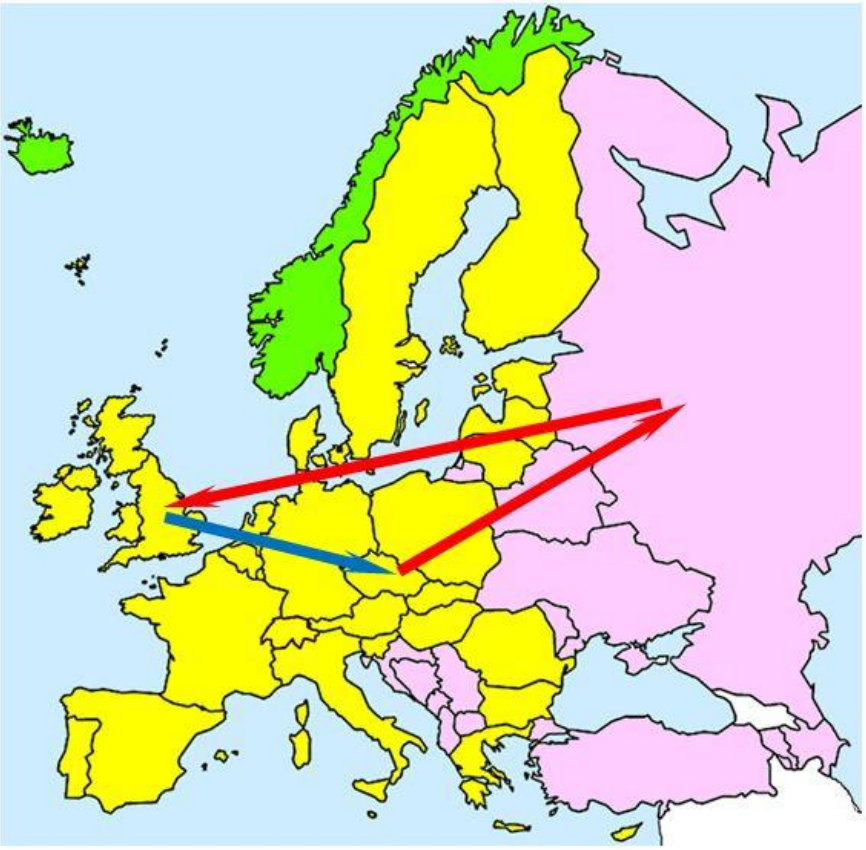
Eksempel: Et russisk indregistreret køretøj (med en enkelt fører) på en tur med mange stop til EU skal overholde AETR-bestemmelserne. Den beskrevne strækning er en strækning tilbagelagt af et køretøj med leverancer til Frankrig, Portugal og Spanien efterfulgt af lastning af en ny last fra Spanien til Rusland.



Eksempel: Et køretøj registreret i Marokko (et »tredjeland«) skal overholde AETR-bestemmelserne, når det kører til eller er i transit i EU.



Eksempel: En lastbil indregistreret i Det Forenede Kongerige (med en enkelt fører) foretager leverancer til Den Tjekkiske Republik – forordning (EF) nr. 561/2006 finder anvendelse. Det sendes derefter til Rusland for at hente en last til levering i Det Forenede Kongerige – AETR-bestemmelserne finder anvendelse.



Sammenfattende skal kontrollører fastslå, om et køretøj, der udtages til vejkontrol, henhører under det tekniske anvendelsesområde for inspektioner i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006 under hensyntagen til de anførte undtagelser og de nationale undtagelser, der måtte finde anvendelse.
Samtidig vil arten af den strækning, som det pågældende køretøj tilbagelægger, være afgørende for, hvilke bestemmelser der finder anvendelse, dvs. forordning (EF) nr. 561/2006, AETR eller nationale bestemmelser.

EU-Kommissionens juridiske tjeneste har anført, at selv om formuleringen af artikel 2, stk. 3, kunne antyde, at den strækning, som **køretøjet** tilbagelægger, er den afgørende faktor, når det overvejes, hvilken forordning der finder anvendelse, fremgår det af artikel 1 i forordning (EF) nr. 561/2006, at det er førerens aktivitet, der skal tages i betragtning, så en kørsel påbegyndes, når en **bestemt fører** sætter sig ind i køretøjet, og slutter, når han slutter kørslen i det pågældende køretøj. Når der således i denne forbindelse henvises til en strækning, skal det opfattes som et køretøjs/en førers kørsel.
F.eks. benyttes et køretøj til transport af en last fra Moskva via Minsk til Paris. En enkelt fører, der kører hele strækningen, skal overholde AETR-bestemmelserne. En fører, som kører køretøjet fra Moskva til den polske grænse, skal overholde AETR-bestemmelserne. En anden fører, som kører køretøjet fra den polske grænse og tilbagelægger resten af strækningen, skal overholde forordning (EF) nr. 561/2006.
Bemærk: Konsekvenserne af denne forklaring er endnu ikke blevet fuldt ud undersøgt, og som følge heraf kan en køretøjsbaseret definition af en strækning være gældende i nogle medlemsstater.

Brug nedenstående liste til at identificere europæiske lande og lande i nærheden af Europa.

EU-medlemsstater:

Østrig (A), Belgien (B), Bulgarien (BLG), Cypern (CY), Den Tjekkiske Republik (CZ), Danmark (DK), Estland (EST), Finland (SF), Frankrig (F), Tyskland (D), Grækenland (GR), Ungarn (H), Irland (IRL), Italien (I), Letland (LV), Litauen (LT), Luxembourg (L), Malta (M), Nederlandene (NL), Polen (PL), Portugal (P), Rumænien (RO), Slovakiet (SK), Slovenien (SL), Spanien (E), Sverige (S), Det Forenede Kongerige (GB)

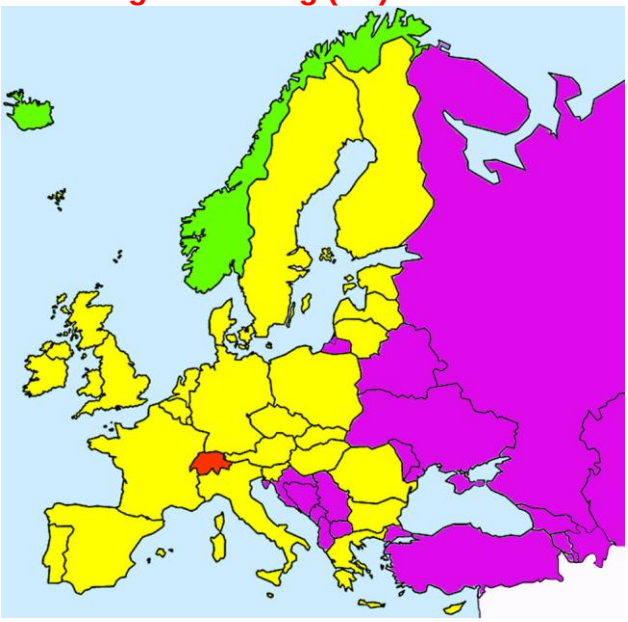
Underskrivere af EØS-aftalen

Medlemsstaterne + Island (IS), Liechtenstein (FL) og Norge (N)

Underskrivere af AETR-overenskomsten
Alle EU-medlemsstater + alle EØS-underskrivere (med undtagelse af Island) + Albanien (AL), Andorra (AD), Armenien (AM), Aserbajdsjan (AZ), Belarus (BY), Bosnien-Hercegovina (BA), Kroatien (HR), Georgien (GE), Kasakhstan (KZ), Makedonien (MK), Monaco (MC), Moldova (MD), Rusland (SU), San Marino (SM), Serbien (SRB), Montenegro (MNE), Tadsjikistan (TJ), Tyrkiet (TR), Turkmenistan (TM), Ukraine (UA), Usbekistan (UZ) + Schweiz (CH)

Andet

Schweiz (CH) er underskriver af AETR-overenskomsten, og selv om det ikke er en EU-medlemsstat, tilslutter det sig forordning (EF) nr. 561/2006



2.2.3 Artikel 3

2.2.3.1 Tekst

Denne forordning gælder ikke for vejtransport med:

a) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km;

b) køretøjer, hvis højeste tilladte hastighed ikke overstiger 40 km i timen.

c) køretøjer, der ejes eller lejes uden fører af de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner og er under deres kontrol

d) køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer, herunder køretøjer, der anvendes til ikke-kommerciel transport af nødhjælp

e) specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver

f) specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 100 km fra deres hjemsted

g) køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug

h) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport

i) erhvervskøretøjer, der har veteranbilstatus i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor der køres i dem, og som anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring eller godstransport.

2.2.3.2 Overtrædelser

Ingen

2.2.3.3 Vejkontrol

En kontrollør kan have fastslået, at et køretøj er omfattet af anvendelsesområdet for en inspektion i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006 (art. 2), men skal overbevise sig om, at køretøjstypen og arten af dens transport ikke er udelukket fra kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EØF) nr. 3821/85. Følgende skulle bidrage til at fastslå gyldigheden af enhver undtagelse omhandlet i artikel 3.
Bemærk: Undtagelserne i denne artikel ledsages af tilsvarende undtagelser med hensyn til installering af fartskrivere (og brugen af disse) som anført i artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85.

a) Kan verificeres ved at undersøge fartplanen og et kort/rejseplansprogram, hvis føreren er i besiddelse af sådanne. Bemærk: Det er den faktiske strækning, der er gældende, og ikke radialafstanden. Bemærk også, at bestemmelse af antal kørte kilometer mellem lageret og startpunktet for en rute eller endog mellem forskellige lagre rent teknisk er omfattet af anvendelsesområdet, men håndhævelsesorganerne i nogle medlemsstater kan anlægge et pragmatisk syn på disse ture, som ikke indebærer fragt af passagerer, og det ville være urimeligt at insistere på, at der installeres fartskrivere.

b) Den maksimale tilladte hastighed er anført enten på køretøjet eller i de køretøjsspecifikke dokumenter. Omfatter køretøjer, hvor en sådan begrænsning sker ved hjælp af en fastsat fartbegrænser.

c) Sådanne fritagne køretøjer er normalt nemme at udpege på grund af deres udseende.
I sådanne tilfælde anmodes føreren om at bekræfte, at dette er tilfældet og ikke en tilsvarende drevet privat tjeneste.
Med hensyn til lejede eller ikke-udlejede køretøjer vil gyldigheden af undtagelsen kunne fastslås ved at udspørge føreren om formålet med turen. Det kan være nødvendigt at kontrollere dette hos arbejdsgiverne/den overordnede i tilfælde, hvor der hersker tvivl.
Denne undtagelse **finder ikke** anvendelse på kommercielle operatører, der har indgået aftale med de organer, der er nævnt i teksten.

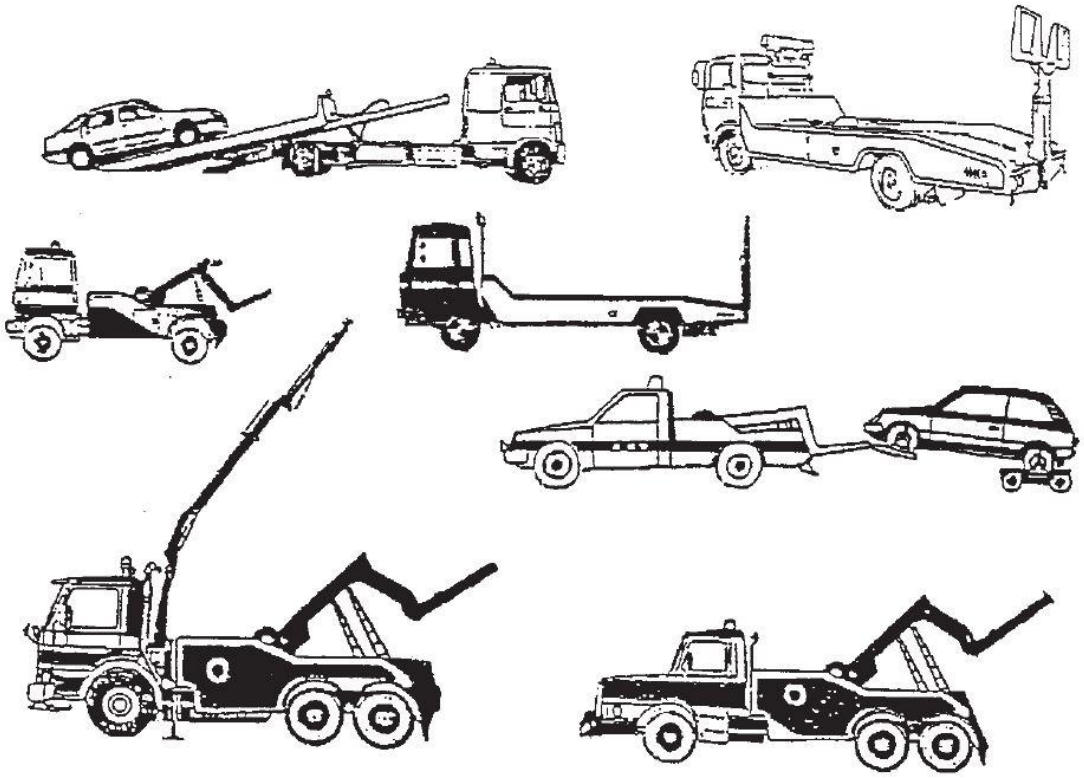
d) Denne hjælp skal ydes som direkte reaktion på et katastrofetilfælde eller en redningsoperation. Alene det at levere humanitær bistand eller velgørenhedsbistand er ikke grundlag for en undtagelse. Dette kontrolleres ved at undersøge lastdokumenterne og ved at udspørge føreren.
Definitionen på et katastrofetilfælde omfatter:

- En fare for menneskers eller dyrs sundhed eller liv
- En alvorlig afbrydelse af vigtige offentlige tjenester, telekommunikation og posttjenester, brug af veje, jernbaner, havne eller lufthavne eller alvorlig beskadigelse af ejendom.

Undtagelsen gælder kun, så længe katastrofetilfældet varer. Når katastrofetilfældet er bragt under kontrol, ophører undtagelsen med at gælde.
Større afbrydelser af transportinfrastrukturen som følge af langvarigt og kraftigt snefald vil kunne føre til et sådant katastrofetilfælde.

e) Køretøjer som f.eks. ambulancer, bloddonorkøretøjer og kropsscannere skal være udstyret med specialudstyr, der leverer en form for lægebehandling. Dette kontrolleres via en fysisk inspektion af køretøjet. Det primære formål med turen skal være behandling, så en rutebil eller en bus, der er tilpasset til transport af syge eller handicappede personer til f.eks. Lourdes, kan ikke fritages fra forordningen ved at hævde, at de er en ambulance.

f) Et specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld, skal konstrueres eller tilpasses på en sådan måde, at det kan bortfjerne en defekt bil (afgørelse fra EF-Domstolen). Køretøjets base skal fastslås for at kontrollere, at betingelsen for fritagelsen, nemlig en radius på 100 km, er opfyldt**.**
Vær opmærksom på, at køretøjet inden for en radius på 100 km kan anvendes til aktiviteter, der ikke har forbindelse til bortfjernelse efter et trafikuheld, f.eks. kan et specialkøretøj udstyret med en sliske til bortfjernelse af en defekt bil inden for en radius på 100 km fra køretøjets base deltage i fragt af andet gods end defekte biler og være fritaget fra forordningen.
Denne køretøjstype kan udstyres med en fartskriver, men der er ikke nogen forpligtelse til at bruge den i henhold til denne undtagelse.
En »bortfjernelsestur« i en radius på over 100 km kræver, at der installeres og bruges en fartskriver.



g) Kørslens nøjagtige karakter og formål skal fastslås (ved at udspørge føreren) for at kontrollere, om denne undtagelse finder anvendelse. Udstyret på køretøjet og arten af en eventuel last kan give en indikation om, at denne undtagelse måske ikke finder anvendelse. Denne undtagelse finder ikke anvendelse, når et køretøj køres til et lovpligtigt periodisk syn. Typiske eksempler på aktiviteter, der er omfattet af undtagelsen, kan være en mekaniker, der tilbagelægger en strækning for at kontrollere, om et køretøjs styring er tilfredsstillende repareret.
Nye køretøjer, der undergår udviklingstjek, er fritaget.

Ombyggede (eller nykonstruerede) køretøjer, der vejprøves, inden de tages i brug, er fritaget.

h) Køretøjets type/kapacitet fremgår af de køretøjsspecifikke dokumenter. Turen må ikke have noget element af udlejning eller betaling, og de varer, der medføres, må ikke have forbindelse til handel eller erhverv. Føreren skal udspørges, og lasten inspiceres for at kontrollere disse ting. Ved et sammenkoblet vogntog forstås et køretøj med en påhængsvogn eller sættevogn.

i) »Historiske« køretøjer er defineret i de enkelte medlemsstaters lovgivning. Sådanne køretøjer kan ikke benyttes til erhvervsmæssig personbefordring og varetransport. Førere og passagerer skal udspørges, og en eventuel last inspiceres for at kontrollere disse forhold.

Resumé

De køretøjer, der er identificeret i artikel 3 som fritaget, inspiceres ikke på grundlag af forordning (EF) nr. 561/2006, men dette fritager dem ikke fra andre former for inspektion. Kontrollørerne skal efterprøve påståede fritagelser, og hvor sådanne påstande viser sig at være ubegrundede, skal der foretages en fuldstændig inspektion i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006.
Det anbefales, at fritaget transport på et tidspunkt registreres som »ikke henhørende under anvendelsesområdet« for at indikere, at denne kørselsperiode skal ses som »andet arbejde«, når den er blandet med aktiviteter, der henhører under anvendelsesområdet.

2.2.4 Artikel 4

2.2.4.1 Tekst

I denne forordning forstås ved:
a) »vejtransport«: al kørsel, som helt eller delvis foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand, som er bestemt til personbefordring eller godstransport

b) »køretøj« et motorkøretøj, et trækkende køretøj, en påhængsvogn eller en sættevogn eller en kombination af disse køretøjer i overensstemmelse med følgende definitioner:

— »motorkøretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der kører på vej og normalt anvendes til personbefordring eller godstransport, og som ikke til stadighed bevæger sig på skinner
— »trækkende køretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der kører på vej og er specielt indrettet til at trække, skubbe eller flytte påhængsvogne, sættevogne, redskaber eller maskiner, og som ikke til stadighed bevæger sig på skinner
— »påhængsvogn«: ethvert køretøj, der er bestemt til at blive koblet til et motorkøretøj eller et trækkende køretøj
— »sættevogn«: en påhængsvogn uden foraksel, der tilkobles således, at en betydelig del af dens egen vægt og vægten af dens ladning bæres af det trækkende køretøj eller af motorkøretøjet

c) »fører«: enhver person, som fører et køretøj, selv om det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i et køretøj som en del af sine arbejdsopgaver for i givet fald at kunne føre det

d) »pause« enhver periode, i hvilken en fører hverken må udføre kørsel eller andet arbejde, og som udelukkende benyttes til rekreation

e) »andet arbejde«: enhver aktivitet, der er defineret som arbejdstid i artikel 3, litra (a), i direktiv 2002/15/EF, undtagen »kørsel«, herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren

f) »hvil«: enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid

g) »daglig hviletid«: den daglige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »regulær daglig hviletid« og »reduceret daglig hviletid«
— »regulær daglig hviletid«: ethvert hvil på mindst 11 timer. Denne regulære daglige hviletid kan subsidiært tages i to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst tre sammenhængende timer og den anden på mindst ni sammenhængende timer
— »reduceret daglig hviletid«: ethvert hvil på mindst ni timer, men mindre end 11 timer

h) »ugentlig hviletid«: en ugentlig periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »regulær ugentlig hviletid« og »reduceret ugentlig hviletid«:
— »regulær ugentlig hviletid«: ethvert hvil på mindst 45 timer
— »reduceret ugentlig hviletid«: ethvert hvil, som er mindre end 45 timer, men som, med forbehold af betingelserne i artikel 8, stk. 6, kan reduceres til mindst 24 timer i træk

i) »uge«: tidsrummet mellem mandag klokken 00.00 og søndag klokken 24.00

j) »køretid«: varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:
— automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af kontrolapparatet som defineret i bilag I og bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, eller
— manuelt som krævet i artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3821/85

k) »daglig køretid«: summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid

l) »ugentlig køretid«: summen af køretiderne i løbet af en uge

m) »største tilladte totalvægt«: den højeste tilladte vægt af det køreklare køretøj, inklusive nyttelast

n) »rutekørsel med personer«: indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 2 i Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus (10);

o) »flermandsbetjening«: den situation, hvor der i hver kørselsperiode mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og en ugentlig hviletid er mindst to førere om bord på køretøjet for at udføre kørsel. Ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere andre førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden

p) »transportvirksomhed«: enhver, der udfører vejtransport mod vederlag eller for egen regning, og som er en fysisk eller juridisk person, en sammenslutning eller en kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, eller et organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed med en sådan status

q) »kørselsperiode«: den samlede køretid fra det tidspunkt, en fører begynder at køre efter hviletid eller pause, indtil han indleder hviletid eller pause. Kørselsperioden kan være sammenhængende eller opdelt.

2.2.4.2 Overtrædelser

Ingen

2.2.4.3 Vejkontrol

Artiklen indeholder definitioner, der skal gøre det muligt at forstå den tilsigtede mening korrekt og let. Når artiklerne i forordning (EF) nr. 561/2006 forklares, vil en hyppig henvisning til disse definitioner være nødvendig. I mange tilfælde skal selve definitionerne forklares nærmere og præciseres, og når dette er tilfældet, gælder følgende:

a) En vej, der er åben for offentligheden, defineres af de enkelte medlemsstater. En kørsel (i dette tilfælde) starter, når føreren overtager køretøjet, og slutter, når han ikke længere har kontrollen med køretøjet, eller når han holder en kvalificerende hviletid. I dette tilfælde kan en kørsel bestå af mange korte strækninger. Denne definition bringer rent faktisk off road kørsel (f.eks. på privat ejendom) inden for forordningens anvendelsesområde, når den udføres

under en kørsel, der også omfatter kørsel på veje, der er åbne for offentligheden, i den daglige kørselsperiode. Med denne definition forbliver tomme køretøjer inden for anvendelsesområdet.

b) Husk: et køretøj kan henvise til et sammenkoblet vogntog (køretøj og påhængsvogn).

c) Hermed defineres passagerer, der står til rådighed som førere, og som derfor er omfattet af forordningens anvendelsesområde og af anvendelsesområdet for forordning 3821/85 fra det tidspunkt, hvor deres arbejdsdag begynder. Hvis passageren (som en del af sit arbejde) står til rådighed som fører af køretøjet, skal dette fremgå af førerens registreringer.
Når begge førere befinder sig i køretøjet (1 times tolerance ved kørslens start), kan flermandsbetjening gøres gældende, ellers gælder reglerne for enkeltmandsbetjening på dem begge.
Kontrollørerne skal være opmærksomme på, at førerne kan påstå, at de ikke står til rådighed, selv om de i virkeligheden gør det. Det kan dog ske, at førere virkelig er passagerer og ikke står til rådighed til at føre køretøjet, og de skal behandles som sådan, medmindre der er beviser for det modsatte.

d) En pause kan holdes i et køretøj under kørsel (flermandsbetjening), forudsat at føreren er inaktiv, og perioden udelukkende benyttes til rekreation. I tilfælde af flermandsbetjening af et køretøj udstyret med en digital fartskriver, vil 45 minutters rådighedsperiode, når en pause holdes i et køretøj under kørslen, blive betragtet som en registreret pause. (En digital fartskriver muliggør ikke registrering af en pause i et køretøj under kørsel). I et enkeltbemandet køretøj betragtes en registreret rådighedsperiode, hvor der ikke foreligger nogen beviser for, at denne periode ikke udelukkende er blevet benyttet til rekreation, af mange medlemsstaters håndhævelsesorganer som en pause.

e) For at medtage andet arbejde end kørsel for en arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren, herunder kørsel, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet. Når en person f.eks. har været beskæftiget som sikkerhedsvagt i 3 timer af en arbejdsgiver, inden han overtager kontrollen med et køretøj, der er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006, for en anden arbejdsgiver, betragtes den første aktivitet som »andet arbejde« i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006 og skal registreres som sådant. Der findes dog ingen forpligtelse til at registrere kørsel, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet, eller andet arbejde på dage, hvor der ikke udføres kørsel, der er omfattet af anvendelsesområdet.

f) Frit kan disponere osv. betyder, at føreren ikke kan arbejde frivilligt, for selv som ulønnet arbejdstager, er han underlagt en arbejdsgivers kontrol. Frivilligt arbejde, der ikke indebærer nogen kontraktlig forpligtelse, kan betragtes som fri disponering over sin tid.

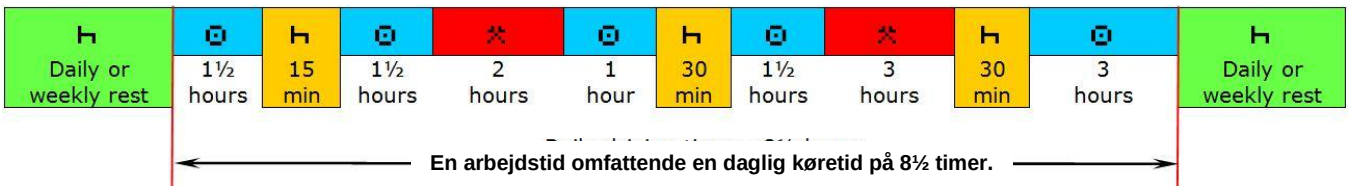
g) En regulær daglig hviletid er enten mindst 11 sammenhængende timer, eller når den opdeles i to perioder, skal den første periode være på mindst tre timer, og den anden periode på mindst ni timer.
En reduceret daglig hviletid er på mindst ni timer, men mindre end 11 timer.
Med henblik på sammenlægning af daglig kørsel (se k) er det nødvendigt at fastslå, hvornår en daglig hviletid er startet, så i denne forbindelse anses en daglig hviletid, der opdeles, for at være startet, når perioden på ni timer er begyndt.
En daglig hviletid kan holdes i forlængelse af en kompensationsperiode for tidligere reduceret ugentlig hviletid.

h) En ugentlig hviletid er en sammenhængende hvileperiode af tilstrækkelig lang varighed til, at den kan være **mindst** enten en regulær ugentlig hviletid eller en reduceret ugentlig hviletid.
En regulær ugentlig hviletid er på mindst 45 sammenhængende timer.
En reduceret ugentlig hviletid er på mindst 24 timer, men under 45 sammenhængende timer.
Så en ugentlig hviletid på 49 timer kan betegnes som en regulær ugentlig hviletid, mens 31 timer må betegnes som en reduceret ugentlig hviletid.
En ugentlig hviletid kan bestå af en regulær eller reduceret ugentlig hviletid plus kompensation for en tidligere reduceret ugentlig hviletid.

i) Ved en uge forstås »standardugen«, dvs. kl. 00.00 mandag – kl. 24.00 søndag (lokal tid)

j) Dette henviser til den tid, der er brugt på at køre, som registreret automatisk eller halvautomatisk af en korrekt indstillet fartskriver eller manuelt, når det kræves.
Bemærk, at denne kan afvige lidt fra den faktiske køretid på grund af begrænsninger i det digitale kontrolapparat (se vejledningsnotat 4).

k) Det accepteres, at denne definition også omfatter kørsel mellem ugentlige hviletider og daglige hviletider eller mellem to ugentlige hviletider.



l) Ved en ugentlig køretid forstås summen af køretiderne i løbet af en uge. Den vil også omfatte enhver køretid, der følger af afbrydelser af regulære daglige hviletider som følge af færge- eller togtransport.

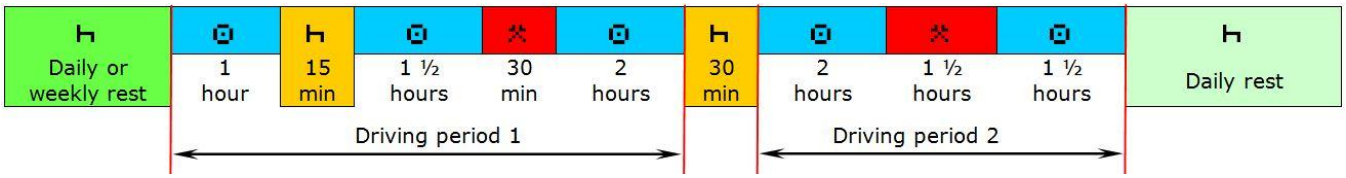
m) Forordningen finder anvendelse på køretøjer eller kombinationer af køretøjer og påhængsvogne med en største tilladt totalvægt på over 3 500 kg. Kontrollørerne skal sikre sig, at de fortolker køretøjets tekniske papirer eller fabrikantens specifikationer korrekt. Den største tilladte totalvægt vil normalt være anført for begge typer af operationer, dvs. alene eller i kombination. Nogle køretøjer vil ikke være omfattet af forordningens anvendelsesområde, når de køres »alene«, mens de henhører under anvendelsesområdet, når de køres som en kombination.

n) Intet behov for præcisering.

o) Når en eller flere førere slutter sig til en fører under kørslen, er der også tale om flermandsbetjening. På denne måde kan en fører gøre undtagelser som følge af flermandsbetjening gældende, mens andre førere, som udgjorde det medfølgende personale i løbet af arbejdstiden, måske ikke kan gives en sådan indrømmelse (se artikel 8).

p) Enhver, der driver køretøjet. Det kan være en person eller enhver form for retlig enhed.

q) En **daglig kørselsperiode** vil bestå af flere kørselsperioder, som igen kan være sammenhængende eller opsplittede.



2.2.5 Artikel 5

2.2.5.1 Tekst

1. Minimumsalderen for konduktører er 18 år.

2. Minimumsalderen for hjælpere er 18 år. Medlemsstaterne kan dog nedsætte minimumsalderen for hjælpere til 16 år, hvis:

a) vejtransporten udføres inden for én medlemsstat i en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i de kommuner, hvis centrum ligger inden for denne radius

b) det sker af hensyn til den faglige uddannelse, og

c) de grænser, der er fastsat i de nationale arbejdsretlige regler, overholdes.

2.2.5.2 Overtrædelser

Det medfølgende personales alder	**561- 5**

2.2.5.3 Vejkontrol

Kontrollørerne skal fastslå køretøjets base og kørselsoplysningerne på grundlag af de oplysninger, føreren giver. Undersøgelse af førerens id-kort eller kørekort kan anvendes til at fastslå alderen.
Der er tale om en overtrædelse, når konduktøren er under 18 år.
Hvis førernes hjælpere er mellem 16 og 18 år, kontrolleres det, at grænsen på en radius på 50 km ikke er overskredet.
En overtrædelse af kravet til minimumsalder bør betragtes som en *alvorlig overtrædelse* i henhold til retningslinjerne i bilag III til direktiv 2006/22/EF (med ændringer).

2.2.6 Artikel 6

2.2.6.1 Tekst

1. Den daglige køretid må ikke overstige ni timer.

Dog må den daglige køretid højst to gange i løbet af en uge sættes op til højst ti timer.

2. Den ugentlige køretid må ikke overstige 56 timer og må ikke resultere i, at den maksimale ugentlige arbejdstid, der er fastsat i direktiv 2002/15/EF, overskrides.

3 Summen af køretiderne i to på hinanden følgende uger må ikke overstige 90 timer.

4. Den daglige og den ugentlige køretid omfatter al køretid på Fællesskabets eller et tredjelands område.

5 En fører registrerer den tid, der er omhandlet i artikel 4, litra (e), samt den tid, han bruger på kørsel i erhvervsmæssigt øjemed, og som ikke falder ind under anvendelsesområdet for denne forordning, som »andet arbejde« og registrerer alle »rådighedsperioder« som defineret i artikel 15, stk. 3, litra (c), i forordning (EØF) nr. 3821/85 siden sin sidste daglige eller ugentlige hviletid. Registreringen sker enten manuelt på et diagramark eller en udskrift eller ved anvendelse af faciliteter til manuel registrering i kontrolapparatet.

2.2.6.2 Overtrædelser

Overskridelse af køretiden på 10 timer	**561- 6-1**
Overskridelse af perioden på 9 timer, når kun 9 timer er tilladt (ingen 10-timers perioder tilbage)	**561- 6-1**
Overskridelse af den ugentlige køretid på 56 timer	**561- 6-2**
Overskridelse af køretiden på 90 timer for to uger	**561- 6-3**
Overtrædelse af forordning 3821/85 vedr. registrering af opgaver	**561- 6-5**

2.2.6.3 Vejkontrol

Kontrollørerne skal analysere de enkelte diagramark fra fartskriveren (eller digitale data) for at fastslå den daglige køretid og sammenlægge disse for korrekt at fastslå den samlede ugentlige køretid. Den samlede ugentlige køretid gennemgås så for at fastslå den samlede køretid for en 2-ugers periode. Brug følgende proces i to trin:

Trin 1

- Kontroller den registrerede køretid på diagramarket fra fartskriveren eller digitale data. Med henblik herpå sammenlægges kørselsperioderne mellem afslutningen af en daglig eller ugentlig hviletid og starten af den næste daglige/ugentlige hviletid for at fastslå den daglige kørselsperiode.

  [Kommissionen har anbefalet, at kørselsperioder afbrudt af mindst 7 timers hviletid ikke skal sammenlægges for at fastslå den daglige køretid. Bemærk, at en sådan utilstrækkelig hviletid til trods herfor fortsat vil udgøre en overtrædelse af kravene til daglig hviletid. (Ikke alle medlemsstater følger denne anbefaling)]

- Kontroller, at grænsen på 10 timers kørsel ikke er overskredet.

- Gentag dette for hver fremvist registrering.

- Når denne grænse er overskredet, er der hver gang tale om en overtrædelse. Overskridelse af denne grænse med:
  - op til 1 time udgør en *mindre overtrædelse*
  - mere end 1 time, men under 2 timer udgør en *alvorlig overtrædelse*
  - mere end 2 timer udgør en *meget alvorlig overtrædelse*

Kontroller, at den daglige kørselsperiode på 9 timer ikke er blevet overskredet mere end to gange på en uge (se definitionen af en »uge« i artikel 4).

- Når dette er sket, er hver enkelt gang ud over de to tilladte gange en overtrædelse af den daglige køretid (9 timer). En overskridelse af grænsen på 9 timer ved disse lejligheder med:
  - op til 1 time udgør en *mindre overtrædelse*
  - mere end 1 time, men under 2 timer udgør en *alvorlig overtrædelse*
  - mere end 2 timer udgør en *meget alvorlig overtrædelse*

- Sammenlæg de daglige kørselsperioder i hver enkelt uge svarende til de fremlagte registreringer for at fastslå den ugentlige køretid. Bemærk, at når en førers arbejdsmønster ikke er sammenfaldende med »standardugen«, er det muligt for en fører at have 58 timers kørsel mellem ugentlige hviletider og stadig opfylde kravene. Når den ugentlige køretid overskrider 56 timer i en given uge, er der tale om en overtrædelse. Overskridelse af denne grænse med:
  - op til 4 timer udgør en *mindre overtrædelse*
  - mere end 4 timer, men under 14 timer udgør en *alvorlig overtrædelse*
  - mere end 14 timer udgør en *meget alvorlig overtrædelse*.

- Sammenlæg sammenhængende ugentlig køretid (standarduge) for at fastslå den samlede køretid for en 2-ugers periode. Når køretiden for hver to (standard-) uger overskrider de tilladte 90 timer, er der tale om en overtrædelse. Overskridelse af denne grænse med:
  - op til 10 timer udgør en *mindre overtrædelse*
  - mere end 10 timer, men under 22,5 timer udgør en *alvorlig overtrædelse*
  - mere end 22,5 timer udgør en *meget alvorlig overtrædelse*

Trin 2

Undersøg hver enkelt registrering for at fastslå, at alle førerens aktiviteter er blevet registreret, f.eks. andet arbejde eller kørsel, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet. Registreringen skal omfatte det arbejde, der blev udført, inden føreren overtog kontrollen med køretøjet, og efter, at han har overdraget kontrollen. Kravet er, at registrere som »andet arbejde«:-

- al den tid, der defineres som arbejdstid i artikel 3, litra (a), i direktiv 2002/15/EF
- al den tid, der er brugt på at køre et køretøj, der anvendes til erhvervsmæssige operationer, og som ikke henhører under anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006

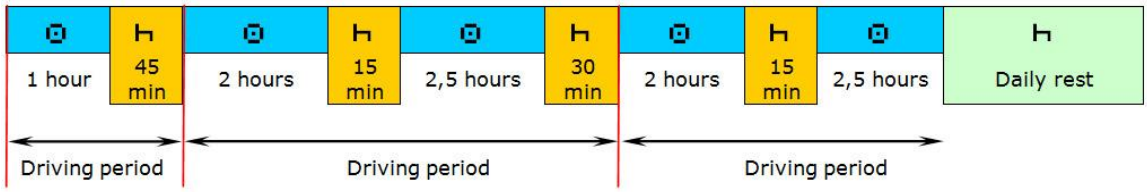
Og derudover på passende vis registrere

- eventuelle rådighedsperioder som defineret i artikel 15, stk. 3, litra (c), i forordning 3821/85

siden hans sidste daglige eller ugentlige hviletid.

Det skal registreres enten manuelt på et diagramark eller en udskrift eller ved anvendelse af faciliteter til manuel registrering i kontrolapparatet.
En registrering, der ikke er fortløbende, kræver, at føreren forklarer årsagerne hertil. Når det gennem udspørgning af føreren eller på grundlag af andre beviser, der måtte stå til kontrollørens rådighed, fastslås, at der er blevet udført regulerede aktiviteter, som ikke er registreret, er dette et udtryk for manglende registrering og dermed en overtrædelse af denne artikel.
En sådan overtrædelse udgør en *meget alvorlig overtrædelse.*

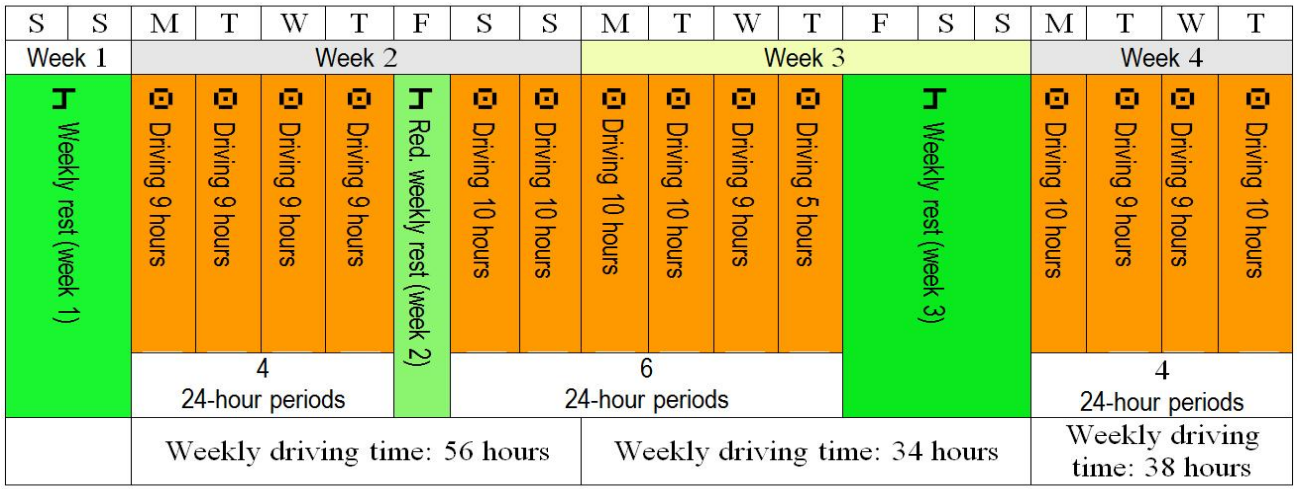
i) Eksempel på en 10-timers daglig køretid med korrekt afholdte pauser.

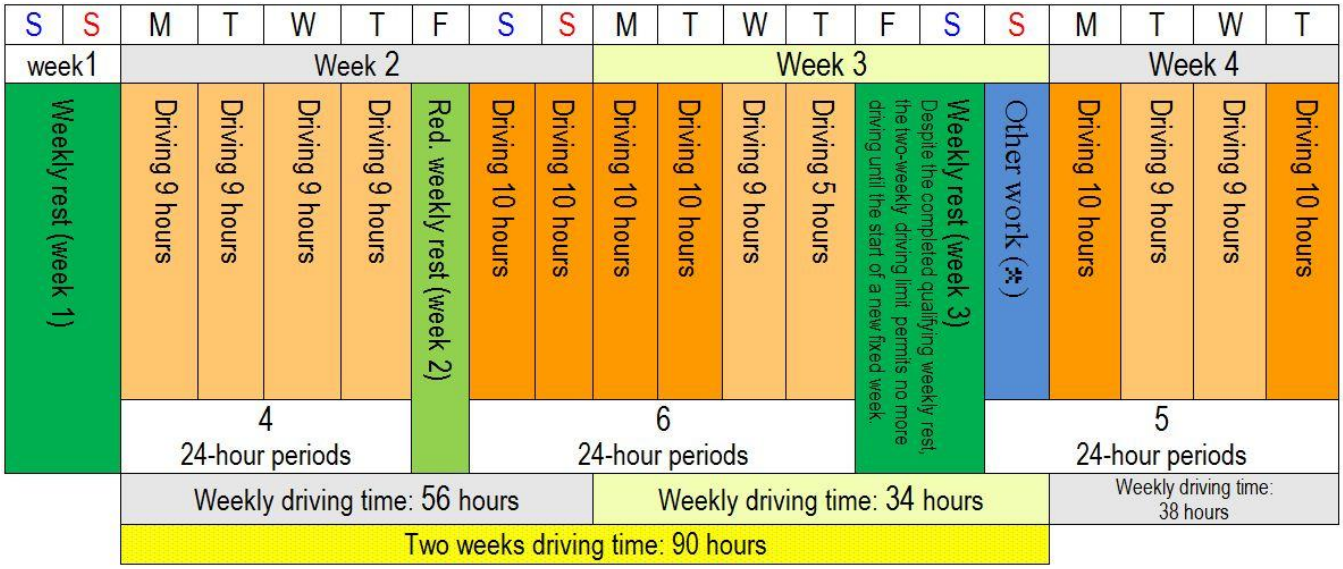


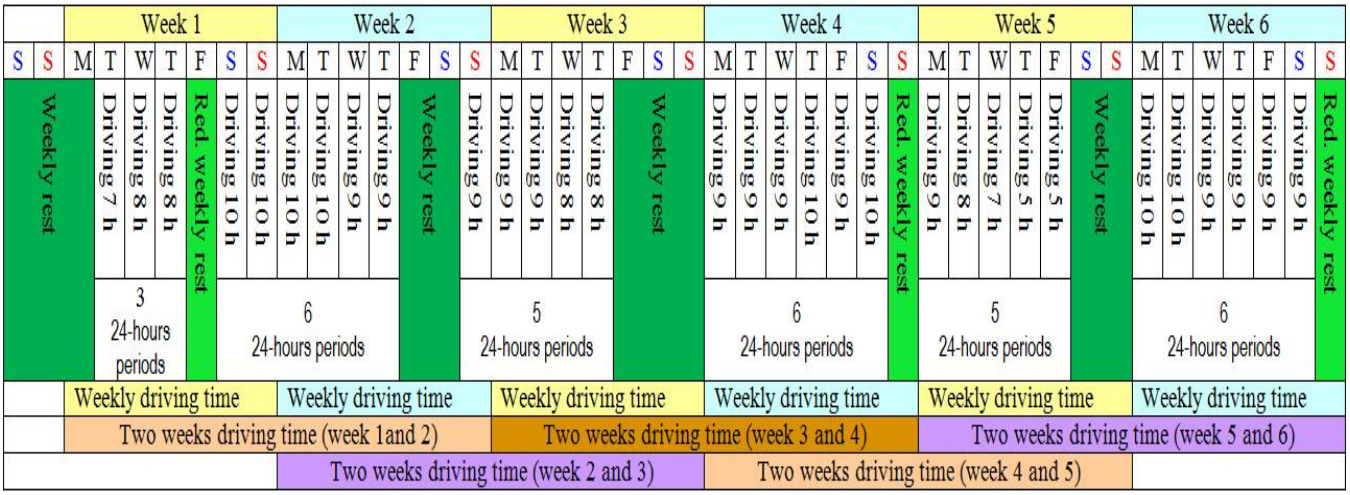
ii) En ufuldstændig daglig pause kan føre til en overtrædelse af den daglige køretid.

Daglig kørselsperiode: 17 ½ timer. [Art. 4, litra (f)]

iii) Eksempler på en korrekt fordeling af køretid og ugentlige hviletider.







Noter:

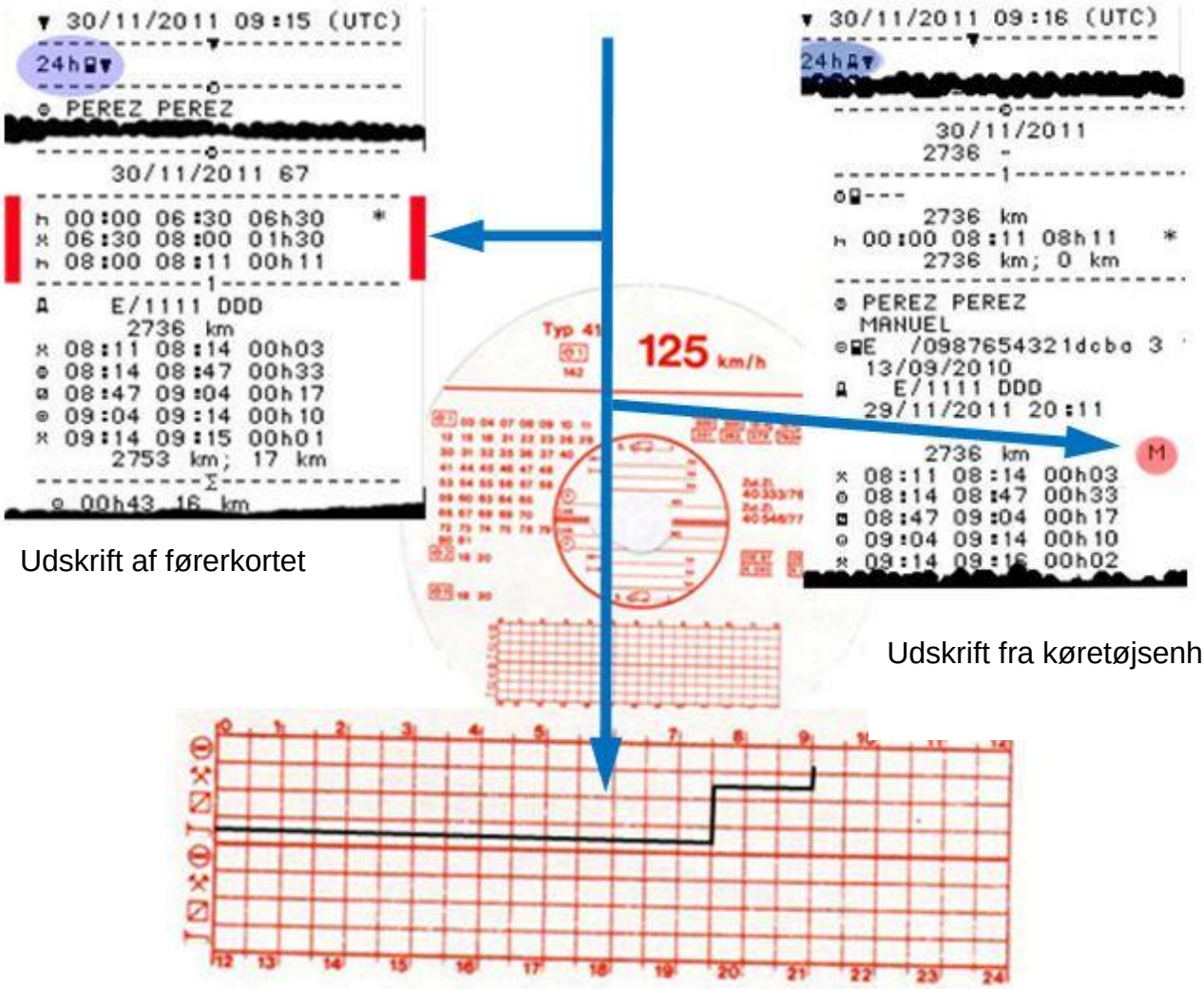
a) Det fremgår af ovenstående eksempler, at føreren ikke skal tilpasse sit arbejdsmønster til »standarduger« (med andre ord holde sin ugentlige hviletid i weekenden), eller at arbejdsugen kan være af varierende varighed op til højst 6 x 24 timer (se også »12-dages«-fritagelsen for rutebilførere i artikel 8, stk. 6a).

b) En ny køreuge (ikke at forveksle med standardugen) begynder efter afslutningen af en ugentlig hviletid, der skal være tilstrækkelig lang til, at grænserne for den ugentlige køretid og køretiden for to uger overholdes. Dette kan betyde, at føreren, hvis denne har nået den ugentlige grænse/grænsen for to uger, måske stadig ikke vil være i stand til at køre før starten af den kommende standarduge, selv om han har holdt en ugentlig hviletid.

c) Det kan også være tilfældet, at en førers uge i teorien kan omfatte en lovlig 58 timers kørselsperiode samtidig med, at bestemmelserne om »standarduge«-grænser er overholdt.

d) Bemærk også, at grænsen for to ugers køretid på 90 timer henviser til »standarduge« -grænserne og er blevet overholdt i ovenstående eksempel.

iv) Følgende er eksempler på aktiviteter, der udføres væk fra køretøjet, og som registreres manuelt.



Udskrift af førerkortet

Udskrift fra køretøjsenhed

Bemærk:
Dette eksempel viser den manuelle indførsel bag på et diagramark for en fører, som holdt hvil fra kl. 00.00 til kl. 7.30 og derefter udførte »andet arbejde« fra kl. 7.30 til kl. 9.00, hvor han begyndte at køre. Fra dette tidspunkt blev diagramarket indsat i kontrolapparatet, og de efterfølgende aktiviteter blev registreret automatisk på den voksede side af diagramarket.

2.2.7 Artikel 7

2.2.7.1 Tekst

Efter en kørselsperiode på fire og en halv time skal føreren holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre han påbegynder en hviletid.

Denne pause kan erstattes af en pause af mindst 15 minutters varighed, fulgt af en pause af mindst 30 minutters varighed fordelt over kørselsperioden, på en sådan måde, at første stykke overholdes.

2.2.7.2 Overtrædelser

Manglende afholdelse af en kvalificerende pause.	**561- 7**

2.2.7.3 Vejkontrol

For hver registrering sammenlægges køretiden (begyndende fra den første kørselsperiode efter hviletiden) indtil 4 ½ timer er nået. Denne kørselsperiode skal enten omfatte en pause på 45 minutter eller en periode på mindst 15 minutter efterfulgt af en anden periode på mindst 30 minutter, eller efterfølges af en sådan pause/sådanne pauser.
Bemærk: Kravet om, at »pauser« skal registreres som »pauser«, er eksplicit. Før der ses bort fra rådighedsperioder, der er registreret som »pauser«, bør kontrollørerne dog vurdere, om sådanne perioder udelukkende er blevet benyttet til rekreation.

Når disse betingelser ikke er opfyldt, er der tale om en overtrædelse.

Når en kvalificerende pause (mindst 45 min. eller 15+30 min.) holdes, inden der er kørt i alt 4 ½ timer, »viskes tavlen ren«, og regnestykket startes forfra. Begyndende ved slutningen af hver kvalificerende pause fortsættes der med at vurdere de registrerede kørselsperioder på denne måde, indtil en daglig hviletid påbegyndes. Når der påvises en overtrædelse, sammenlægges de registrerede kørselsperioder mellem de kvalificerende hviletider eller pauser. Dernæst fastslås overtrædelsens alvor.
Når den samlede kørselsperiode, inden der holdes en kvalificerende pause, overskrider de tilladte 4,5 timer:

- med op til 30 minutter - en *mindre overtrædelse*
- med mellem 30 minutter og 1 time og 30 minutter - en *alvorlig overtrædelse*
- med mere end 1 time og 30 minutter - en *meget alvorlig overtrædelse*

Denne fremgangsmåde til at fastslå overholdelse af forordningen er defineret i EF-Domstolens afgørelse i sag C-116/92[8] (»Charlton«)
En pause på mindst 30 minutter efterfulgt af endnu en pause på mindst 15 minutter udgør ikke en kvalificerende pause. Det bemærkes ligeledes, at en fører, som holder en pause på f.eks. 25 minutter under og en anden pause ved afslutningen af kørselsperioden på 4,5 timer, heller ikke har holdt en kvalificerende pause. Pausen er ikke i overensstemmelse med forordningen, selv om den har en varighed på 50 minutter og dermed 5 minutter mere end krævet.
Pauser på under 15 minutter bidrager ikke til en kvalificerende pause, men de skal ikke betragtes som kørsel eller andet arbejde.

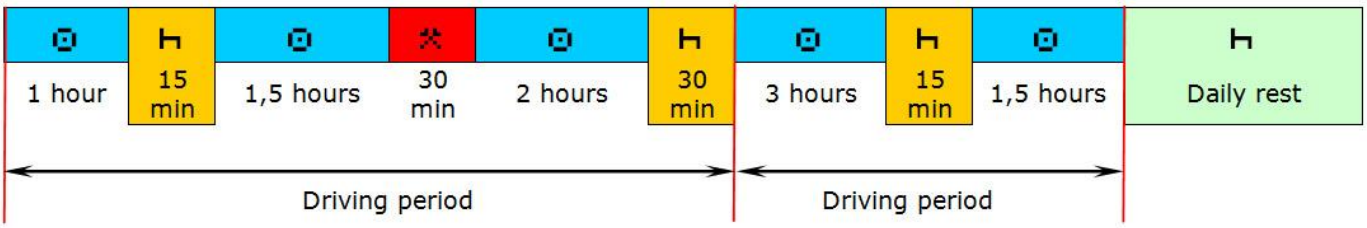
Bemærk: Der er kun tre tilfælde, hvor rejsetiden kan betragtes som »hvile« eller »pause«.
Det første tilfælde er, når en fører ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog. I dette tilfælde kan føreren holde sin hviletid eller pause, når han har adgang til en køje eller liggeplads. Når der ikke er adgang til en køje eller liggeplads, kan denne rådighedsperiode ikke betragtes som en hvileperiode, men den kan betragtes som en pause.
Det andet tilfælde er, når køretøjet bemandes af mere end en fører. I dette tilfælde er der tale om en person, som står til rådighed for at føre køretøjet, når det er nødvendigt, og som sidder ved siden af føreren; der registrerer en »rådighedsperiode«.
Det tredje tilfælde opstår, når køretøjet bemandes af mere end en fører. Når en anden fører, der står til rådighed for i givet fald at føre køretøjet, sidder ved siden af føreren af køretøjet og ikke er aktivt inddraget i at bistå føreren af køretøjet, kan en periode på 45 minutter af denne anden førers »rådighedsperiode« anses for at være en »pause«.
Kørselsperioder, »der ikke henhører under anvendelsesområdet«, skal udelukkes fra disse beregninger, men det tilrådes, at kontrollørerne forsøger at få valideret registreringen af denne form for aktivitet.

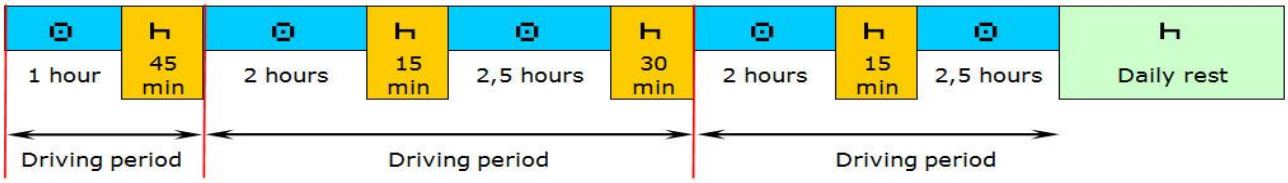
Der henvises til Charlton-sagen (Ref.: C-116/92) om beregning af pausernes varighed i tilfælde af usikkerhed.

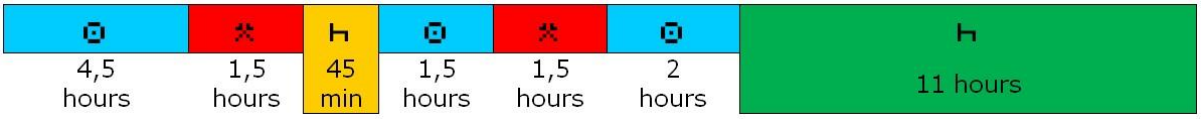
Bemærk: Forordning (EF) nr. 561/2006 forsøger at løse et problem i forbindelse med forordning (EØF) nr. 3820/85, hvor det var muligt at køre i næsten 9 timer med en pause på kun 15 minutter i hele perioden. Dette problem løses med opdelingen på 15 + 30 minutter. Hvis en opdeling i 30 + 15 minutter tillades, underminerer det hensigten, så det må betragtes som en overtrædelse, selv om den tilsyneladende er ubetydelig.
Andre overtrædelser af dette krav kan også synes ubetydelige, navnlig når de samlede pauser overskrider den krævede længde, men ikke lever op til andre kriterier. Kontrollørerne skal dog forsvare forordningen, og det er ikke acceptabelt at tilpasse og ændre reglerne, så de passer til operationelle behov. Når man støder på enkelttilfælde af denne karakter, bør de dog behandles med en vis pragmatisme.

Eksempler:

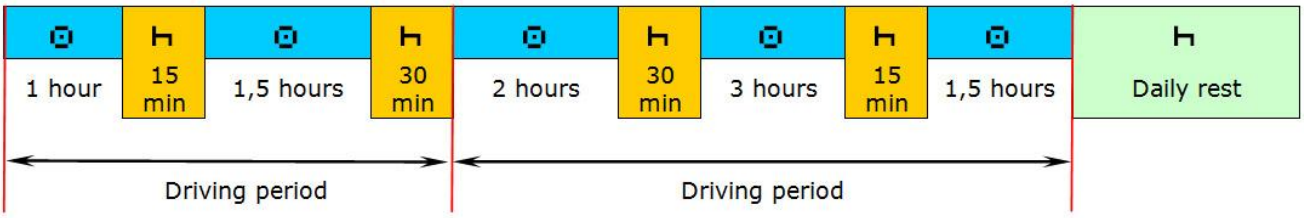
i) korrekt holdte pauser







ii) Ukorrekt holdte pauser

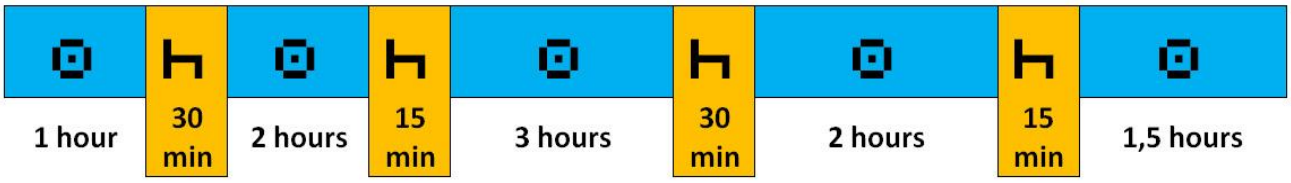


Den anden kørselsperiode omfatter registrerede pauser på 45 minutter

a) efter i alt 5 timers kørsel og

b) de 45 minutter er ikke fordelt på den foreskrevne måde.

Denne fordeling viser den situation, at for mange pauser fordelt dårligt i løbet af kørselsperioden udgør en overtrædelse af forordningen. (Hvis føreren ikke havde taget pausen på 30 minutter i den første kørselsperiode, ville der ikke have været tale om en overtrædelse, se eksempel i), andet diagram)
Kontrollørerne kan betragte sådanne overtrædelser som tekniske og mindre alvorlige og blot rådgive i stedet for at straffe.



I ovenstående eksempel er der kørt 6 timer, før der holdes en kvalificerende pause.

2.2.8 Artikel 8

2.2.8.1 Tekst

1. Føreren skal have daglige og ugentlige hviletider.
2. Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglig hviletid.
2. Hvis den daglige hviletid, som falder inden for 24 timers perioden, er på mindst ni timer, men mindre end 11 timer, skal den betragtes som reduceret daglig hviletid.
3. En daglig hviletid kan forlænges til at udgøre en regulær ugentlig hviletid eller en reduceret ugentlig hviletid.
4. Føreren må højst holde tre reducerede daglige hviletider mellem to ugentlige hviletider.
5. Uanset stk. 2 skal en fører, der deltager i flermandsbetjening, have holdt en ny daglig hviletid på mindst ni timer senest 30 timer inden afslutningen af den daglige eller ugentlige hviletid.
6. I to på hinanden følgende uger skal en fører tage mindst:
— to regulære ugentlige hviletider, eller
— en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer. Denne reduktion skal dog kompenseres med et tilsvarende hvil, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.
En ugentlig hviletid skal starte senest ved afslutningen af seks på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.
6a.Uanset stk. 6 kan en fører, som udfører en enkeltstående international personbefordringstjeneste som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel (11), udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletidsperiode under forudsætning af, at:
a) kørselen har en varighed af mindst 24 sammenhængende timer i en medlemsstat eller et tredjeland, hvorpå denne forordning finder anvendelse, der er forskellig fra det land, hvor kørslen er begyndt;
b) føreren efter anvendelse af undtagelsen tager:
i) enten to regulære ugentlige hviletidsperioder, eller
ii) en regulær ugentlig hviletidsperiode og en reduceret ugentlig hviletidsperiode på mindst 24 timer. Reduktionen skal imidlertid som kompensation erstattes med en tilsvarende hviletidsperiode, der tages samlet inden afslutningen af den tredje uge efter slutningen af undtagelsesperioden
c) køretøjet efter den 1. januar 2014 er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med kravene i bilag IB til forordning (EØF) nr. 3821/85, og
d) køretøjet efter den 1. januar 2014, hvis kørsel finder sted i perioden mellem kl. 22.00 og 06.00, er dobbeltbemandet, eller køretiden, jf. artikel 7, reduceres til tre timer.
6a. Kommissionen overvåger nøje anvendelsen af denne undtagelse med henblik på at sikre meget strenge betingelser for vejsikkerheden, især ved at kontrollere, at den samlede køretid i den periode, der er omfattet af undtagelsen,
ikke er overdrevent lang. Senest den 4. december 2012 udarbejder Kommissionen en beretning med en vurdering af de følger, undtagelsen har haft for vejsikkerheden, samt af de sociale aspekter. Hvis Kommissionen finder det passende, foreslår den en ændring af denne forordning i den henseende.
7. Hvil, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, tages i forlængelse af en anden hviletid på mindst ni timer.

8. Daglige hviletider og reducerede ugentlige hviletider, der tages borte fra hjemstedet, kan tilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille.
9. En ugentlig hviletid, der falder inden for to uger, kan medregnes i en hvilken som helst af ugerne, men ikke i begge.

2.2.8.2 Overtrædelser

Utilstrækkelig daglig hviletid	**561- 8-2**
Utilstrækkelig daglig hviletid	**561- 8-5**
Manglende overholdelse af en tilstrækkelig ugentlig hviletid	**561- 8-6**

2.2.8.3 Vejkontrol

I forbindelse med overensstemmelseskontrol skal de fremlagte fartskriverregistreringer (eller digitale data) undersøges for at finde frem til hviletider, der udgør kvalificerende daglige hviletider (11, 3+9 eller 9 timer). Derudover er det nødvendigt at identificere kvalificerende ugentlige hviletider (24 timer, 45 timer).

Kontrollørerne bør være opmærksomme på, at eventuelle hviletider på over 9 timer kan omfatte en reduceret daglig hviletid plus kompensation (se »bestemmelser om ugentlig hviletid«), og bør ved at udspørge føreren fastslå, om dette er tilfældet, inden overensstemmelsen vurderes.

Daglige og ugentlige hviletider må ikke afholdes i et køretøj under kørsel.

Bestemmelser om daglig hviletid: En ny 24-timers periode begynder med genoptagelsen af arbejdet efter en **kvalificerende** ugentlig eller daglig hviletid.

En fører skal holde en regulær daglig hviletid (mindst 11 timer **eller** 3+9 timer) eller en reduceret daglig hviletid (mindst 9 timer, men under 11 timer) inden for en periode på 24 timer.

Der er tale om de minimumshviletider, der skal overholdes for, at de kan kvalificeres, og førerne kan overskride disse hviletider, men disse minimumshviletider **skal ligge inden for 24 timer efter arbejdets start**.
En fører kan have opfyldt dette krav til en daglig hviletid inden for 24 timer, hvorefter den næste 24-timers periode begynder.
Mellem kvalificerende ugentlige hviletider må en fører højst erstatte en daglig hviletid med en reduceret daglig hviletid tre gange. Hvis dette tal overskrides, vil der være sket en overtrædelse af den regulære daglige hviletid ved hver enkelt lejlighed (bortset fra de tilladte tre lejligheder), hvor der er holdt mindre end 11 timer.

En kvalificerende daglig hviletid (dvs. en hviletid af tilstrækkelig varighed og holdt inden for 24 timer efter afslutningen af den tidligere daglige eller ugentlige hviletid) kan forlænges, så den kvalificerer sig som en ugentlig hviletid. På denne måde kræves det ikke, at en fører skal holde både en daglig og en ugentlig hviletid ved ugens slutning.

Flermandsbetjening: Der gælder andre regler, når mere end en fører fungerer som et team. Den enkelte fører skal have en daglig hviletid på mindst 9 timer inden for 30 timer efter påbegyndelsen af arbejdet efter en ugentlig eller daglig hviletid. For at denne undtagelse kan gøres gældende, skal der befinde sig mindst to førere i køretøjet, som kan føre det, undtagen i den første time (sammenlagt), hvor en fører kan køre alene. Det er ikke nødvendigt, at det er de samme to førere, der er befinder sig i køretøjet på hele turen (se grafik). Husk: hviletid kan ikke holdes i et køretøj under kørsel.
Bemærk: Fartskriverregistreringer (hvis de føres korrekt) vil vise, om en fører har kørt som en del af et team. På analoge diagramark vil rådighedsperioder og pauser blive registreret i et køretøj, der kører, og en digital registrering vil indeholde en »team«-indikator.

Overtrædelser af denne forordning påvises ved at undersøge registreringer af aktiviteterne i hver 24-timers periode (eller 30-timers periode i tilfælde af flermandsbetjening) siden arbejdets start efter en ugentlig eller daglig hviletid for at kontrollere varigheden af den sammenhængende hviletid, der holdes. Varigheden af en sådan periode med føreraktivitet er et udtryk for overtrædelsens alvor.

Utilstrækkelige daglige hviletider kategoriseres på følgende måde:

Når en daglig hviletid (11 timer) reduceres (gælder kun, hvis en reduceret daglig hviletid ikke er tilladt) med:

- op til 1 time – *en mindre overtrædelse*
- mere end 1 time, men under 2,5 timer – en *alvorlig overtrædelse*
- mere end 2,5 timer – en *meget alvorlig overtrædelse*

Når en reduceret daglig hviletid (hvis tilladt) eller en hviletid ved flermandsbetjening reduceres med:

- op til 1 time – *en mindre overtrædelse*
- mere end 1 time, men under 2 timer – en *alvorlig overtrædelse*
- mere end 2 timer – en *meget alvorlig overtrædelse*

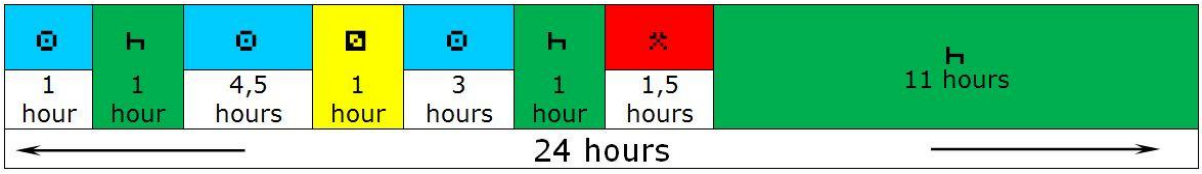
Når en 9-timers opdelt daglig hviletid reduceres med:

- op til 1 time – *en mindre overtrædelse*
- mere end 1 time, men under 2 timer – en *alvorlig overtrædelse*
- mere end 2 timer – en *meget alvorlig overtrædelse*

Bemærk: En afbrudt daglig hviletid kan diskvalificere hviletiden (se artikel 9, stk. 1, for de tilfælde, hvor en hviletid kan afbrydes).

Opdelt daglig hviletid

Regulær daglig hviletid



Reduceret daglig hviletid

Førerens dag er på under 24 timer

Successive overtrædelser af daglig hviletid
Artiklens tekst er uklar med hensyn til, hvor starttidspunktet for vurdering af den fortsatte overholdelse af de daglige hviletidsbestemmelser er efter en overtrædelse af kravene til daglig hviletid.
Europa-Kommissionens juridiske tjeneste har anført, at håndhæverne, når de konfronteres med aktivitetsperioder efter en regulær daglig eller ugentlig hviletid, hvor førerne holder daglige hviletider på under syv timer, og for at de kan påvise og sanktionere alle relevante overtrædelser, bør:

- opdele ovennævnte aktivitetsperioder i »teoretiske« sammenhængende perioder på 24 timer (som tilladt i artikel 8, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006)
- anvende de sædvanlige regler for daglige køretider og daglige hviletider på hver af disse 24-timers perioder.

I overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesafgørelse om beregning af køretid (se 2.2.6.3) bør en hviletid på 7 timer fungere som starttidspunkt for den kommende 24-timers periode. Der vil dog helt klart fortsat være tale om en overtrædelse af den daglige hviletid.
Bruges denne metode, vil det altid være muligt nøjagtigt at påvise og beskrive overtrædelser af daglig hviletid.
Bemærk: Konsekvenserne af denne forklaring er endnu ikke blevet fuldt ud belyst, og som følge heraf er denne metode blevet mødt med en vis bekymring.

Bestemmelser om ugentlig hviletid
En ugentlig hviletid som defineret i artikel 4 kan være en sammenhængende ugentlig hviletid på mindst 45 timer eller en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer (men under 45 timer).
En fører skal påbegynde en ugentlig hviletid senest 144 timer (6 x 24 timer) efter afslutningen af den foregående kvalificerende ugentlige hviletid.
I to på hinanden følgende »standarduger« (mandag-søndag) skal en fører holde (eller påbegynde) enten:

- to regulære ugentlige hviletider (minimum 45 timer), eller
- en regulær ugentlig hviletid (minimum 45 timer) og en reduceret ugentlig hviletid (minimum 24 timer)

Bemærk: Dette antal ugentlige hviletider er et minimumskrav, og der kan holdes andre kvalificerende ugentlige hviletider ud over dette minimumskrav.
Reduktioner af ugentlige hviletider skal kompenseres ved at holde reduktionen **samlet** som hviletid, **sammen med en hviletid på mindst 9 timer** inden udgangen af den **tredje uge efter den uge, hvor reduktionen fandt sted**.

En ugentlig hviletid, der strækker sig over to uger, kan medregnes i en hvilken som helst af ugerne, men ikke i begge.
En hviletid på minimum 69 timer kan betragtes som to konsekutive ugentlige hviletider (i separate standarduger), forudsat at 6 x 24 (144) timers reglen ikke er overtrådt før eller efter den pågældende periode.

En overensstemmelseskontrol udført af en kontrollør bør omfatte følgende trin:

1: Begyndende med de ældste registreringer (data), der forevises, påvises to ugentlige hviletider (45 + 45, 45 + 24 eller 24 + 45) i enhver periode på to på hinanden følgende standarduger. Hvis der ikke er to kvalificerende hviletider, betyder det, at der er tale om en overtrædelse.

2: Hvis der er tilstrækkeligt med ugentlige hviletider, fastslås det, at der ikke er mere end 6 x 24 timer mellem to på hinanden følgende ugentlige hviletider. Er dette ikke tilfældet, er der tale om en overtrædelse.
Derefter går man en uge længere frem, og beregningen startes forfra med trin 1.

3: Hvis kontrollen udføres på virksomhedens område, skal der foretages en så realistisk evaluering af overholdelsen af kompensationskravene som muligt. Ved vejsiden er en sådan kontrol imidlertid begrænset af det begrænsede antal registreringer, som kræves fremvist.

Bemærk: Det er ikke tilstrækkeligt at kontrollere, at perioden mellem kvalificerende ugentlige hviletider ikke overskrider 6 x 24 timer.

Når en hviletid er holdt inden for en standarduge, men ikke er tilstrækkelig lang til at opfylde forordningens krav, er der også tale om en overtrædelse.

En reduktion af en reduceret ugentlig hviletid (når det er tilladt) med:

- op til 2 timer udgør en *mindre overtrædelse*
- over 2 timer, men under 4 timer udgør en *alvorlig overtrædelse*
- over 4 timer udgør en *meget alvorlig overtrædelse*

En reduktion af en regulær ugentlig hviletid med:

- op til 3 timer udgør en *mindre overtrædelse*
- over 3 timer, men under 9 timer udgør en *alvorlig overtrædelse*
- over 9 timer udgør en *meget alvorlig overtrædelse*

Når overholdelsen af kompensationskravene kontrolleres, bør en kontrollør forsøge at fastslå, hvornår kompensationen for den reducerede ugentlige hviletid er blevet holdt, ved at udspørge virksomheden eller føreren.

Ved fastslåelsen af, om reglen om den »3. uge efter osv.« er blevet overholdt, er det nødvendigt at fastslå, hvilken uge den ugentlige hviletid er tilskrevet (se ovenfor). Manglende opfyldelse af kompensationskravene i tilknytning til en reduceret ugentlig hviletid gør denne hviletid utilstrækkelig og udgør en overtrædelse

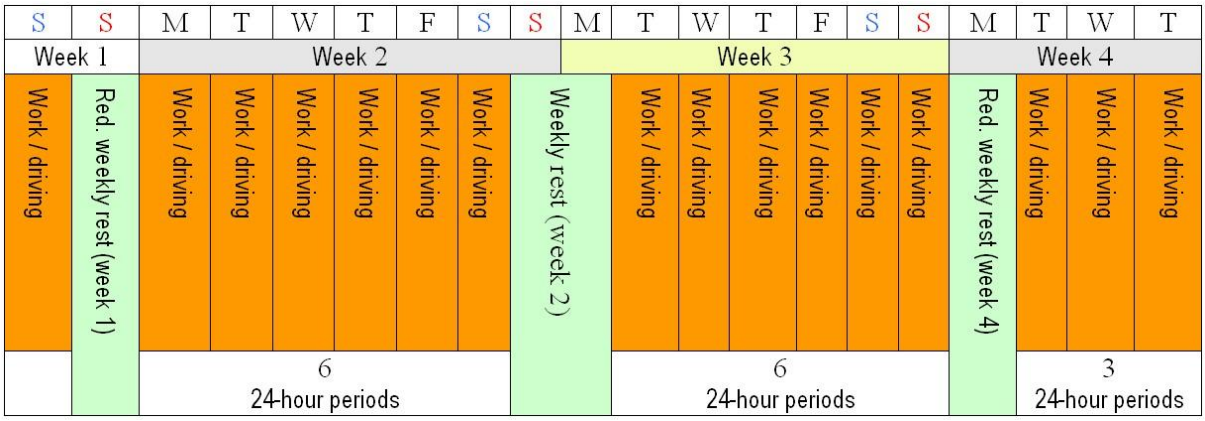
En overensstemmelseskontrol i forbindelse med flermandsbetjening vil kræve, at alle førernes registreringer undersøges samlet (om muligt) for at kontrollere, at betingelserne for undtagelsen i forbindelse med flermandsbetjening er blevet overholdt. Hvis kun en førers registreringer er tilgængelige, er en begrænset inspektion baseret på 30-timers perioden fortsat mulig.

En ugentlig hviletid af tilstrækkelig varighed kan opdeles i kvalificerende ugentlige hviletider tilskrevet to standarduger f.eks. en ugentlig periode på mindst 69 timer påbegyndt kl. 18.00 en fredag.

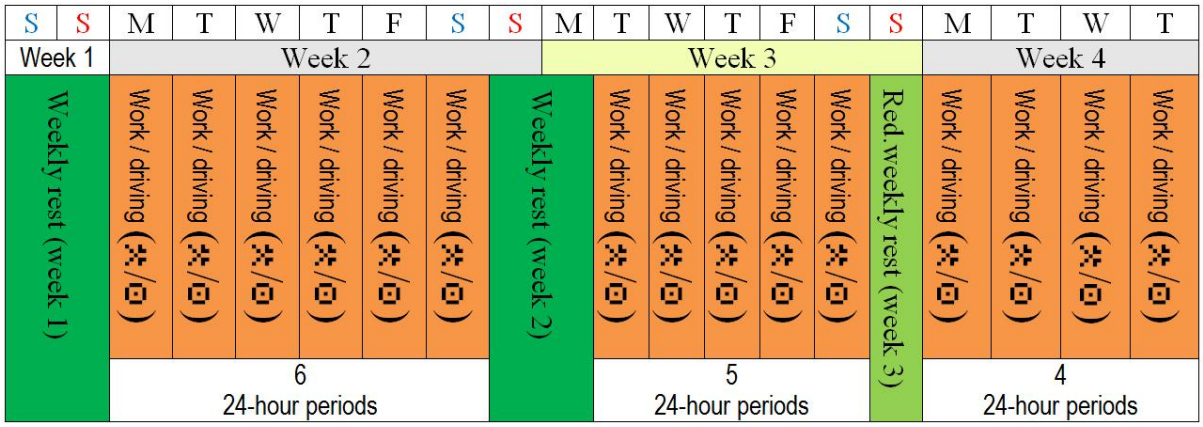
Forordningen forbyder ikke, at en ugentlig hviletid tilbringes om bord på en færge eller et tog, hvor føreren har adgang til en køje eller liggeplads.

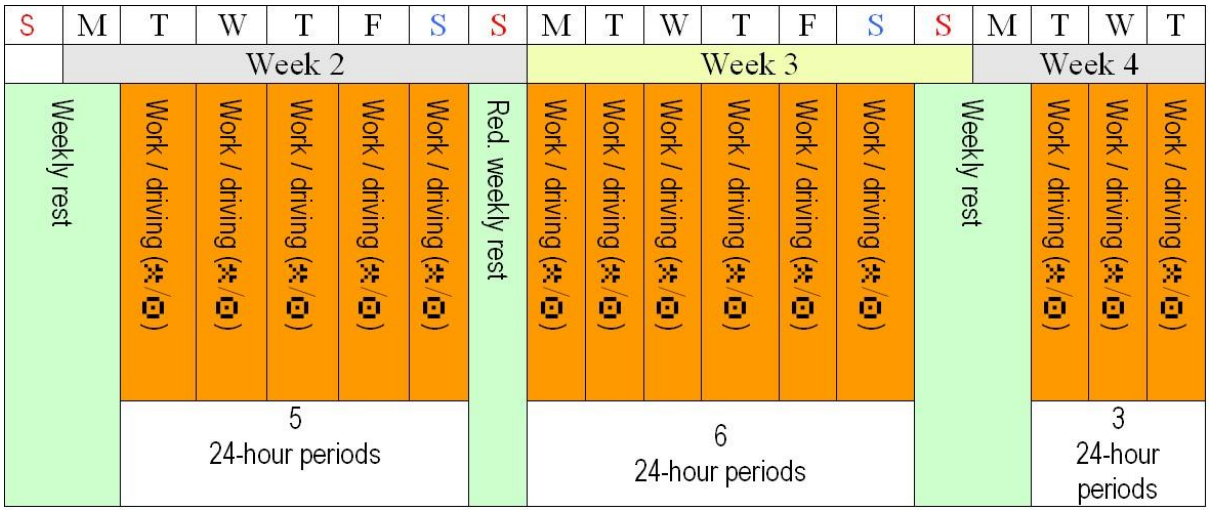
Ved specifikt at tillade en reduceret ugentlig hviletid (24 timer), der skal tilbringes i et passende udstyret køretøj, ser forordningen ud til at udelukke muligheden for at tilbringe regulære ugentlige hviletider i et køretøj. I realiteten håndhæves dette sjældent, da forordningen heller ikke udelukker hviletider, der består af en regulær eller reduceret ugentlig hviletid plus kompensation for en tidligere reduceret ugentlig hviletid, fra denne indrømmelse.

Eksempel på en utilstrækkelig ugentlig hviletid: I den to-ugers periode, der omfatter uge 2 og uge 3, er der kun en ugentlig hviletid.

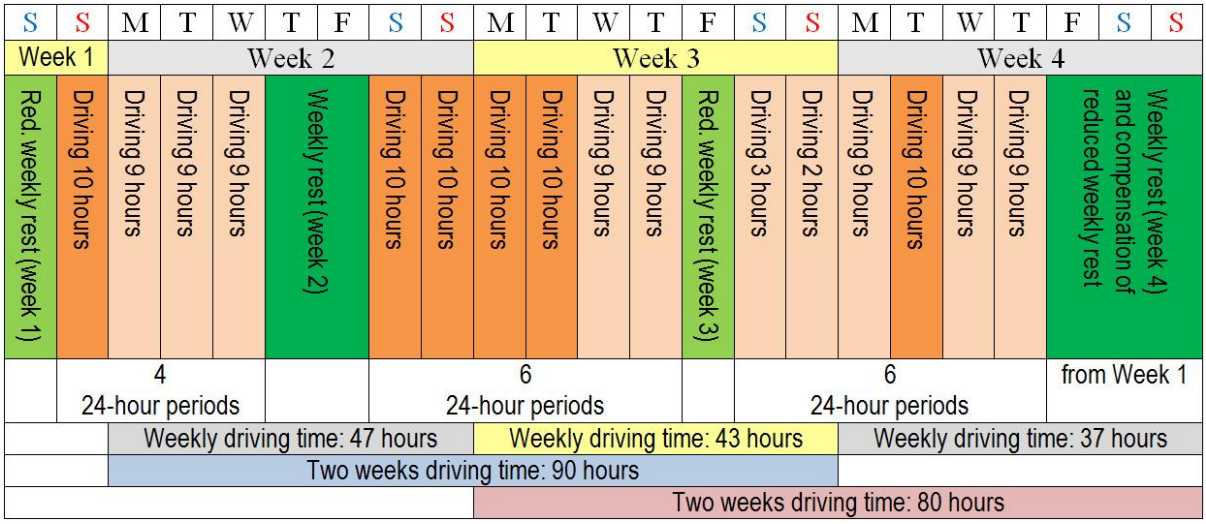


Korrekt afholdte ugentlige hviletider:

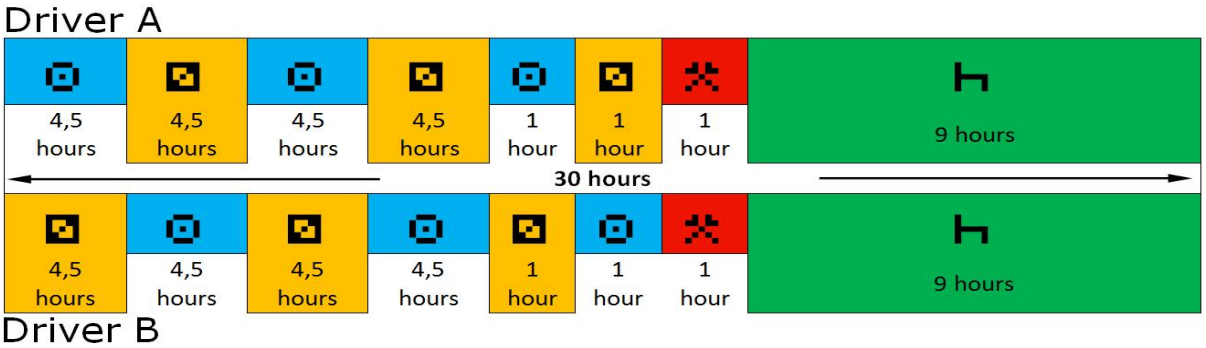




Ugentlig hviletidskompensation:

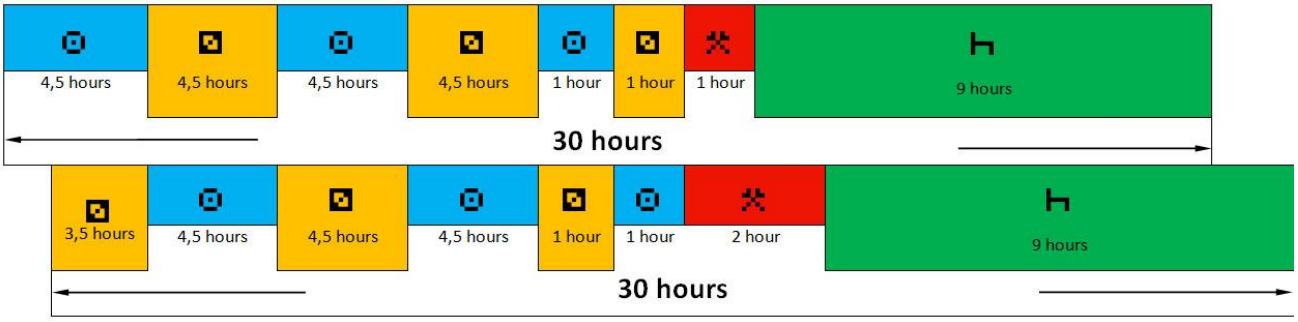


Eksempler på flermandsbetjening: Følgende eksempler viser mulige fordelinger af aktiviteterne blandt førere, der udgør en del af teams i overensstemmelse med denne forordning.



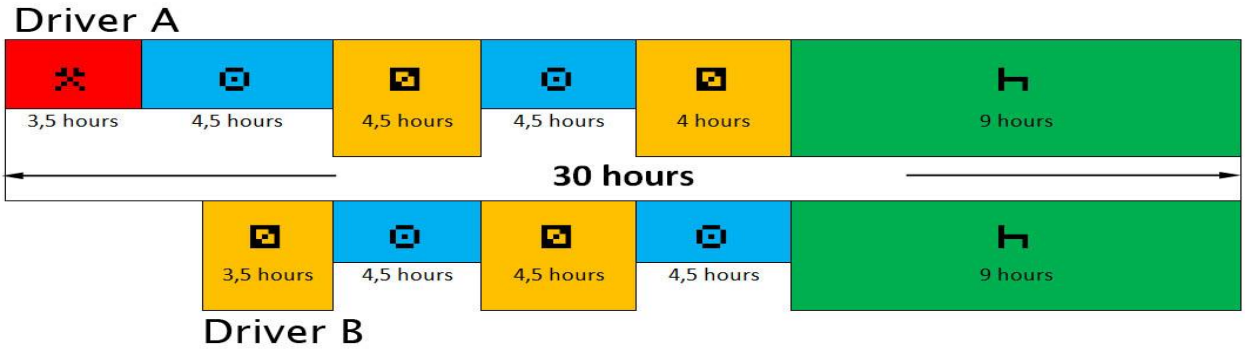
I nedenstående tilfælde kører fører A alene i 1 time, inden fører B kommer til, hvilket er tilladt i forbindelse med flermandsbetjening.

Fører A

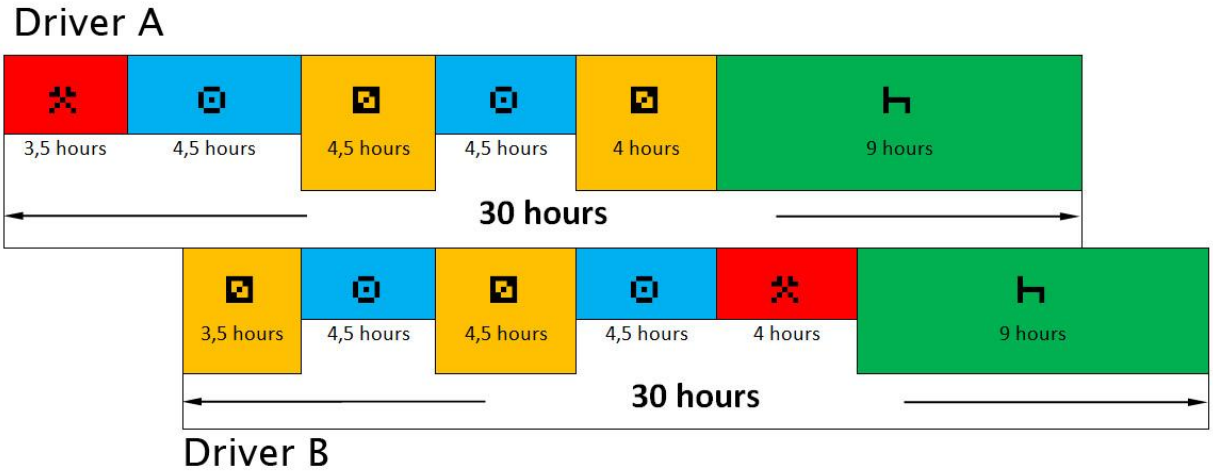


Fører B

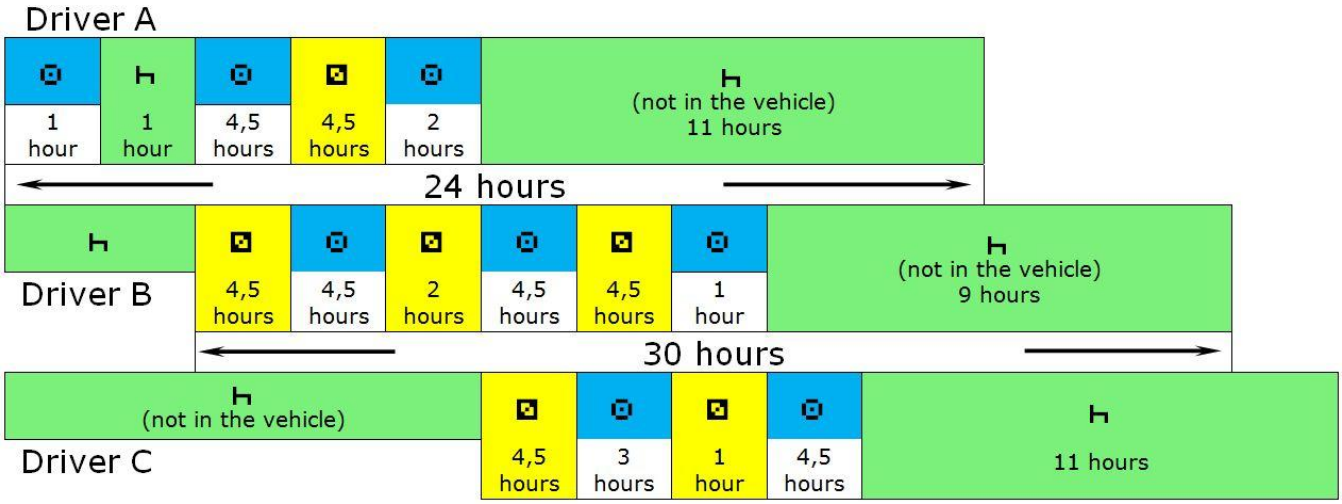
I dette tilfælde udførte fører A »andet arbejde« i 3,5 timer, så begyndte han at køre, og 1 time senere kom B kommer, hvilket er tilladt i forbindelse med flermandsbetjening.
Bemærk dog, at hvis turen med flermandsbetjening genoptages, så kan fører A ikke begynde at køre, før fører B har afsluttet sin daglige hviletid. Fører A kan udføre andet arbejde i 1 time.



På samme måde er følgende fordeling af aktiviteterne ligeledes tilladt.



Dette eksempel viser, hvordan et køretøj kan køres af tre førere. Kun fører B gør brug af undtagelsen i forbindelse med flermandsbetjening. Bemærk: daglig hviletid kan ikke holdes i et køretøj under kørsel.



2.2.8.4 »12-dages reglen«

Artikel 8, stk. (6a), i forordning (EF) nr. 561/2006 blev ændret med artikel 29 i forordning (EF) nr. 1073/2009, så den omfatter en undtagelse for førere på enkeltstående internationale kørsler, som kan udskyde deres ugentlige hviletid indtil afslutningen af den tolvte dag. Det kræves også, at føreren holder en regulær 45 timers hviletid inden turens start, ligesom det kræves, at der holdes mindst en regulær og en reduceret ugentlig hviletid samlet ved turens afslutning, dvs. 69 timer.
Dette er en undtagelse fra de normale krav til ugentlig hviletid (artikel 8, stk. 6, i forordning (EF) nr. 561/2006). For at føreren kan udskyde den ugentlige hviletid, skal han opfylde **alle** kravene.
Når disse krav ikke er opfyldt, skal en fører holde en normal ugentlig hviletid som defineret i artikel 8, stk. 6, og følgelig vil eventuelle overtrædelser være overtrædelser af ugentlig hviletid.

2.2.8.5 Afbrydelser af hviletider i nødstilfælde

Normalt udgør en afbrudt daglig eller ugentlig hviletid en overtrædelse (undtagen når »færgereglen« gælder). I en nødsituation eller efter anvisning fra politiet eller en anden myndighed er det acceptabelt, at en fører afbryder sin hviletid i nogle få minutter for at flytte sit køretøj (se bilaget, vejledningsnotat 3). Afbrydelsen bør registreres, om nødvendigt manuelt, med en påtegning fra den ordregivende myndighed. Dette bør ikke betragtes som en overtrædelse.

2.2.9 Artikel 9

2.2.9.1 Tekst

1. *Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I den nævnte regulære daglige hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads.*

2. *Enhver tid, føreren bruger på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af denne forordning, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes ikke som pause eller hvil, medmindre føreren befinder sig på en færge eller et tog med adgang til en køje eller liggeplads.*

3. *Enhver tid føreren bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordning, til at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af denne forordning, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes som »andet arbejde«.*

2.2.9.2 Overtrædelser

Utilstrækkelig daglig hviletid	**561- 8-2**
Manglende registrering	**561- 6-5**

2.2.9.3 Vejkontrol

1. Denne undtagelse tillader en fører at afbryde sin regulære daglige hviletid (11 timer eller 3+9 timer) højst **to gange**, når han ledsager et køretøj på et tog eller en færge. Det samlede tidsforbrug til disse to afbrydelser må ikke overstige 1 time.

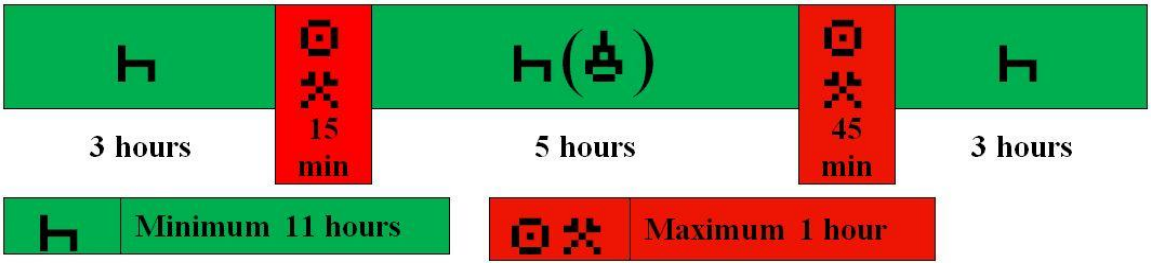
2. Under alle dele af en sådan opdelt hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads.

3. Ved kontrol af overholdelsen af denne undtagelse påvises den daglige hviletid, der afbrydes, og det kontrolleres, at den samlede varighed ikke er mere end 1 time, og at de enkelte dele af den afbrudte daglige hviletid tilsammen stadig udgør en regulær daglig hviletid.

   Kontrollørerne skal også anmode om, at der fremvises en tog- eller færgebillet, som kan bruges ved valideringen af undtagelsen, selv om kontrollørerne skal være opmærksomme på, at færgeselskaberne ikke altid udsteder billetter.

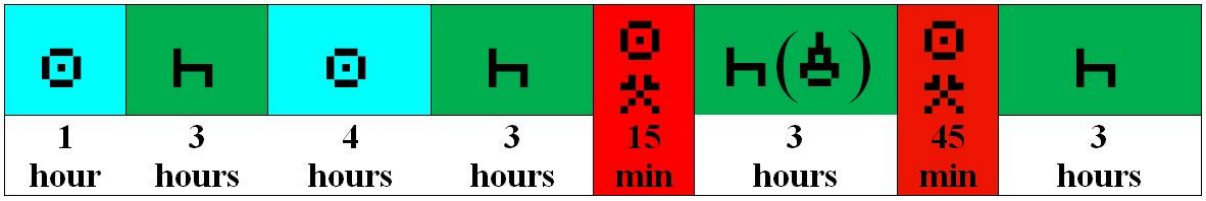
   Når disse betingelser ikke er opfyldt, er der tale om en **overtrædelse af den daglige hviletid** (se artikel 8), og denne overtrædelse fortsætter, indtil der holdes en kvalificerende daglig hviletid. (Se også vejledningsnotat 6).

Nedenfor findes et eksempel, som viser, hvordan en regulær daglig hviletid afbrydes for at køre om bord på og køre fra en færge, og der gøres brug af denne undtagelse:



Bemærk: Kørsel udført under en sådan afbrydelse kan i henhold til forordningen ikke tilskrives den daglige kørselsperiode, som gælder før og efter den afbrudte daglige hviletid, men den tæller i forbindelse med både de ugentlige og de to-ugentlige køretidsgrænser. Ugentlig hviletidskompensation kan lægges til en daglig hviletid, der holdes på denne måde.

Nedenfor: Afbrydelse (færge) af en opdelt hviletid:

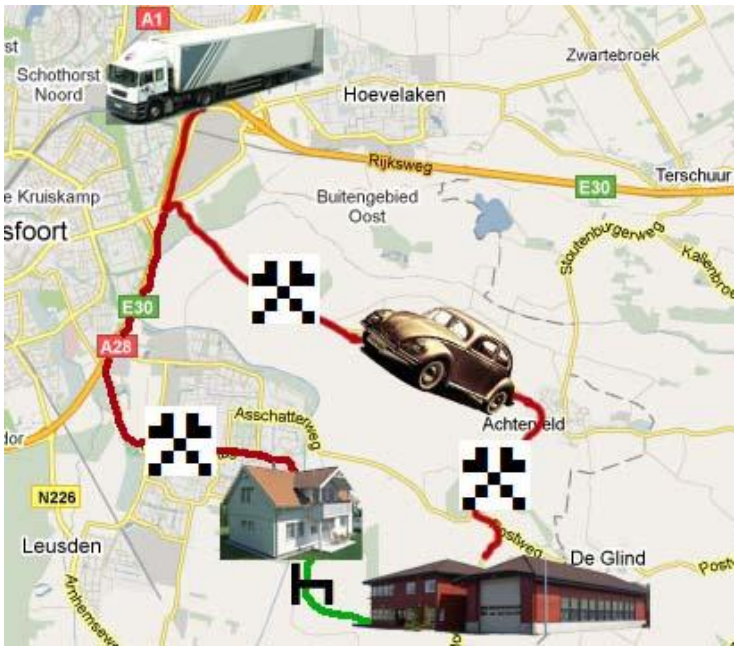


Bemærk: Det skal bemærkes, at sådanne afbrydelser ikke er tilladt, når en daglig hviletid på 9 timer holdes under en flermandsbetjent kørsel. For at kunne gøre brug af denne undtagelse skal førere ved flermandsbetjening holde en **regulær** daglig hviletid på mindst 11 timer.

4. En fører, der rejser til et specifikt sted, som ikke er arbejdsgiverens virksomhed, og som er udpeget af dennes arbejdsgiver med henblik på at overtage og føre et køretøj, der er udstyret med en fartskriver, opfylder en af arbejdsgiveren pålagt forpligtelse, og vedkommende kan derfor ikke frit disponere over sin tid. Al den tid til eller fra et andet sted end førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, og hvor føreren forventes at overtage eller afgive et køretøj, som er omfattet af forordningen, uanset om arbejdsgiveren gav instruktioner om, hvornår og hvordan rejsen skulle foregå, eller om denne beslutning blev truffet af føreren, bør således registreres som »andet arbejde« (se EF-Domstolens dom i sag 124/09[9]).

   Enhver tid, føreren bruger på at føre et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordning, til eller fra et andet sted end hans normale arbejdsgivers virksomhed eller førerens bopæl, og hvor føreren forventes at overtage eller afgive et køretøj, som er omfattet af forordningen, bør også registreres som »andet arbejde«. (Se også bilaget, vejledningsnotat 2)

5. Dette betyder i teorien, at en fører, der slutter sin arbejdsdag på et andet sted end hans normale arbejdsplads, ikke kan udføre andet arbejde som f.eks. at køre hjem uden at registrere denne aktivitet og måske begår en overtrædelse.



Når der er mistanke om, at aktiviteter, der er omfattet af forordningen, er blevet udført, men ikke registreret, skal føreren udspørges for at klarlægge, nøjagtig hvilke aktiviteter der er blevet udført i disse perioder.

Dokumentation, der viser, at en fører har afsluttet sit arbejde på et sted og genoptaget det dagen efter på et andet sted, kan være en indikation af, at de aktiviteter, der er omhandlet i denne artikel, ikke er blevet registreret.

Førere, der overtager et køretøj langt fra deres hjem eller normale arbejdsplads, skal udspørges om turen til det sted, hvor køretøjet blev overtaget, for at fastslå, om føreren har undladt at registrere alle sine aktiviteter.

Manglende registrering af aktiviteter omfattet af forordningen udgør en overtrædelse af forordning (EF) nr. 3821/85 og kategoriseres som en *meget alvorlig overtrædelse*.

2.2.10 Artikel 10

2.2.10.1 Tekst

1. *En transportvirksomhed må ikke give førere, som er ansat af eller stillet til rådighed for den, nogen betaling, heller ikke i form af præmier eller løntillæg, i forhold til den tilbagelagte strækning og/eller den transporterede godsmængde, hvis betalingen er af en sådan art, at den udgør en fare for færdselssikkerheden og/eller tilskynder til overtrædelse af denne forordning.*
2. *Transportvirksomheden skal tilrettelægge de i stk. 1 nævnte føreres arbejde på en sådan måde, at førerne er i stand til at overholde bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85 og i kapitel II i denne forordning. Transportvirksomheden skal give førerne de nødvendige instrukser og føre regelmæssig kontrol for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85 og i kapitel II i denne forordning.*
3. *En transportvirksomhed er ansvarlig for overtrædelser begået af virksomhedens førere, selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelands område.*
   Uden at dette indskrænker medlemsstaternes ret til at drage transportvirksomhederne til ansvar i fuldt omfang, kan de gøre dette ansvar betinget af virksomhedens overtrædelse af stk. 1 og 2. Medlemsstaterne kan tage hensyn til alle eventuelle bevise for, at transportvirksomheden ikke med rimelighed kan holdes ansvarlig for den begåede overtrædelse.
4. *Virksomheder, fragtførere, speditører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer sikrer, at kontraktmæssige transporttidsplaner er i overensstemmelse med denne forordning.*
5.
   a) En transportvirksomhed, der benytter køretøjer, som er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde og bestemmelser, og som er udstyret med et kontrolapparat, der opfylder kravene i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85,
   i) sikrer, at alle data overføres fra køretøjsenheden og førerkortet med den regelmæssighed, der er fastsat af medlemsstaten; transportvirksomheden skal også overføre relevante data med større hyppighed for at sikre, at alle data vedrørende aktiviteter, der ud føres af eller for virksomheden, overføres
   ii) sikrer, at alle data, der overføres fra køretøjsenheden og førerkortet, opbevares i mindst 12 måneder efter registreringstidspunktet, idet sådanne data på anmodning af en dertil bemyndiget person, skal være tilgængelige i virksomhedens lokaler, enten direkte eller via en fjerntilslutning.
   b) Udtrykket »dataoverførsel« er i dette stykke brugt med den definition, der er fastsat i bilag I B i kapitel I, litra (s), i forordning (EØF) nr. 3821/85.
   c) Maksimumsfrekvensen, hvormed de relevante data skal overføres i henhold til litra a), nr. i), fastlægges af Kommissionen efter proceduren i artikel 24, stk. 2.

2.2.10.2 Overtrædelser

Operatørens overtrædelser ved at undlade at sikre fartskriverdata.

2.2.10.3 Vejkontrol

Denne artikel pålægger operatørerne en forpligtelse. Det er ikke realistisk, at de overtrædelser, der er opført her under punkt 1.2 og 4, kan påvises korrekt eller undersøges i forbindelse med en vejkontrol, og det er bedre at undersøge dem under operatørkontroller, der udføres i operatørens lokaler, hvor der er sandsynlighed for, at der er adgang til de nødvendige beviser. Hvor der er mistanke om mere omfattende skyld i forbindelse med grænseoverskridende transportoperationer, er det god praksis at fremsende eventuelle indsamlede efterretninger til de håndhævende myndigheder i »hjem«-medlemsstaten.

Med hensyn til den overtrædelse, der er omhandlet i stk. 3 (»operatøransvar«), vil det være nødvendigt at se på de enkelte medlemsstaters nationale lovgivning.

Det er sandsynligt, at national lovgivning indeholder praktiske begrænsninger af et håndhævende organs muligheder for at retsforfølge en udenlandsk enhed for lovovertrædelser af denne art.

Ikke desto mindre kan oplysninger indsamlet i forbindelse med vejkontrol bruges af medlemsstaterne til at finde frem til de operatører, der eventuelt skal undersøges.

Den i stk. 5 omhandlede overtrædelse vedrører en operatørs forpligtelser til at downloade og sikre digitale data og er derfor primært relevant i forbindelse med virksomhedsundersøgelser.

2.2.11 Artikel 11

2.2.11.1 Tekst

En medlemsstat kan fastsætte bestemmelser om længere minimumspauser og hviletider eller kortere maksimumskøretider end dem, der er fastsat i artikel 6-9, når det drejer sig om vejtransport, som udelukkende udføres inden for dens område. Medlemsstaterne tager i givet fald hensyn til relevante kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter. Denne forordning gælder dog fortsat for førere, som udfører international transport.

2.2.11.2 Overtrædelser

Ingen

2.2.11.3 Vejkontrol

Mens de enkelte medlemsstater kan indføre strengere grænser end dem, der indføres med denne forordning, finder forordning (EF) nr. 561/2006 og (EØF) nr. 3821/85 fortsat anvendelse på internationale strækninger.

Standardkontroller skal stadig anvendes på førere/køretøjer på internationale strækninger.

Håndhævelseskontroller i de medlemsstater, der har en strengere ordning for nationale strækninger, vil blive udført i overensstemmelse med deres egen hjemlige lovgivning.

2.2.12 Artikel 12

2.2.12.1 Tekst

Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige artikel 6-9 i det omfang, hvori det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last. Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen til fravigelsen senest ved ankomsten til den egnede holdeplads.

2.2.12.2 Overtrædelser

Ingen (selv om dette kan afhænge af national lovgivning), men hvis undtagelsen ikke anvendes korrekt af føreren, bør overtrædelser af artikel 6-9 overvejes.

2.2.12.3 Vejkontrol

Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden og for at give en fører mulighed for at nå frem til en egnet holdeplads, er det tilladt at fravige EU-reglerne i det omfang, det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer (herunder passagerer) eller for køretøjet eller dets last.

Førerne skal notere årsagen til fravigelsen bag på deres diagramark til fartskriver (hvis de bruger analoge registreringer) eller på en udskrift eller et midlertidigt blad (hvis der bruges en digital fartskriver), senest når han når en egnet holdeplads.

Ifølge EF-Domstolens dom i sag C-235/94[10] kan denne undtagelse kun finde anvendelse i sager, hvor det for denne uforudset viser sig umuligt at overholde køre- og hviletiderne. Med andre ord er planlagte overtrædelser af reglerne ikke tilladt. Dette betyder, at det, når der opstår en uforudset hændelse, er op til føreren at afgøre, om det er nødvendigt at fravige reglerne. Når føreren gør dette, skal han tage hensyn til behovet for at garantere færdselssikkerheden.

Kontrollørerne bør:

- kontrollere den nøjagtige karakter af den hændelse, der medførte, at føreren gjorde brug af bestemmelserne i denne artikel. Være opmærksomme på de specifikke tilfælde, der er indeholdt i **vejledningsnotat 1**
- kontrollere registreringerne for at validere undtagelsen
- kontrollere, at undtagelsen bruges til at nå en egnet holdeplads *Bemærk: dette er ikke en carte blanche dispensation til at fuldføre en tur*. *Kontrollørerne skal dog være opmærksomme på, at der måske ikke er nået en egnet holdeplads på tidspunktet for kontrollen, og afvigelsen fra reglerne er derfor måske ikke blevet noteret ned. Under disse omstændigheder bør en sådan udeladelse ikke betragtes som en overtrædelse*
- kontrollere, om holdepladsen var den første egnede holdeplads
- kontrollere for systematisk og gentagen brug af undtagelsen ved hjælp af tidligere registreringer.
  Hvis denne undtagelse gøres gældende på ukorrekt vis, kontrolleres for overtrædelse af artikel 6-9.

2.2.13 Artikel 13

2.2.13.1 Tekst

1. For så vidt som det er foreneligt med de i artikel 1 fastsatte mål, kan enhver medlemsstat på sit eget område eller på en anden medlemsstats område, såfremt denne anden medlemsstat er indforstået hermed, tillade, at transport, der udføres ved hjælp af følgende køretøjer, undtages fra bestemmelserne i artikel 5-9 og gøre sådanne undtagelser afhængige af individuelle betingelser:
a) køretøjer, som offentlige myndigheder ejer eller lejer uden fører for at udføre vejtransporttjenester, som ikke konkurrerer med tjenester, der udføres af private transportvirksomheder
b) køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed at udføre godstransport inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted
c) landbrugs- og skovbrugstrækkere, der benyttes til landbrugs- og skovbrugsaktiviteter, inden for en radius af 100 km fra hjemstedet for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet
d) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, som benyttes:
— af befordringspligtige virksomheder, jf. definitionen i artikel 2, nr. 13), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af Fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet, til at omdele forsendelser som led i befordringspligten, eller som anvendes
— til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter under udøvelsen af sit erhverv.
Disse køretøjer må kun benyttes inden for en radius af 50 kilometer fra virksomhedens hjemsted og på den betingelse, at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet

e) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer med et areal på højst 2 300 km^2, som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer
f) køretøjer, som anvendes til godstransport inden for en radius af 50 km fra virksomhedens hjemsted og fremdrives ved hjælp af naturgas eller flydende gas eller elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn ikke overstiger 7,5 tons
g) køretøjer, der anvendes til køreundervisning og køreprøve med henblik på erhvervelse af et kørekort eller et kvalifikationsbevis, forudsat at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring
h) køretøjer, der benyttes i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vedligeholdelse af vand-, gas- og elforsyning, vedligeholdelse og kontrol af veje, husstandsindsamling af husholdningsaffald og bortskaffelse heraf, telegraf- og telefontjenester, radio- og fjernsynstransmission samt pejling af radio- eller tv- sendere eller -modtagere
i) køretøjer med mellem 10 og 17 siddepladser, der udelukkende benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring
j) specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr
k) specialindrettede mobile projektkøretøjer, hvis hovedformål er anvendelse som undervisningslokale, når de holder stille
l) køretøjer, der anvendes til indsamling af mælk fra gårde og transport tilbage til gårde af mælkebeholdere eller mælkeprodukter til foderbrug
m) specialkøretøjer, der transporterer penge og/eller værdigenstande

n) køretøjer, der anvendes til transport af dyreaffald eller dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum
o) køretøjer, der udelukkende anvendes på veje inden for trafikknudepunkter som f.eks. havne, intermodale havne og jernbaneterminaler
p) køretøjer, der anvendes til transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller fra markeder til lokale slagterier inden for en radius på op til 50 km.
2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de undtagelser, de har givet tilladelse til i henhold til stk. 1, og Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.
3. Under forudsætning af, at forordningens formål, jf. artikel 1, ikke skades, og at der ydes tilstrækkelig beskyttelse for førerne, kan en medlemsstat med Kommissionens godkendelse på sit eget område tillade mindre undtagelser fra denne forordning for køretøjer, der anvendes inden for på forhånd afgrænsede områder med en befolkningstæthed på mindre end fem indbyggere pr. kvadratkilometer, i følgende tilfælde:
— for indenlandsk rutekørsel med personer, når rutens køreplan bekræftes af myndighederne (idet alene undtagelser vedrørende pauser kan tillades), og
— for indenlandske vejtransporttjenester for egen regning eller mod vederlag, der ikke påvirker det indre marked, og som er nødvendige for at fastholde bestemte erhvervsgrene i det pågældende område, når bestemmelserne om undtagelser fra denne forordning fastsætter en begrænsende radius på op til 100 km.
Vejtransport, der er omfattet af denne undtagelse, må kun omfatte en tur til et område med en befolkningstæthed på fem indbyggere eller mere pr. kvadratkilometer med det formål at begynde eller ende kørslen dér. Sådanne foranstaltninger skal være af en rimelig art og et rimeligt omfang i forhold til formålet.

2.2.13.2 Overtrædelser

Ingen, hvis undtagelsen anvendes korrekt.

2.2.13.3 Vejkontrol

Kontrollørerne bør validere brugen af denne undtagelse ved at fastslå de nærmere detaljer omkring kørslen, brugen af køretøjet, arten af køretøjets specifikke udstyr og nærmere oplysninger om lasten gennem en samtale med føreren. Man bør huske på, at denne artikel kun omfatter undtagelser fra artikel 5-9.
Bemærk: Den tilsvarende undtagelse fra kravet om at installere (og bruge) en fartskriver er indeholdt i artikel 3, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3821/85.
Kontrollørerne skal også være opmærksomme på, at en fører eller operatør måske ikke er klar over, at der gælder en specifik undtagelse, og forsøger at overholde forordning (EF) nr. 516/2006 osv., når andre forordninger kan være gældende.
Der er tale om **nationale** undtagelser, som vil variere fra medlemsstat til medlemsstat og normalt kun vil være gældende inden for medlemsstaternes grænser, selv om der kan eksistere en lokal aftale mellem nabolande, der muliggør gensidig anerkendelse (f.eks. UK og IRL).
Se den hjemlige lovgivning for yderligere vejledning.
Aktiviteter, der udføres under disse undtagelser, bør registreres som andet arbejde, hvis de udføres i kombination med kørsel, der er omfattet af forordningen, i løbet af arbejdsdagen.
En førers ukorrekte anvendelse af en undtagelse bør resultere i en grundig inspektion på grundlag af forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EØF) nr. 3821/85.

Når det bliver nødvendigt at validere en påstået undtagelse giver EU internetadressen: http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm

adgang til en definitiv liste over nationale undtagelser, der er gældende i hver enkelt medlemsstat. Kontrollørerne bør derfor være opmærksomme på disse, når de udfører vejkontrol.

2.2.14 Artikel 14

2.2.14.1 Tekst

1. For så vidt som det er foreneligt med de i artikel 1 fastsatte mål, kan medlemsstaterne med godkendelse fra Kommissionen tillade, at transport, der udføres under ekstraordinære omstændigheder, undtages fra bestemmelserne i artikel 6-9.

2. I nødstilfælde kan medlemsstaterne for en periode af højst 30 dage meddele en midlertidig tilladelse, hvorom Kommissionen straks skal underrettes.

3. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om enhver undtagelse, hvortil der er meddelt tilladelse i henhold til denne artikel.

2.2.14.2 Overtrædelser

Ingen

2.2.14.3 Vejkontrol

Forordningen tillader medlemsstaterne (efter tilladelse fra Kommissionen) at slække på kravene til opfyldelse af køretidsbegrænsningerne indført med artikel 6-9. Medlemsstaterne kan ligeledes reagere på særlige omstændigheder eller nødsituationer (f.eks. ekstreme vejrforhold eller mund- og klovsygeepidemi i UK) og indrømme midlertidige undtagelser for en periode på op til 30 dage, idet Kommissionen underrettes herom.

Kontrollørerne er sandsynligvis bekendt med en sådan slækkelse, mens der eksisterer en nødsituation, men de skal dog være opmærksomme på, at sådanne slækkelser kan have været gældende, når de inspicerer diagramarkene nogen tid efter hændelsen.

Når en fører hævder, at brud på forordningen ikke kan betragtes som overtrædelser, men var tilladt som følge af en slækkelse af forordningen, skal føreren anmodes om en kopi af tilladelsen. Hvis en sådan kopi ikke kan forevises, bør Kommissionen, som skal underrettes om alle sådanne tilladelser, anmodes om at foretage en validering.

En ajourført liste findes på følgende internetadresse:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf

Da der er tale om slækkelser af forordningen, som gælder lokalt, må det forventes, at den kompetente myndighed har gjort kontrollørerne bekendt med dem. De er således kun af interesse for andre medlemsstater, når en fører efterfølgende kører ind i en anden medlemsstat og foreviser diagramark, som indeholder tydelige overtrædelser, som rent faktisk kan være godkendte brud på reglerne.

En kontrollør bør derfor få bekræftet, at den påståede slækkelse findes, og i tilfælde, hvor dette ikke kan bekræftes, gælder de i artikel 6-9 fastsatte grænser.

2.2.15 Artikel 15

2.2.15.1 Tekst

Medlemsstaterne sikrer, at førere af køretøjer, jf. artikel 3, litra (a), er omfattet af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hviletider.

2.2.15.2 Overtrædelser

Ingen

2.2.15.3 Vejkontrol

I henhold til denne artikel skal medlemsstaterne indføre køre- og hviletidsbestemmelser for førere af køretøjer, der ikke er omfattet af disse regler i henhold til artikel 3, litra (a). Disse er udelukkende af national interesse.

2.16 Artikel 16

2.2.16.1 Tekst

1. Er køretøjet ikke udstyret med et kontrolapparat i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85, gælder stk. 2 og 3 i denne artikel for:
a) indenlandsk rutekørsel med personer og
b) international rutekørsel med personer, såfremt rutens endestationer ligger inden for en afstand af 50 km i fugleflugtslinje fra en grænse mellem to medlemsstater, og rutens længde ikke overstiger 100 km.
2. Virksomheden opstiller en fartplan og en arbejdstidsplan, som for hver fører angiver navn og hjemsted samt den forud fastsatte tidsplan for de forskellige køretider, perioder med andet arbejde, pauser og rådighedsperioder.
Enhver fører, der udfører en i stk. 1 omhandlet tjeneste, medfører et uddrag af arbejdstidsplanen og et eksemplar af fartplanen.
3. Arbejdstidsplanen:
a) indeholder alle de i stk. 2 nævnte oplysninger for en periode, som mindst omfatter de 28 foregående dage; disse oplysninger skal ajourføres regelmæssigt og mindst en gang om måneden
b) underskrives af transportvirksomhedens leder eller af dennes befuldmægtigede
c) opbevares af transportvirksomheden i et år efter udløbet af den periode, som den omfatter. Transportvirksomheden udleverer et uddrag af arbejdstidsplanen til den berørte fører på dennes anmodning, og
d) forevises og udleveres på anmodning af en dertil bemyndiget person.

Bemærkninger

Artikel 16 ophørte med at gælde fra den 31.12.2007 (se artikel 26 i forordning (EF) nr. 561/2006, hvormed ændredes artikel 3 i forordning (EØF) nr. 3821/85).

2.2.17 Artikel 17, 18

Disse artikler er ikke relevante i forbindelse med vejkontroller.

2.2.18 Artikel 19

2.2.18.1 Tekst

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EØF) nr. 3821/85 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af denne forordning og af forordning (EØF) nr. 3821/85 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger og sanktionsbestemmelser inden den dato, der er fastsat i artikel 29. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom.

2. En medlemsstat giver de kompetente myndigheder mulighed for at pålægge en virksomhed og/eller en fører en sanktion for overtrædelse af denne forordning, når overtrædelsen konstateres på denne medlemsstats område, og overtrædelsen ikke allerede har givet anledning til en sanktion, også selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelands område.

En medlemsstat kan undtagelsesvist, når der er konstateret en overtrædelse:

— som ikke er begået på den pågældende medlemsstats område, og

— som er begået af en virksomhed etableret i en anden medlemsstat eller i et tredjeland eller af en fører, hvis ansættelsessted er i en anden medlemsstat eller et tredjeland

indtil den 1. januar 2009 i stedet for at pålægge en sanktion underrette den kompetente myndighed i den medlemsstat eller det tredjeland, hvor virksomheden er etableret, eller hvor føreren har sit ansættelsessted, om omstændighederne i forbindelse med overtrædelsen.

3. Når en medlemsstat indleder retsforfølgning eller pålægger sanktioner for en bestemt overtrædelse, skal medlemsstaten udstyre føreren med et skriftligt bevis herfor.

4. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes en ordning med forholdsmæssigt afpassede sanktioner, som kan omfatte økonomiske sanktioner, hvis virksomheder eller associerede speditører, transportører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer overtræder denne forordning eller forordning (EØF) nr. 3821/85.

2.2.18.2 Overtrædelser

Ingen

2.2.18.3 Vejkontrol

Ved en vejkontrol bør kontrollørerne være opmærksomme på, at denne artikel giver dem mulighed for at retsforfølge førere (og operatører) for brud på kravene i forordning (EF) nr. 561/2006, som det er blevet påvist har fundet sted på en anden medlemsstats eller et tredjelands område. Den nøjagtige formulering af denne artikel indebærer, at denne beføjelse ikke gælder brud på forordning (EØF) nr. 3821/85, selv om dette kan afhænge af formuleringen af den lovgivning, som de enkelte medlemsstater har indført.

2.2.19 Artikel 20

2.2.19.1 Tekst

1. Føreren skal opbevare bevis for, at en medlemsstat har pålagt sanktioner eller indledt retsforfølgning, indtil overtrædelsen af denne forordning ikke længere kan medføre endnu en retsforfølgning eller sanktion.

2. Føreren skal efter anmodning fremlægge de i stk. 1 nævnte beviser.

3. En fører, som er ansat af eller står til rådighed for mere end én transportvirksomhed, skal give samtlige virksomheder tilstrækkelig information til, at de kan overholde bestemmelserne i kapitel II.

2.2.19.2 Overtrædelser

Ingen

2.2.19.3 Vejkontrol

Kontrollørerne må forvente, at dokumentation for retsforfølgning eller en sanktion foreligger i forskellig form.

Den godkendte CORTE-standardformular, som nogle medlemsstater har indført, er baseret på det tilsvarende krav i bilag 1 til direktiv 2000/30/EF, som omhandler indberetning af resultatet af syn ved vejsiden.

Helt grundlæggende kan denne dokumentation bestå i en underskrevet meddelelse på en udskrift eller et fartskriverdiagram.

Manglende forevisning af dokumentation for tidligere sanktioner åbner mulighed for, at føreren kan sanktioneres igen for den samme overtrædelse. Hvis en sådan ekstra sanktion pålægges, og der efterfølgende fremlægges bevis for den tidligere sanktion, skal sidstnævnte sanktion trækkes tilbage.

2.2.20 Artikel 21

2.2.20.1 Tekst

Hvis denne forordning efter en medlemsstats opfattelse er blevet overtrådt på en måde, der kan udgøre en åbenlys fare for færdselssikkerheden, skal den give den kompetente myndighed beføjelse til at tilbageholde det pågældende køretøj, indtil årsagen til overtrædelsen er afhjulpet. Medlemsstaterne kan pålægge føreren at afholde en daglig hviletid. Medlemsstaterne skal, hvis det er relevant, også inddrage, suspendere eller begrænse en virksomheds tilladelse, hvis virksomheden er etableret i den pågældende medlemsstat, eller inddrage, suspendere eller begrænse en førers kørekort. Kommissionen udarbejder efter proceduren i artikel 24, stk. 2, retningslinjer med henblik på at fremme en ensartet anvendelse af bestemmelserne i denne artikel.

2.2.20.2 Overtrædelser

Ingen

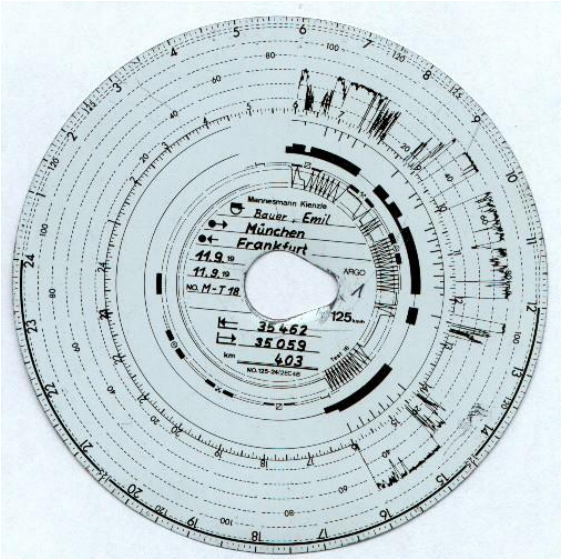
2.2.20.3 Vejkontrol

Denne artikel giver medlemsstaterne bemyndigelse til at indføre lovgivning, der gør det muligt at tilbageholde et køretøj, når føreren har begået en overtrædelse, og tillader administrative sanktioner over for operatører og førere. Ikke alle medlemsstater har indført foranstaltninger, der muliggør forbud eller tilbageholdelse.

2.2.21 Artikel 22 - 29

Disse artikler er ikke relevante i forbindelse med vejkontroller, selv om kontrollørerne skal være opmærksomme på, at artikel 27, stk. 1, ændrer forordning (EF) nr. 3821/85 og dermed definerer de registrerede køretøjer i medlemsstaterne, der skal udstyres med digitale fartskrivere

3. Forordning (EØF) nr. 3821/85 – Regler om fartskrivere og registrering



3.1 Forordning (EØF) nr. 3821/85

Fartskrivere foretager de nødvendige registreringer, der er afgørende for enhver overensstemmelseskontrol, som kontrollørerne udfører. Disse registreringer foretages enten på et diagramark til fartskriveren eller i digitale datafiler og indsamles enten automatisk eller som manuelle (fører-) input. Det er inspektion af disse registreringer, der i de fleste tilfælde gør det muligt for kontrollørerne at fastslå, om køre- og hviletidsbestemmelserne er blevet overholdt.
Forordning (EØF) nr. 3821/85 definerer visse tekniske spørgsmål i tilknytning til typegodkendelse, installering og inspektion af disse instrumenter og pålægger førerne en forpligtelse til at overholde disse krav.
Det ligger ikke inden for dette dokuments område at foretage en detaljeret undersøgelse af forordning (EØF) nr. 3821/85, og det skal bemærkes, at denne forordning udelukkende finder anvendelse på køretøjer registreret i EU-medlemsstaterne, selv om overholdelse af denne forordning anses for at være tilstrækkelig til at overholde tilsvarende krav inden for AETR.
De mest relevante krav i tilknytning til brug af fartskrivere er indeholdt i artikel 3 og artikel 13-16. Disse artikler pålægger førerne strenge og detaljerede forpligtelser og vil give anledning til, at der påvises mange overtrædelser ved vejkontroller.

Hvis forordningen ikke overholdes, er en realistisk evaluering af overholdelsen af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 umulig. En kontrollør overvåger overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, og sikrer samtidig, at de relevante krav i forordning (EØF) nr. 3821/85 overholdes.
Kontrollørerne skal være bekendt med disse forordninger og være i stand til at inspicere og evaluere fartskriverregistreringer.

3.1.1 Artikel 3

3.1.1.1 Tekst

1. Kontroludstyr skal installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods, undtagen de køretøjer, der er nævnt i artikel 3 i forordning (EF) nr. 561/2006. Køretøjer, der er nævnt i artikel 16, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006, og køretøjer,
der var undtaget fra anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85, men som ikke længere er undtaget i henhold til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006, skal opfylde dette krav senest den 31. december 2007.
2. Medlemsstaterne kan fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der er omhandlet i artikel 13, stk. 1 og stk. 3, i forordning (EF) nr. 561/2006.
3. Medlemsstaterne kan med Kommissionens godkendelse fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der anvendes til de transportopgaver, der er omhandlet i artikel 14 i forordning (EF) nr. 561/2006.
4. Medlemsstater kan for indenlandsk transport stille krav om, at der installeres og benyttes kontrolapparater i overensstemmelse med denne forordning i ethvert køretøj, i hvilket installering og benyttelse ikke er foreskrevet i stk. 1.

3.1.1.2 Overtrædelser

Fartskriver ikke monteret i henhold til forordningerne

3.1.1.3 Vejkontrol

Kontrollørerne skal kontrollere, at køretøjer, der ikke er fritaget, er udstyret med en fartskriver af den korrekte type, og at monteringen af den er i overensstemmelse med kravene i forordning (EØF) nr. 3821/85.
Denne artikel indeholder en fritagelse fra kravet om montering af en fartskriver i de i artikel 13, stk. 1 og 3, i forordning (EF) nr. 561/2006 oplistede køretøjer, som anvendes til vejtransport.

Bemærk, at køretøjer, der er indregistreret i AETR-lande uden for EU, kan opfylde artikel 10 i AETR ved at opfylde kravene i forordning (EØF) nr. 3821/85, men dette er ikke den eneste måde, hvorpå kravene kan overholdes. Kravene i AETR vedrørende konstruktion, anvendelse og installering afspejler i vid udstrækning kravene i forordning (EØF) nr. 3821/85 og vil ikke blive undersøgt i dette dokument. Kontrollørerne bør derfor, når de påviser overtrædelser i tilknytning til konstruktion, anvendelse og installering af kontrolapparater monteret i køretøjer indregistreret i AETR-lande uden for EU, være omhyggelige med at henvise til det korrekte krav.

3.1.2 Artikel 13

3.1.2.1 Tekst

Arbejdsgiveren og førerne sørger for, at kontrolapparatet fungerer rigtigt og anvendes korrekt, og det samme gælder for førerkortet, hvis føreren skal føre et køretøj, hvori der er monteret et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B.

3.1.2.2 Overtrædelser

Undladelse af at sikre, at fartskriveren fungerer korrekt.
Brug af et køretøj med en defekt fartskriver – der er tale om *meget alvorlige overtrædelser*.

3.1.2.3 Vejkontrol

I forbindelse med en vejkontrol bør kontrollørerne kontrollere, at fartskriveren fungerer korrekt, ved at undersøge de fremviste diagramark og gennemgå de diagnostiske rapporter, der findes for forskellige fartskriversystemer. Enhver defekt, der påvirker en nøjagtig registrering af en førers aktiviteter, kan også begrænse en kontrollørs mulighed for at overvåge overholdelsen af forordningerne.

Analoge fartskrivere
Manglende eller forkert justering af registreringer, tilstedeværelsen af registreringer, der indikerer fejl (e.g. fuldt udslag eller blokregistreringer) eller enhver unormal registreringsaktivitet er gode indikationer af, at fartskriveren ikke fungerer efter hensigten.

Digitale fartskrivere
Førerkortet udgør en integrerende del af et digitalt fartskriversystem, og en korrekt funktion af selve kortet er et krav i denne artikel.

Information om fejlfunktioner og fejl kan være registreret i filen »Hændelser og fejl« i køretøjsenheden.
Kontrollørerne skal tage hensyn til, om det er indlysende, at en sådan defekt lige er opstået (på vejen), og tillade, at der foretages reparation. Bemærk, at det i artikel 16 i forordning (EØF) nr. 3821/85 bestemmes, at »[o]pstår der driftsforstyrrelse, eller fungerer apparatet mangelfuldt, skal arbejdsgiveren, så snart omstændighederne tillader det, lade det reparere af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted. Kan tilbagekomst til virksomhedens hjemsted først ske mere end en uge efter den dag, på hvilken forstyrrelsen indtrådte, eller hvor den mangelfulde funktion blev konstateret, skal reparationen foretages undervejs«.
Ikke desto mindre bør kontrollørerne lede efter beviser på, at fejlene ved fartskriveren har været langvarige og ikke lige er opstået, og træffe egnede håndhævelsesforanstaltninger.
En tilsyneladende dårligt fungerende fartskriver kan også indikere, at registreringerne er blevet manipuleret, og kontrollørerne skal have dette in mente, når de undersøger denne type fejl.

3.1.3 Artikel 14

3.1.3.1 Tekst

1. Arbejdsgiveren udleverer til førerne af køretøjer, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I, et tilstrækkeligt antal diagramark, idet der tages hensyn til disse diagramarks individuelle karakter, tjenestens varighed og pligten til at erstatte eventuelt beskadigede diagramark eller diagramark, der er inddraget af en kompetent tilsynsmyndighed. Arbejdsgiveren må til førerne kun udlevere diagramark, som svarer til en officielt godkendt model, og som kan anvendes i det i køretøjet installerede apparat. Hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B, sørger arbejdsgiveren og føreren under hensyn til tjenestens varighed for, at den i bilag I B omhandlede udskrift kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol.
2. Transportvirksomheden skal omhyggeligt opbevare diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 15, stk. 1, i kronologisk orden og i læselig form i mindst et år efter anvendelsen og skal give de pågældende førere en kopi, såfremt de ønsker det. Transportvirksomheden skal også give kopier af data, der er overført fra førerkortet til de berørte førere, som anmoder herom, samt udskrifter af disse kopier. Diagramarkene, udskrifterne og de overførte data skal på forlangende forevises for eller udleveres til en dertil bemyndiget person.
3. Det i bilag I B omhandlede førerkort udstedes på førerens anmodning af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl. En medlemsstat kan kræve, at alle førere, der er underlagt bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, og som har deres sædvanlige bopæl på den pågældende stats område, er i besiddelse af et førerkort.

a) I denne forordning forstås ved »sædvanlig bopæl« det sted, hvor en person sædvanligvis bor, det vil sige mindst 185 dage pr. kalenderår, på grund af et privat og erhvervsmæssigt tilhørsforhold eller — hvis der er tale om en person uden erhvervsmæssigt tilhørsforhold — på grund af et privat tilhørsforhold med snævre bånd mellem personen og det sted, hvor vedkommende bor. En person, som ikke har erhvervsmæssigt og privat tilhørsforhold til samme sted, og som derfor er nødsaget til skiftevis at tage ophold på forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at have sædvanligt opholdssted på stedet for det private tilhørsforhold på betingelse af, at den pågældende regelmæssigt vender tilbage hertil. Denne sidste betingelse kræves ikke opfyldt, når den pågældende opholder sig i en medlemsstat med henblik på at udføre en arbejdsopgave af bestemt varighed.
b) Førerne fører bevis for deres sædvanlige bopæl ved ethvert egnet middel, navnlig identitetskort eller ethvert andet gyldigt dokument.
c) Såfremt de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor førerkortet er udstedt, nærer tvivl om gyldigheden af en erklæring om sædvanlig bopæl, der er afgivet på grundlag af de i litra (b) anførte bevismidler, eller hvis de ønsker visse specifikke kontrolforanstaltninger, kan de kræve yderligere oplysninger eller beviser.
d) De kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor førerkortet er udstedt, sikrer sig så vidt muligt, at ansøgeren ikke i forvejen besidder noget gyldigt førerkort.
4. a) Medlemsstatens kompetente myndighed personaliserer førerkortet i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag I B. Af administrative grunde kan førerkortet højst være gyldigt i fem år. Føreren må kun være indehaver af ét gyldigt førerkort. Han må kun bruge sit eget personlige førerkort. Han må ikke benytte et førerkort, som er beskadiget eller udløbet.

Når et nyt førerkort udstedes til erstatning for det gamle, får det nye kort samme udstedelsesnummer, men indekset forøges med én. Den udstedende myndighed fører register over udstedte, stjålne, bortkomne og beskadigede førerkort i en periode svarende til mindst deres gyldighed. Hvis førerkortet beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, udsteder myndigheden et erstatningskort senest fem arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom. Hvis der indgives anmodning om fornyelse af et kort, der er ved at udløbe, udsteder myndigheden et nyt kort inden udløbsdatoen, såfremt anmodningen herom er blevet indsendt inden for den i artikel 15, stk. 1, andet afsnit, fastsatte frist.
b) Førerkort udstedes kun til ansøgere, der er omfattet af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85.
c) Førerkortet er personligt. Det kan kun inddrages eller tilbagekaldes i løbet af den fastsatte løbetid, hvis den kompetente myndighed i en medlemsstat konstaterer, at kortet er blevet forfalsket, at føreren anvender et kort, som han ikke er indehaver af, eller at kortet er udstedt på grundlag af urigtige oplysninger og/eller forfalskede dokumenter. Hvis en anden medlemsstat end den, der har udstedt kortet, inddrager eller suspenderer det, sender den pågældende medlemsstat kortet tilbage til myndighederne i udstedermedlemsstaten, idet den meddeler grunden til denne tilbagesendelse.
d) Medlemsstaterne anerkender gensidigt de førerkort, de udsteder. Når indehaveren af et gyldigt førerkort, der er udstedt af en medlemsstat, flytter sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, kan den pågældende anmode om at få sit kort udskiftet med et tilsvarende førerkort; i givet fald undersøger den medlemsstat, der foretager udskiftningen, om det forelagte kort fortsat er gyldigt.
De medlemsstater, der foretager udskiftning, sender det gamle kort tilbage til myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt det, idet de meddeler grunden til denne tilbagesendelse.
e) Når en medlemsstat erstatter eller udskifter et førerkort, registreres denne erstatning eller udskiftning samt alle yderligere erstatninger eller udskiftninger i denne medlemsstat.
f) Medlemsstaterne træffer alle nødvendige forholdsregler for at undgå risiko for forfalskning af førerkort.
5. Medlemsstaterne sørger for, at de oplysninger, der er nødvendige for at kontrollere overholdelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85 og Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (1), og som registreres og opbevares af kontrolapparater i overensstemmelse med bilag I B, bliver opbevaret i mindst 365 dage efter registreringen og kan stilles til rådighed på betingelser, der garanterer dataenes sikker hed og nøjagtighed. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at videresalg eller kassering af kontrolapparater ikke kan hindre en korrekt gennemførelse især af dette stykke.

3.1.3.2 Overtrædelser

Føreren undlader at sikre, at udskrivning kan ske uden problemer på grund af:

a) Utilstrækkeligt papir – *mindre overtrædelse*
b) Andet, f.eks. en defekt køretøjsenhed – *meget alvorlig overtrædelse*.

Brug af et førerkort uden at være indehaver af det pågældende kort – *meget alvorlig overtrædelse*
Brug af et defekt førerkort – *meget alvorlig overtrædelse*.
I besiddelse af mere end et førerkort med hans oplysninger – *meget alvorlig overtrædelse*
Manglende brug af et førerkort (f.eks. når der føres et digitalt køretøj uden, at man er i besiddelse af et kort) – *meget alvorlig overtrædelse*
Manglende opbevaring af registreringer (1 år) – operatørovertrædelse – *meget alvorlig overtrædelse*

3.1.3.3 Vejkontrol

I stk. 1 i denne artikel pålægges operatørerne og førerne visse forpligtelser med hensyn til en overensstemmende funktion af fartskriveren.

Føreren skal sikre, at han til enhver tid kan foretage en udskrift, når det er påkrævet, eller han anmodes herom, og rent praktisk betyder det, at føreren skal have et tilstrækkeligt lager af papir med. Hvis man er ude af stand til at foretage en udskrift af denne årsag, udgør det en overtrædelse.
(Førerne bør tilskyndes til at medføre et brugbart lager af printerruller)

Operatørerne er forpligtede til at udstyre føreren med en tilstrækkelig reserve af diagramark til fartskriveren, som kan bruges til det instrument, der findes i køretøjet. Hvis disse forpligtelser ikke overholdes, betyder det, at arbejdsgiveren/operatøren har begået en overtrædelse.

I stk. 2 pålægges virksomhederne (operatører, selskaber) krav til sikring af og metoden til lagring af diagramark og downloadede data, og da manglende overholdelse er en overtrædelse, der kan tilskrives virksomheden, har det ringe relevans ved vejkontroller.
Stk. 3 og 4 omhandler hovedsageligt procedurerne for udstedelse, udformning af og elementer i førerkort, der udstedes af medlemsstaterne, og kortudstedende myndigheder, som har ringe relevans i forbindelse med vejkontroller.
Teksten forbyder imidlertid førere at være i besiddelse af mere end et gyldigt førerkort, den giver ham kun tilladelse til at benytte sit eget personlige førerkort og forbyder brugen af defekte/beskadigede eller forældede kort. Hvis kortet er blevet forfalsket, erhvervet på grundlag af urigtige oplysninger eller forfalskede dokumenter, eller hvis føreren anvender et kort, som han ikke er indehaver af, kan kortet tilbagekaldes eller suspenderes (af den kompetente myndighed).

3.1.4 Artikel 15

3.1.4.1 Tekst

1. Førerne må ikke anvende tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort. Diagramarkene og førerkortene skal derfor beskyttes på passende måde. Når førerne ønsker at forny deres førerkort, skal de indsende anmodning herom til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, senest femten arbejdsdage inden kortet udløber.
Beskadiges et diagramark, som indeholder optegnelser, eller et førerkort, skal det beskadigede diagramark eller førerkort af førerne vedlægges det reserveark, som erstatter det beskadigede ark. Hvis førerkortet beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, skal førerne inden for en frist på syv kalenderdage anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, om et nyt kort.
Når et førerkort er beskadiget, ikke fungerer eller ikke er i førerens besiddelse, skal føreren:
a) ved kørslens begyndelse udskrive oplysningerne om det køretøj, han fører, og på udskriften anføre:
i) oplysninger, der gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift
ii) perioderne, som omhandlet i stk. 3, andet led, litra (b), (c) og (d).
b) ved kørslens afslutning udskrive oplysningerne om de perioder, som kontrolapparatet har registreret, anføre eventuelle perioder med andet arbejde, rådighedsperioder og hvil efter den udskrift, der blev lavet ved kørslens begyndelse, når de ikke er registreret af fartskriveren, og anføre oplysninger på dette dokument, som gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift.
2. Førerne skal anvende diagramarkene eller førerkortene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagramarket eller førerkortet udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter. Intet diagramark eller førerkort må anvendes ud over det tidsrum, det gælder for.
Når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene det på selve køretøjet monterede kontrolapparat, skal de i stk. 3, andet led, litra (b), (c) og (d), nævnte tidsrum:
a) hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, noteres på diagramarket ved hjælp af håndskrevne angivelser, automatiske optegnelser eller på anden vis, således at de er let læselige, og uden at arket tilsmudses, eller
b) hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, indlæses på førerkortet ved hjælp af apparatets manuelle indlæsningsmulighed.
Når der er mere end en fører i et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, sørger de for, at deres førerkort anbringes det rigtige sted i fartskriveren.
Førerne foretager de nødvendige udskiftninger af diagramarkene, når køretøjet føres af flere personer, således at de i afsnit II, nr. 1 til 3, i bilag I omhandlede oplysninger, optegnes på diagramarket for den fører, der til enhver tid fører køretøjet.
3. Førerne skal:
— sørge for, at den tid, der registreres på arket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er registreret,
— betjene kontrolapparatets indstillingsanordning på en sådan måde, at følgende tider optegnes særskilt og klart:
a) under tegnet: 🚗 køretider;

b) under tegnet »andet arbejde«: en anden aktivitet end kørsel, som defineret i artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (1), herunder alt arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren
c) 'Rådighedstid' defineret i artikel 3, litra (b), i direktiv 2002/15/EF skal registreres under dette tegn
d) under tegnet: afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder.

4. Udgået

5. Førerne skal anføre følgende oplysninger på diagramarket:
a) ved begyndelsen af arkets benyttelse: efternavn og fornavn;
b) ved begyndelsen og slutningen af arkets benyttelse: tidspunkt og sted
c) registreringsnummer på det køretøj, som er anvist ham, til den første tur, der er noteret på arket, og derefter i rækkefølge, såfremt der skiftes køretøj under benyttelsen af diagramarket;
d) kilometertællerens stand
— inden den første tur, der er noteret på arket,
— ved slutningen af den sidste tur, der er noteret på arket,
— hvis der skiftes køretøj i løbet af arbejdsdagen
(det foregående køretøjs tæller og det nye køretøjs tæller),
e) i givet fald det tidspunkt, hvor der blev skiftet køretøj.
5a. Føreren indlæser i kontrolapparatet, der er i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B, nationalitetsmærket for det land, hvor han påbegynder, og for det land, hvor han afslutter den daglige arbejdstid. En medlemsstat kan imidlertid pålægge førerne af køretøjer, der udfører indlandstransport på landets område, ud over landets nationalitetsmærke at tilføje mere detaljerede geografiske betegnelser, hvis medlemsstaten inden den 1. april 1998 har underrettet Kommissionen herom, dog højst 20 i alt.
Føreren indlæser selv ovennævnte data, enten fuldstændig manuelt eller, hvis kontrolapparatet er forbundet med et satellitbaseret lokaliseringssystem, automatisk.
6. Det i bilag I definerede kontrolapparat skal være således indrettet, at tilsynsmyndighederne efter en eventuel åbning af apparatet uden videre kan aflæse optegnelserne fra de sidste ni timer inden kontroltidspunktet.
Apparatet skal desuden være således indrettet, at det uden åbning af kassen kan kontrolleres, om optegnelserne finder sted.
7. a) Føreren af et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:
i) diagramarkene for den pågældende uge og de diagramark, han har brugt de forudgående 28 dage
ii) førerkortet, hvis han er indehaver af et sådant, og
iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 28 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006.
b) Føreren af et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:
i) sit førerkort
ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006, og

iii) diagramarkene for den samme periode som den, der er nævnt i nr. ii), hvis han i denne periode har ført et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I.
Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. ii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.
c) En dertil bemyndiget person kan kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 ved at analysere diagramarkene, de viste eller udprintede data, som er registreret af kontrolapparatet eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ved at analysere ethvert andet dokument, der kan være med til at begrunde, at f. eks. en bestemmelse i artikel 16, stk. 2 og 3, ikke er blevet overholdt.
8. Det er forbudt at forfalske, fjerne eller ødelægge optegnelserne på diagramarket, de data, der er oplagret i kontrolapparatets eller førerkortets datalager, samt de print fra kontrolapparatet, der er omhandlet i bilag I B. Det er også forbudt at manipulere med kontrolapparatet, diagramarket eller førerkortet, således at de registrerede og/eller udprintede data forfalskes, fjernes eller ødelægges. Der må ikke i køretøjet findes indretninger, som kan anvendes til dette formål.

3.1.4.2 Overtrædelser

Manglende fremvisning af registreringer ved vejkontrollen
Manglende fremvisning af bog, register eller ethvert andet dokument på anmodning i forbindelse med vejkontrollen
Manglende brug af diagramark til fartskriver eller førerkort
Manglende udstedelse af tilstrækkelige diagrammer (operatør)
Manglende returnering af diagramarkene til arbejdsgiveren
Brug af ukorrekt diagramark til instrumentet
Manglende ændring af diagramark til fartskriver eller førerkort efter behov (dobbelt bemanding)
Manglende indsættelse af førerkortet i den korrekte kortholder i en digital fartskriver
Manglende indtastning af de krævede tidsperioder enten manuelt, automatisk eller på anden måde
Oplysninger i det centrale felt (analog)
Ukorrekt brug af indstillingsanordning
Manglende indtastning af oprindelseslandets symbol (digital)
Fartskriverens tid er ukorrekt
Manglende udskrivning ved kørslens begyndelse eller slutning og indførsel af relevante oplysninger (når den digitale fartskriver/diagramarket er defekt)
Manglende ansøgning om et erstatningsførerkort inden for 15 dage (fornyelse) eller inden for syv dage (defekt, mistet eller stjålet)
Uautoriseret fjernelse af (analogt) diagramark eller (digitalt) førerkort.
Brug af diagramark længere end tilsigtet
Brug af tilsmudsede eller beskadigede diagramark
Uautoriseret anordning (dvs. til manipulering/fjernelse af fartskriverregistreringer)

3.1.4.3 Vejkontrol

Forordningen pålægger føreren detaljerede forpligtelser i forbindelse med generering, opbevaring og fremvisning af registreringer, fartskriverens funktion og de procedurer, der skal følges, når usædvanlige omstændigheder opstår.

Artikel 15, stk. 1

Forordningens tekst er klar med hensyn til de procedurer, der skal følges. Undlades der med vilje at gøre dette, vil der blive truffet foranstaltninger i forbindelse med:

a) brug af tilsmudsede eller beskadigede diagramark, f.eks. ark, der er blevet ødelagt før eller efter brug, fordi de ikke er blevet behandlet ordentligt. Det påhviler helt klart føreren ikke at anvende tilsmudsede eller beskadigede diagramark. Efter brug skal de opbevares på en sådan måde, at de ikke bliver tilsmudsede eller beskadigede, hvilket kan ødelægge registreringerne på et ark eller gøre dem ulæselige. Lejlighedsvis og let beskadigelse/tilsmudsning, som ikke forhindrer en overensstemmelseskontrol, kan betragtes som en mindre overtrædelse.
b) manglende ansøgning om et førerkort til erstatning for et mistet, stjålet eller uanvendeligt førerkort inden for syv dage (underforstået her er kravet om, at der skal fremlægges bevis for, at der er indgivet en ansøgning). Når en fører fremviser de foreskrevne udskrifter, som indikerer, at kortet har været uanvendeligt eller mistet i mere end syv dage, skal der også fremlægges bevis for, at der er indgivet en ansøgning for at undgå en håndhævelsesforanstaltning for denne indlysende overtrædelse.
c) Manglende udskrivning ved kørslens start og slutning, når et førerkort er uanvendeligt, beskadiget eller ikke i førerens besiddelse, hvor den manglende mulighed for at registrere på førerkortet er indlysende eller fremgår af køretøjsenheden.

*Bemærk: …**ikke i førerens besiddelse** [dvs. førerkortet] føreren skal kunne fremvise det førerkort, der er udstedt til ham. En fører har kun en begrænset periode (7 dage), hvor han kan køre et køretøj udstyret med en digital fartskriver, efter at han formelt har meddelt, at han har mistet sit førerkort, eller at det er uanvendeligt, når han ikke er i besiddelse af kortet. En fører skal have et førerkort, før han har tilladelse til at føre et køretøj udstyret med en digital fartskriver.*

Artikel 15, stk.2

I forordningens tekst er der opstillet yderligere krav til kontrolapparatets funktion. Fartskriveren skal bruges til at registrere alle føreraktiviteter, der er omfattet af forordningens anvendelsesområde:

a) i perioden mellem påbegyndelsen af arbejdet og overtagelsen af kontrollen med køretøjet
b) i perioder, hvor han har kontrollen med køretøjet
c) i perioden mellem overdragelse af kontrollen med et køretøj og arbejdsdagens afslutning.

Når en fører derfor ikke fører en fuldstændig journal over sine aktiviteter ved hjælp af både kontrolapparatet og manuelle indførsler, kan det føre til håndhævelsesforanstaltninger (se også artikel 6, stk. 5, i forordning (EF) nr. 561/2006)

En fører har ikke lov til at fjerne et diagramark eller førerkort før afslutningen af sin daglige arbejdstid, medmindre der gives tilladelse hertil. En sådan tilladelse er underforstået i andre lovkrav som f.eks.:

a) skift af køretøj
b) fremvisning til håndhævelsespersoner/kontrollører
c) krav om, at der skal foretages en manuel påtegning
d) hvis registreringsanordningen ikke fungerer korrekt

Kontrollørerne skal være opmærksomme på, at enhver uautoriseret fjernelse af et diagramark fra fartskriveren eller et førerkort kan skjule aktiviteter, som, hvis de var blevet registreret, ville være et brud på forordning (EF) nr. 561/2006.

Førere må ikke bruge et diagramark i mere end 24 timer, da dette kan føre til ødelæggelse eller sletning af tidligere registrerede aktiviteter. Denne overtrædelse kan nemt fastslås ved inspektion af diagramark, hvor der er overlappende spor, og når det er tilfældet, vil der blive truffet håndhævelsesforanstaltninger.
En sådan overtrædelse er ikke mulig med en digital fartskriver eller et digitalt førerkort.
Den tilsvarende overtrædelse ville være tab af registrerede data, fordi man har undladt at downloade data.

Denne forordning kræver visse procedurer i tilfælde af dobbeltbemanding.
Førerne skal sikre, at førerkortet tilhørende den person, der rent faktisk kører, indsættes i den korrekte kortholder i køretøjsenheden, og når der er tale om analoge diagramark, at diagramarket for den person, der rent faktisk kører, anbringes korrekt i instrumentet, så afstand, hastighed og køretid registreres.
En undersøgelse af køretøjsenheden og begge førerkort eller begge analoge diagramark på kontroltidspunktet vil afsløre en sådan overtrædelse.

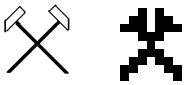
Artikel 15, stk. 3

Dette afsnit omhandler kravene i tilknytning kontrolapparatets funktion og indstillinger.

Førerne skal sørge for, at det tidspunkt, der indstilles på en analog fartskriver, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er registreret. Undladelse heraf udgør en overtrædelse.
Kontrollørerne skal være opmærksomme på, at denne tid kan være forskellig fra den officielle tid på kontrolstedet. Tilfældig fastsættelse af tiden kan være en indikation af, at der er sket en eller anden form for manipulation, så der bør i sådanne tilfælde foretages en undersøgelse for at udelukke mulige forfalskninger. Selv når dette ikke er tilfælde, vil en overtrædelse af dette krav resultere i en håndhævelsesforanstaltning.
I digitale fartskrivere vil køretøjsenheden registrere i koordineret verdenstid (UTC), men kan vise lokal tid.

Føreren skal registrere aktiviteterne via registreringsanordningen ved hjælp af de foreskrevne metoder, som er specifikke for den type fartskriver, der bruges, som anført nedenfor.
Undlades dette, kan det resultere i en håndhævelsesforanstaltning.

- »Køretid«. Vær opmærksom på, at i de fleste moderne kontrolapparater sker registreringen automatisk, når diagramarket/førerkortet er korrekt indsat.



- »Andet arbejde«. Omfatter alle aktiviteter defineret som arbejde bortset fra kørsel omfattet af EU/AETR-reglerne. Dette omfatter alt arbejde for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren.

- »Rådighedsperioder«. Er defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF, der kan sammenfattes således:
  - andre perioder end pauser og hviletid, hvor den mobile arbejdstager ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være til rådighed for at kunne imødekomme eventuelle opfordringer til at påtage sig eller genoptage kørslen eller udføre andet arbejde. Typiske eksempler herpå er:
    - ledsagelse af et køretøj, der transporteres med færge eller tog
    - ventetid ved lastning/losning af køretøjet
    - ventetid ved grænserne
    - ventetid, der skyldes kørselsforbud

  Disse perioder og deres forventede varighed skal være kendt på forhånd enten før kørslens start eller kort før starten på den pågældende periode.
  Denne aktivitet skal vælges af et medlem af personalet for den tid, der er brugt på at ledsage et køretøj, der køres af en anden fører, når han udfører andet arbejde (f.eks. navigation). Op til 45 minutters registreret »rådighedstid« for et sådant inaktivt medlem af personalet kan imidlertid behandles som en pause, da det ikke er teknisk muligt at registrere en sådan pause på en digital fartskriver under symbolet for seng/hviletid.

- »Pauser eller hviletid«. Omfatter pauser i arbejdet/kørslen og daglige eller ugentlige hviletider. Førerne må ikke køre eller udføre andet arbejde. Pauser benyttes udelukkende til rekreation. Under en hviletid skal føreren kunne disponere over sin tid. En fører, som udfører arbejde, mens fartskriveren er sat på pause eller hviletid, begår en overtrædelse.

Når førerne fejlagtigt har valgt en bestemt indstilling, kan det med rimelighed forventes, at de foretager en manuel indførsel eller en udskrift med oplysninger om fejlen, lige så snart en sådan fejl opdages.

Artikel 15, stk. 5

Denne artikel indeholder nærmere oplysninger om den information, der skal påføres manuelt for at fuldstændiggøre et diagramark fra fartskriver. Hvis en fører ikke anfører denne information på det krævede tidspunkt, udgør det en overtrædelse af denne forordning, og der kan gennemføres en håndhævelsesforanstaltning.

- Ved arbejdets start skal føreren påføre både sit for- og efternavn. Han bør være omhyggelig med, at navnet ikke skrives i diagramarkets registreringsområde. Øgenavne og initialer er ikke acceptable, medmindre de påføres som supplement til de krævede oplysninger. Hvis navnet er for langt til, at det kan stå i feltet, så der må bruges forkortelser, skal det fulde navn skrives på bagsiden af diagramarket.
- Det foretrækkes, at efternavn skrives først efterfulgt af fornavnet. Dette vil være en hjælp for myndighederne, som måske ikke er bekendt med navngivningstraditioner i de forskellige medlemsstater, men manglende overholdelse af denne standard betragtes ikke som en overtrædelse. Anførelse af et forkert navn udgør en forfalskning af registreringen.
- Startdato og -sted skal anføres. Anførelse af en forkert dato eller et forkert sted udgør en forfalskning af registreringen. Ved slutningen af arbejdsperioden skal dato og sted anføres. Når brugen af diagramarket starter og slutter på samme dato, skal denne anføres to gange. Der må ikke bruges dittoangivelser. Stedsangivelser skal være den nærmeste by eller landsby og skal anføres to gange, hvis start- og slutsted er det samme.
- Indregistreringsnummeret for hvert enkelt køretøj, som er tildelt føreren.
- Kilometertællerens stand ved start og slut til den daglige registrering og kilometertællerens stand ved start for hver køretøj, der køres.

Manglende oplysninger i det centrale felt kan skyldes manglende omhu fra førerens side eller en forberedelse til forfalskning, og det kan være svært for kontrollørerne at skelne mellem de to ting. I hvert enkelt tilfælde bør der gøres forsøg på at fastslå årsagen til de manglende oplysninger, idet en enkelt undladelse betragtes som mindre alvorlig end vedvarende overtrædelser, inden der træffes beslutning om håndhævelsesforanstaltninger.

Artikel 15, stk. 5a

I digitale fartskrivere skal føreren anføre landesymbolet for det land, hvor han starter/slutter sin daglige arbejdstid, og dette gælder også eventuelle skift af køretøj, der måtte finde sted. Undladelse heraf udgør en overtrædelse.

Artikel 15, stk. 6

Dette vedrører udformningen af analoge kontrolapparater og har ringe indflydelse på håndhævelsesaktiviteter, der kræver yderligere fortolkning.

Artikel 15, stk. 7

En fører (eller et ledsagende medlem af personalet) af et køretøj udstyret med en fartskriver skal på anmodning (fra en kontrollør) kunne fremvise følgende:

i) ethvert aktuelt diagramark og/eller diagramarkene for den pågældende dag eller for de forudgående 28 dage
Bemærk: Dette er ikke et krav om, at der skal fremvises 28 diagramark. Medlemmer af personalet, der ikke arbejder på fuld tid, kan generere langt færre diagramark på 28 kalenderdage. Den aktuelle registrering findes måske på et førerkort, men diagramark frembragt på analoge systemer i de foregående 28 dage skal stadig fremvises.
ii) førerkortet, hvis et sådant forefindes.
Selv hvis den aktuelle registrering føres på et analogt diagramark, skal føreren fremvise et førerkort, hvis et sådant er blevet udstedt, så eventuelle køredage med køretøjer udstyret med digitale fartskrivere i de foregående 28 dage kan kontrolleres for at sikre overensstemmelse.
Hvis der er udstedt et førerkort, men dette ikke kan fremvises, er der tale om en overtrædelse. Tachonet eller nationale registre skal benyttes til at verificere alle kort, der fremvises, eller om der er udstedt et kort.
iii) En fører skal også kunne fremvise udskrifter fra digitale fartskrivere, når disse er blevet genereret. Når en kontrollør fastslår, at der er behov for udskrifter i henhold til disse forordninger, og føreren er ude af stand til at fremvise dem, er der tale om en overtrædelse.
iv) Eventuelle andre manuelle registreringer foretaget af føreren i den pågældende periode. Disse kan antage en hvilken som helst form.

Attesteringer

Sygeperioder eller årlige ferieperioder vil resultere i, at der ikke findes nogen registreringer for nogle gange lange perioder, hvilket betyder, at førere, der kontrolleres på et senere tidspunkt, ikke vil være i stand til at fremvise registreringer for sådanne perioder.
Sådanne situationer kan ukorrekt forveksles med manglende fremvisning som følge af et forsøg på at skjule overtrædelser. For at undgå denne mistanke medbringer nogle førere »attesteringer«, som kontrollørerne, hvis de er genereret og udfyldt i det foreskrevne format, accepterer og kontrollerer gyldigheden af.
Fremvisning af falske attesteringer, f.eks. hvor attesteringens gyldighed undergraves af anden dokumentation, er der imidlertid tale om en overtrædelse. I nogle medlemsstater kræves det, at førerne medbringer attesteringer, som dækker sygeorlov og ferieperioder, men dette krav gælder ikke uden for de nationale grænser. (Se bilaget, vejledningsnotat 5). Bemærk også, at der ikke findes noget krav om, at daglige/ugentlige hviletider skal dokumenteres, selv om førerne i mange tilfælde vil fremvise registreringer til dokumentation heraf.

I medlemsstaterne vil det ikke være usædvanligt, at førere udskriver et analogt diagramark ved afslutningen af arbejdstiden og via en manuel påtegning registrerer påbegyndelsen og afslutningen af den daglige hviletid. I nogle medlemsstater er en sådan registrering et krav. Kontrollørerne bør være opmærksomme på denne praksis, når de analyserer en førers tidligere registreringer. En sådan adfærd er langt mindre almindelig under international transport, hvor det samme køretøj benyttes flere dage i træk.

Nyansatte førere skal kunne fremvise arbejdsregistreringer fra en tidligere arbejdsgiver, hvis den tidligere beskæftigelse ligger inden for perioden på 28 dage forud for den første dag i det nye job.
Når der er tale om digitale registreringer er dette ikke problematisk, men når der er tale om analoge registreringer, kan dette krav være i strid med kravet om, at en arbejdsgiver skal opbevare en førers registreringer i mindst et år. Under disse omstændigheder kan kontrollørerne få forelagt en kopi af registreringerne for den pågældende periode. Selv om dette strengt taget ikke er i overensstemmelse med reglerne, kan nogen hensyntagen fra kontrollørens side til dette problem være en hjælp. Når en fører tidligere har arbejdet uden for den regulerede transportsektor, kan dette verificeres via en passende formuleret skrivelse fra den nye arbejdsgiver.

Artikel 15.7, litra c), giver kontrollørerne beføjelse til at kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 ved at kontrollere diagramark, data i køretøjsenheden og data på førerkortet. Kontrollørerne har lov til at stige ind i et køretøj for at udføre denne opgave. Når sådanne dokumenter ikke fremvises og en gyldig grund gøres gældende, har kontrolløren beføjelse til at inspicere og analysere dokumenter såsom færgebilletter, brændstofkvitteringer, som underbygger eller berettiger disse begrundelser. Hvis disse begrundelser ikke viser sig at være gyldige, er der begået en overtrædelse.

Artikel 15, stk. 8

Det er en alvorlig overtrædelse at forfalske, gemme eller ødelægge data, der er blevet registreret i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85.
Det er også en alvorlig overtrædelse at manipulere med eller forsøge at manipulere med udstyret, så det ikke registrerer korrekt.
Sådanne manipulationer kan ske via en uautoriseret fjernelse af diagramarket eller førerkortet eller via en aktiv indgriben i registreringsprocessen.
Anordninger, der kan bruges til at forhindre en korrekt registrering af aktiviteterne, bør ikke forefindes i køretøjet, og installering af sådanne i registreringssystemet udgør en overtrædelse.
Når en anordning ikke er installeret, vil det være korrekt at vurdere hensigten om at bruge den.
Når en anordning er installeret, men ikke tilsluttet eller i brug, er det stadig tilstrækkeligt til at fastslå, at der er sket en overtrædelse.

3.1.5 Artikel 16

3.1.5.1 Tekst

1. Opstår der driftsforstyrrelse, eller fungerer apparatet mangelfuldt, skal arbejdsgiveren, så snart omstændighederne tillader det, lade det reparere af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted.
Kan tilbagekomst til virksomhedens hjemsted først ske mere end en uge efter den dag, på hvilken forstyrrelsen indtrådte, eller hvor den mangelfulde funktion blev konstateret, skal reparationen foretages undervejs. Medlemsstaterne kan inden for rammerne af artikel 19 bestemme, at de kompetente myndigheder kan forbyde anvendelse af køretøjet, hvis en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion ikke afhjælpes eller udbedres i henhold til første og andet afsnit.

2. Under en driftsforstyrrelse eller ved mangelfuld funktion af kontrolapparatet skal føreren på diagramarket eller diagramarkene eller på et særligt ark, der skal vedlægges enten diagramarket eller førerkortet, og hvorpå han anfører oplysninger til identifikation (navn og kørekortnummer eller navn og førerkortnummer) samt sin underskrift, notere oplysningerne om tidsgrupperne, såfremt kontrolapparatet ikke længere registrerer eller udprinter disse fejlfrit. Hvis et førerkort bortkommer, stjæles, beskadiges eller bliver uanvendeligt, sørger føreren ved kørslens afslutning for, at de oplysninger vedrørende tidsgrupper, som kontrolapparatet har registreret, printes ud, og at udskriften forsynes med oplysninger til identifikation af føreren (navn og kørekortnummer eller navn og førerkortnummer) samt underskrives.

3. Hvis et førerkort beskadiges eller bliver uanvendeligt, sender føreren kortet tilbage til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor han har sin sædvanlige bopæl. Tyveri af førerkortet skal anmeldes behørigt til de kompetente myndigheder i den stat, hvor tyveriet har fundet sted. Bortkomst af et førerkort skal anmeldes behørigt til de kompetente myndigheder i den udstedende medlemsstat samt til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, når det ikke er den samme myndighed.
Føreren kan køre uden førerkort i højst 15 kalenderdage eller længere, hvis det er nødvendigt for at føre køretøjet tilbage til dets hjemsted, såfremt han kan godtgøre, at det er umuligt for ham at forevise eller anvende sit kort i denne periode. Hvis myndighederne i den medlemsstat, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, ikke er de samme som dem, der har udstedt hans kort, og hvis de skal forny, erstatte eller udskifte førerkortet, underretter disse myndigheder de myndigheder, der har udstedt det gamle kort, om de nøjagtige grunde til fornyelsen, erstatningen eller udskiftningen.

3.1.5.2 Overtrædelser

Ingen overtrædelser er defineret her, men artikel 16 omfatter foranstaltninger, som føreren skal træffe, for ikke at overtræde andre artikler. Disse overtrædelser omfatter:

Anvendelse af et køretøj med en defekt fartskriver.
Manglende manuel registrering.
Manglende indberetning af, at førerkortet er mistet eller stjålet, inden for 7 dage.
Manglende udskrift ved kørslens start/slutning.

3.1.5.3 Vejkontrol

I artikel 16 redegøres der for de procedurer, som en fører skal følge, såfremt fartskriveren ikke fungerer korrekt (dette omfatter førerkortet, senderen og kablerne). Det følger heraf, at en håndhævelsesforanstaltning bør overvejes, hvis en kontrollør opdager, at disse procedurer ikke er blevet fulgt under disse særlige omstændigheder.

Hvis udstyret ophører med at fungere i overensstemmelse med bilag 1 eller 1b til forordning 3821/85, skal det betragtes som havari.
Udstyret skal repareres fuldstændigt, så snart det er praktisk muligt og under alle omstændigheder inden for 7 dage regnet fra havariet eller fra det tidspunkt, hvor det blev opdaget, at fartskriveren ikke fungerede korrekt.
Reparationen skal tilrettelægges af den person, der er ansvarlig for driften af køretøjet.
Hvis køretøjet fortsat anvendes, uden at der tages passende skridt som anført ovenfor, eller når muligheder for at reparere defekten tydeligvis er blevet tilsidesat, udgør det en overtrædelse, og der vil blive gennemført en håndhævelsesforanstaltning over for føreren.

Bilag 1

Vejledningsnotat 1

Emne: Ekstraordinær afvigelse fra minimumshviletiden og den maksimalt tilladte køretid med henblik på at nå frem til en egnet holdeplads
Artikel: 12 i forordning (EF) nr. 561/2006
Fremgangsmåde: Artikel 12 indeholder bestemmelser om, at føreren må afvige fra minimumshviletiden og den maksimalt tilladte køretid, jf. artikel 6-9, for at nå frem til en egnet holdeplads. Denne artikel bemyndiger ikke en fører til at fravige forordningen af årsager, som han var bekendt med inden rejsens begyndelse. Bestemmelsen er udformet for at give førere mulighed for at håndtere tilfælde, hvor det uventet og under selve rejsen bliver umuligt at efterkomme forordningen, dvs. i situationer med usædvanlige vanskeligheder, som føreren ikke har indflydelse på, og som er entydigt uundgåelige og ikke kunne forudses trods iagttagelse af den efter omstændighederne fornødne omhu. Undtagelsen har også til formål at garantere sikkerheden for personer, køretøjet og dets last, og det kræves, at der under alle omstændigheder skal tages hensyn til færdselssikkerheden.
I forbindelse med sådanne situationer har tre parter visse forpligtelser:
1) En transportvirksomhed skal omhyggeligt planlægge en sikker rejse for føreren, hvor der tages højde for hyppigt forekommende trafikpropper, vejrforhold og adgang til egnede holdepladser, dvs. den skal tilrettelægge arbejdet således, at førerne er i stand til at efterkomme forordningen, og den bør tage hensyn til, at speditørers og forsikringsselskabers krav til sikker parkering er opfyldt.
2) En fører skal følge reglerne strengt og må ikke afvige fra køretidsbegrænsningerne, medmindre der uventet opstår ekstraordinære omstændigheder, og det bliver umuligt at efterkomme forordningen uden at bringe færdselssikkerheden eller personers, køretøjets og lastens sikkerhed i fare. Beslutter føreren, at det er nødvendigt at afvige fra forordningen, og dette er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, skal vedkommende ved ankomsten til det næste stop manuelt angive arten af og årsagen til afvigelsen (på et fællesskabssprog, på diagramarket, på udskriften fra registreringsudstyret eller på arbejdstidsplanen).
3) Kontrolløren skal anlægge et sagligt skøn i forbindelse med kontrollen af føreren og vurdere, om afvigelsen fra den tilladte køretid er berettiget.
Ved vurderingen af, om afvigelsen i medfør af artikel 12 er berettiget, skal kontrolløren omhyggeligt kontrollere alle omstændigheder, herunder:
(a) førerens tidligere registrerede fartskriveroplysninger kontrolleres for at fastlægge førerens køremønster og verificere, om føreren normalt overholder køre- og hviletidsreglerne, og om afvigelsen er ekstraordinær
(b) afvigelsen fra den maksimalt tilladte køretid må ikke forekomme regelmæssigt, og den skal skyldes ekstraordinære omstændigheder som f.eks. større trafikulykker, ekstreme vejrforhold, omveje, ingen holdeplads osv. *(Denne liste over mulige ekstraordinære omstændigheder er kun vejledende. Princippet bag vurderingen er, at årsagen til en mulig afvigelse fra kørebegrænsningerne ikke må være kendt eller endog mulig at forudse på forhånd*)
(c) daglige og ugentlige køretider bør overholdes, og føreren bør dermed ikke opnå en »tidsgevinst« ved at overskride den maksimale køretid i sin søgen efter en holdeplads
(d) afvigelsen fra køretidsreglerne må ikke føre til en reduktion af de påkrævede pauser eller daglige og ugentlige hviletider.
Bemærkning: EF-Domstolen, sag C-235/94

Vejledningsnotat 2

Emne: Registrering af den tid, en fører bruger på at rejse til et andet sted end det sted, hvor vedkommende normalt overtager eller afgiver et køretøj, der er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel: 9 i forordning (EF) nr. 561/2006
Fremgangsmåde:
En fører, der rejser til et specifikt sted, som ikke er arbejdsgiverens virksomhed, og som er udpeget af dennes arbejdsgiver med henblik på at overtage og føre et køretøj, der er udstyret med en fartskriver, opfylder en af arbejdsgiveren pålagt forpligtelse, og vedkommende kan derfor ikke frit disponere over sin tid.
I overensstemmelse med artikel 9, stk. 2 og 3, gælder derfor følgende:
- enhver tid, føreren bruger på at rejse til eller fra et andet sted end førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, og hvor føreren forventes at overtage eller afgive et køretøj, som er omfattet af forordningen, uanset om arbejdsgiveren udstedte instrukser om, hvornår og hvordan rejsen skulle foretages, eller om dette valg blev overladt til føreren, bør registreres enten som »rådighedstid« eller som »andet arbejde« alt afhængig af medlemsstatens nationale lovgivning, og
- enhver tid, føreren bruger som fører af **et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordning, til at rejse til eller fra et andet sted** end førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, **og hvor føreren forventes at overtage eller afgive et køretøj, som er omfattet af forordningen, bør registreres som »andet arbejde«.**
I de følgende tre tilfælde kan rejsetiden betragtes som »hvile« eller »pause«.
Det første tilfælde opstår, når en fører ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog. I dette tilfælde kan føreren hvile eller holde pause, når vedkommende har adgang til en køje eller liggeplads (artikel. 9.1).
Det andet tilfælde opstår, når en fører ikke ledsager et køretøj, men rejser med tog eller færge til eller fra et sted, hvor føreren vil overtage eller har afgivet et køretøj, der er omfattet af forordningens artikel 9, stk. 2, når han har adgang til en køje eller liggeplads på færgen eller toget.
Det tredje tilfælde opstår, når køretøjet bemandes af mere end en fører. Når en anden fører, der står til rådighed for i givet fald at føre køretøjet, sidder ved siden af føreren af køretøjet og ikke er aktivt inddraget i at bistå føreren af køretøjet, kan en periode på 45 minutter af denne anden førers »rådighedsperiode« anses for at være en »pause«.
Typen af førerens ansættelseskontrakt spiller ingen rolle i den forbindelse. Disse regler gælder derfor både for fastansatte førere og førere, der beskæftiges af vikarbureauer, som stiller arbejdskraft til rådighed.
I henseende til en »midlertidig fører« er »arbejdsgiverens virksomhed« en virksomhed, der gør brug af denne førers arbejdskraft i forbindelse med sin vejtransport (»brugervirksomhed«), og ikke vikarbureauets hovedkontor.
Bemærkninger: EF-Domstolen, sag C-76/77 og sag C-297/99.

Vejledningsnotat 3

Emne: Påbud om afbrydelse af en pause, eller af daglig eller ugentlig hviletid, for at føre et køretøj fremad ved en terminal, en holdeplads eller ved grænseområder
Artikel: 4, litra (d) og (f), i forordning (EF) nr. 561/2006
Fremgangsmåde: Normalt bør en fører under et dagligt eller ugentligt hvil frit kunne disponere over sin tid og bør derfor ikke være nødsaget til at blive i nærheden af sit køretøj.
Generelt udgør en afbrydelse af en pause, daglig eller ugentlig hviletid en overtrædelse (undtagen når »færgereglen« gælder – artikel 9, stk. 1). Ved en terminal eller en holdeplads kan der imidlertid pludseligt opstå en unormal situation eller et nødstilfælde, hvor et køretøj må flyttes. Ved terminaler findes der normalt en fører (ansat af terminalen), som om nødvendigt flytter køretøjer.
Er dette ikke tilfældet, og bliver det grundet ekstraordinære omstændigheder nødvendigt at flytte køretøjet, kan føreren alene afbryde sin pause efter anmodning fra en kompetent myndighed eller en terminalmedarbejder med bemyndigelse til at beordre køretøjet flyttet.
Andre steder (f.eks. holdepladser, ved grænser og i nødsituationer), hvis der er objektive grunde til, at køretøjet skal flyttes, eller hvis politiet eller anden myndighed (f.eks. brandmænd, vejmyndigheder, toldere osv.) giver ordre til, at køretøjet skal flyttes, skal føreren afbryde sin pause eller hviletid i nogle få minutter og bør i dette tilfælde ikke retsforfølges.
Opstår et sådant behov, skal medlemsstaternes håndhævende instanser udvise en vis tolerance efter en individuel vurdering af situationen.
En sådan afbrydelse af en førers hvil eller pause skal registreres manuelt af føreren og bør om muligt påtegnes af den kompetente myndighed, som beordrede føreren til at flytte køretøjet.

Vejledningsnotat 4

Emne: Registrering af køretid ved hjælp af digitale fartskrivere, når førere foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning
Artikel: 1 i forordning (EØF) nr. 3821/85 med henvisning til forordning (EF) nr. 1360/2002 (Bilag 1B)
Fremgangsmåde:
Da digitale fartskrivere registrerer mere nøjagtigt end analoge fartskrivere, er det muligt, at førere, der foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, noteres for mere køretid, hvis de benytter en digital fartskriver, end det ville være tilfældet med en analog fartskriver. Denne situation er af midlertidig karakter og får hovedsagelig indflydelse på lokale kurer- og budkørselsaktiviteter. Problemet varer kun i overgangsperioden, hvor den analoge og den digitale fartskriver eksisterer side om side.
For at fremme en hurtig udbredelse af den digitale fartskriver, men samtidig sikre ligebehandling af førere – uanset det anvendte registreringsinstrument – bør det være muligt for de nationale håndhævelsesinstanser at tillade en afvigelse i denne overgangsperiode. Denne afvigelse i overgangsperioden bør gælde for køretøjer, som foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, og som er udstyret med digitale fartskrivere. Håndhævelsesinstanserne forventes dog til stadighed at anlægge et sagligt skøn. Når en fører befinder sig bag rattet i et køretøj og aktivt udfører en transportaktivitet inden for anvendelsesområdet, anses vedkommende for at føre køretøjet uanset de nærmere omstændigheder (f.eks. i tilfælde, hvor føreren sidder i en trafikprop eller holder for rødt lys).
Derfor:
• Medlemsstaterne bør oplyse deres kontrolpersonale om, at de har mulighed for i forbindelse med kontrollen af en digital fartskrivers data at tillade op til 15 minutters afvigelse i løbet af en fire en halv (4,5) times samlet køretid for køretøjer, som foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, forudsat at der er dokumentation for denne påstand. Der kan f.eks. gøres brug af denne afvigelse som et fradrag af et minut pr. køretidsblok, mellem de enkelte stop, med højst 15 minutter i alt pr. fire en halv (4,5) times samlet køretid.
• Kontrollørerne bør ved udøvelsen af deres saglige skøn tage hensyn til omstændighederne og benytte den dokumentation, de får forelagt på stedet (f.eks. dokumentation, der kan efterprøves, for at føreren har foretaget hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning), og de skal kontrollere, at deres fortolkning ikke afviger fra den korrekte anvendelse af køretidsbestemmelserne og derved undergraver færdselssikkerheden.
• Medlemsstaterne kan anvende analyseprogrammel, der er konfigureret til at integrere en afvigelsesperiode i beregningerne af køretid, men de bør holde sig for øje, at dette kan føre til bevismæssige problemer i en senere fase. Afvigelsen må under ingen omstændigheder overstige en 15 minutters grænse pr. fire en halv (4,5) times samlet køretid.
• Afvigelsen må hverken indebære forskelsbehandling eller være til ulempe for førere, som udfører national eller international transport, og den bør kun tages i betragtning for de aktiviteter, hvor rejsen entydigt indebærer hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning.

Vejledningsnotat 5

Vedr.: Formular til brug for erklæring om forhold som er opstillet i Kommissionens afgørelse 2009/959/EU af 14. december 2009 om ændring af Kommissionens beslutning 2007/230/EF om en formular vedrørende sociale bestemmelser inden for vejtransport.

Artikler: 11, stk. 3, og 13 i direktiv 2006/22/EF.

Fremgangsmåde: Formularen til erklæringer er ikke påkrævet for aktiviteter, der kan registreres af fartskriveren. Den primære informationskilde ved vejkontrol er fartskriverens registreringer, og manglende registreringer bør alene anses for berettiget, når fartskriverregistreringer, herunder manuelle indlæsningsmuligheder, af objektive grunde ikke var mulige. Under alle omstændigheder skal det komplette sæt af fartskriverregistreringer, om nødvendigt suppleret af formularen, accepteres som tilstrækkeligt bevis for overholdelse af forordning (EF) nr. 561/2006 eller AETR, medmindre der foreligger en berettiget mistanke.

Erklæringen omfatter nærmere fastsatte aktiviteter inden for den periode, der er nævnt i artikel 15, stk. 7, litra a), i forordning (EØF) nr. 3821/85, dvs. den pågældende dag og de forudgående 28 dage.
Erklæringen kan benyttes, når føreren har:

- været fraværende på grund af sygdom
- været på ferie, som udgør en del af den årlige ferie ifølge lovgivningen i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret
- været på orlov eller været fraværende på grund af en hvileperiode
- ført et andet køretøj, der er undtaget fra forordning (EF) nr. 561/2006 eller AETR
- udført andet arbejde end kørsel
- været til rådighed

og hvor det har været umuligt at registrere disse forhold ved hjælp af kontrolapparatet.

Rubrikken ”orlov eller hvileperiode” kan benyttes i en situation, hvor føreren ikke har været involveret i kørsel eller andet arbejde eller ikke har været til rådighed, ikke har været sygemeldt eller afholdt ferie, inkl. i tilfælde af f.eks. delvis arbejdsløshed, strejker og lockouter.

Medlemsstaterne er ikke forpligtet til at forlange, at formularen skal anvendes, hvis der mangler registreringer, men hvis der kræves en formular, skal denne standardformular anerkendes som gyldig. Der må imidlertid ikke forlanges nogen form for formular vedrørende ordinære daglige eller ugentlige hvileperioder.

Den elektroniske og printervenlige formular og oplysninger om, hvilke medlemsstater der kun accepterer denne formular, findes på:
http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Formularen anerkendes i hele EU på alle officielle EU-sprog. Standardformatet letter forståelsen, idet det indeholder nummererede, forud fastsatte rubrikker, som skal udfyldes. I forbindelse med AETR-transport anbefales det, at der gøres brug af formularen fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html).

Alle formularens rubrikker skal udfyldes på maskine. For at være gyldig skal formularen underskrives af såvel virksomhedens repræsentant som føreren, inden turen påbegyndes. Hvad angår selvstændige chauffører, underskriver føreren en gang som virksomhedens repræsentant og en gang som fører.

Det er alene den underskrevne originale formular, som er gyldig. Formularens indhold må ikke ændres. Formularen må ikke underskrives på forhånd, ej heller ændres med håndskrevne erklæringer. Under særlige omstændigheder, og hvis dette er tilladt i henhold til den nationale lovgivning, kan en faxet eller elektronisk kopi af formularen godkendes.

Vejledningsnotat 6

Emne: Registrering af den tid, der tilbringes om bord på en færge eller et tog, hvor føreren har adgang til en køje eller liggeplads
Artikel: 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006
Fremgangsmåde: Ifølge artikel 4, litra (f), bør en fører under et hvil normalt frit kunne disponere over sin tid. Men en fører har ret til at holde daglige eller ugentlige pauser eller hvil, når vedkommende rejser med færge eller tog og har adgang til en køje eller liggeplads. Dette kan udledes af ordlyden af artikel 9, stk. 2, hvori det er fastsat, at enhver tid, føreren bruger på at rejse, »beregnes ikke som pause eller hvil, **medmindre føreren befinder sig på en færge eller et tog med adgang til en køje eller liggeplads**«.
Dertil kommer, at **regulær daglig hviletid** efter artikel 9, stk. 1, litra a, på mindst 11 timer i træk, som holdes på en færge eller et tog (hvis føreren har adgang til en køje eller liggeplads), højst må afbrydes to gange af andre aktiviteter (f.eks. kørsel om bord på eller fra færgen eller toget). Det samlede tidsforbrug til disse to afbrydelser må ikke overstige 1 time. Denne tid må ikke under nogen omstændigheder resultere i en nedsættelse af den regulære daglige hviletid.
Tages den regulære daglige hviletid i to perioder, hvoraf den første skal være mindst 3 timer og den anden mindst 9 timer (jf. artikel 4, litra (g)), gælder antallet af afbrydelser (højst to) for den samlede daglige hviletid og ikke for hver del af den regulære daglige hviletid, der tages i to perioder.
Undtagelsesbestemmelsen i artikel 9, stk. 1, finder hverken anvendelse på reduceret eller regulær ugentlig hviletid.

Bilag 2

Kommissionens præcisering 1
Emne: Nationale bestemmelser baseret på fællesskabsbestemmelserne
Artikel: anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006, artikel 1, 2, 11 i forordning..
Rejst emne:
Tysk lovgivning kræver, at fællesskabsreglerne om køretid, pauser og hviletid indført med forordning (EF) nr. 561/2006 også finder anvendelse på lettere »erhvervskøretøjer« end dem, der er anført i artikel 2, stk. 1, litra (a), i forordningen, nemlig køretøjer på over 2,8 ton
Præcisering:
Den omstændighed, at nogle transportformer ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde, betyder ikke, at de er fritaget for enhver lovgivning. Tværtimod indebærer denne bestemmelse, at medlemsstaterne frit kan lovgive på dette område. Hvis medlemsstaterne gør dette, er der intet til hinder for, at de vedtager nationale regler, der er baseret på fællesskabslovgivningen eller er identisk med den.
Bemærkning
Præcisering fra Europa-Kommissionens tjenestegrene til de luxembourgske myndigheder (skrivelse af februar 1993)

Kommissionens præcisering 2

Emne: Køretøjer, der kører med henblik på reparation, vask eller vedligeholdelse
Artikel: 1, 2, 4, litra (a), 4, litra (c)
Rejst emne:
Køretøjer, der kører med henblik på reparation, vask eller vedligeholdelse
Præcisering:
Ifølge artikel 4, litra (a), i forordningen defineres vejtransport som al kørsel, som helt eller delvis foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand, som er bestemt til personbefordring eller godstransport. Når en fører således kører et køretøj til en garage, en vaskefacilitet, en tankstation, forskellige steder for at aflevere eller overtage køretøjer fra kunder osv. ved helt eller delvist at benytte veje, der er åbne for offentlig adgang, henhører denne form for kørsel således under definitionen af kørsel, der foregår på veje i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006. Det gælder for alle førere, uanset om de er midlertidigt ansatte eller fastansatte.
I forordningens artikel 1 bestemmes det imidlertid, at reglerne om køretider, pauser og hviletider finder anvendelse på førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej. Afhængigt af de særlige omstændigheder, kan de forpligtelser, der påhviler de ansatte i nogle virksomheder, på grund af arten af deres funktioner, ikke omfatte godstransport eller passagerbefordring ad vej. I disse tilfælde vil disse ansatte rent faktisk ikke være beskæftiget med godstransport som defineret i forordningen, og de vil derfor ikke være omfattet af dens bestemmelser.
Under alle omstændigheder er der intet til hinder for, at medlemsstaterne kan anvende de regler, der er fastsat i forordningen, også på andre transporter eller køretøjer eller førere end dem, der specifikt er omfattet af forordningen.
Bemærkning

Præcisering fra Europa-Kommissionens tjenestegrene til de luxembourgske myndigheder (skrivelse af februar 1993)

Kommissionens præcisering 3

Emne: Køretøjer, der anvendes som lokale boder på lokale markeder
Artikel: 13, (1) litra (f), i forordning (EØF) nr. 3820/85 og artikel 13, (1) litra (d), andet led, i forordning (EF) nr. 561/2006
Rejst emne:
Køretøjer, der benyttes som lokale boder på lokale markeder eller til dørsalg, kan være fritaget fra køretidsbestemmelserne i artikel 13, (1) litra (f), i forordning (EØF) nr. 3820/85. Denne mulighed findes ikke længere under forordning (EF) nr. 561/2006. Førerne af sådanne køretøjer kører ikke over lange afstande og i lang tid, og deres hovederhverv er ikke godstransport, men salg af varer.

Præcisering:
Forordning (EF) nr. 561/2006 åbner i artikel 13, stk. 1, litra (d), andet led, mulighed for fritagelse af køretøjer med største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, som benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter under udøvelsen af sit erhverv. Disse køretøjer må kun benyttes inden for en radius af 50 kilometer fra virksomhedens hjemsted og på den betingelse, at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet.
Domstolens afgørelse i sag C-128/04 bekræfter, at ordene »materiel eller udstyr« ikke blot omfatter værktøjer og instrumenter, men også gods, der er nødvendigt til udførelse af det arbejde, der er omfattet af den hovedaktivitet, som føreren af køretøjet udfører.
I denne forbindelse betyder det, at køretøjer, der benyttes som lokale boder på lokale markeder kan være fritaget i henhold til denne artikel, hvis den tilbagelagte afstand ikke overstiger en radius på 50 km fra virksomhedens hjemsted, og kørslen ikke udgør førerens hovedaktivitet.
Der må imidlertid huskes på, at denne fritagelse ikke er automatisk, men at det er op til de enkelte medlemsstater at afgøre, om de vil indrømme en sådan fritagelse på deres eget område.
Bemærkning
Præcisering fra Europa-Kommissionens tjenestegrene til medlem af Parlamentet Patrick Doering (skrivelse af 12. november 2007)

Kommissionens præcisering 4

Emne: Anvendelse af forordningens artikel 26

Artikel: 26

Rejst emne: I henhold til artikel 26 skal »kontroludstyr […] installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods, undtagen de køretøjer, der er nævnt i artikel 3 i forordning (EF) nr. 561/2006«.
Resultatet af denne ændring er en forpligtelse til også at installere kontrolapparater i køretøjer med en tilladt totalvægt på 3,5 ton eller derunder.

Præcisering: I henhold til artikel 3 i forordning 3821/85 er kun de særlige køretøjskategorier, der er opført på listen i artikel 3 i forordning (EF) nr. 561/2006, specifikt fritaget fra forpligtelsen til at installere kontrolapparater.

Når det er sagt, står det klart, at selve formålet med forordning (EF) nr. 3821/85 er at sikre en effektiv håndhævelse af de køre- og hviletidsbestemmelser osv., som nu er indeholdt i forordning (EF) nr. 561/2006, og anvendelsesområdet for disse bestemmelser.
Når der ikke udtrykkeligt i forordning (EF) nr. 3821/85 henvises til den nye artikel 2 i forordning (EF) nr. 561/2006, må dette resultat udledes af en kombineret læsning af artikel 2, 4 og 26 i forordning (EF) nr. 561/2006.
I henhold til artikel 26, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006 finder definitionerne i artikel 4 heri anvendelse »med henblik på« gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 3821/85. Artikel 4 indeholder en definition af »vejtransport«, men dette skal i sig selv ses i lyset af begrænsningen af dette begrebs anvendelsesområde i artikel 3 i forordning (EØF) nr. 3821/85 med det resultat, at de køretøjer, der er fritaget i henhold til artikel 2 i forordning (EF) nr. 561/2006, ligeledes vil være fritaget fra enhver forpligtelse til at installere og bruge kontrolapparater.

Bemærkning
Præcisering fra Europa-Kommissionens tjenestegrene til de tyske myndigheder (skrivelse af 28. juni 2006)

Kommissionens præcisering 5

Emne: Registrering af blandet aktivitet, der ligger »inden for« og »uden for« anvendelsesområdet.

Artikel: 3, litra (h) og 13, litra (i)

Rejst emne: Registrering af blandet aktivitet, der ligger »inden for« og »uden for« anvendelsesområdet.

Præcisering:
I henhold til artikel 3, litra (a), finder forordningen ikke anvendelse på transport ad vej med »køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 kilometer«. Det fremgår heraf, at forordningen kun finder anvendelse på førere, som udfører denne form for aktivitet, der ikke er omfattet, når de også udfører aktiviteter, der henhører under dens anvendelsesområde, og kun i relation til de aktiviteter, der er omfattet af anvendelsesområdet.
Desuden kræves det i forordningens artikel 6, stk. 5, at en fører registrerer den tid, han bruger på kørsel i erhvervsmæssigt øjemed, og som ikke henhører under forordningens anvendelsesområde, som »andet arbejde«. Med andre ord kan køreaktiviteter, der ikke henhører under definitionen af »køretid« i forordningen ikke tælle som »hviletid« som defineret i artikel 4, litra (f), med det resultat, at de skal tages i betragtning i forbindelse med den generelle anvendelse.
Hvis en buschauffør således udfører en blanding af rutekørsler, skal han/hun benytte fartskriverudskrifter, uanset hvilken kørselsaktivitet, der er fremherskende, dvs. om den falder uden for eller inden for forordningens anvendelsesområde. For strækninger på over 50 km skal føreren registrere »køretid«, og for kortere ture, skal han/hun registrere »kørsel, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet« under tegnet »andet arbejde«.

Bemærkning
Præcisering fra Europa-Kommissionens tjenestegrene til den italienske organisation ANAV (skrivelse af 23. juli 2007)

Bilag 3

Resumé af FORORDNING (EF) nr. 561/2006

Artikel	Beskrivelse	Overtrædelser
1	Introducerer forordningen og fastsætter formålet med dokumentet.	Nej
2	Specificerer, hvilke køretøjer der er omfattet af forordningen	Nej
3	Specificerer, hvilke køretøjstyper der er fritaget fra forordningen	Nej
4	Indeholder definitioner af nogle af de udtryk, der er anvendt i forordningens tekst. (Bemærk »opdelt hviletid« introduceres her.)	Nej
5	Fastsætter minimumsalderen for førere og hjælpere	Ja
6	Fastsætter begrænsningerne i daglig køretid, ugentlig køretid og køretid i løbet af to uger. Kræver registrering af kørsel, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet, og rådighedsperioder på alle dage, hvor føreren er omfattet af anvendelsesområdet.	Ja
7	Definerer kravet om, at der skal holdes pause i kørslen, køretidsbegrænsningerne og fordelingen af kvalificerende pauser.	Ja
8	Kravet til førere om, at de skal holde daglige og ugentlige hviletider og gældende regler. Introducerer regulære og reducerede hvileperioder og regler om anvendelse. Kravet om kompensation for reduceret ugentlig hviletid	Ja
9	Introducerer reglerne om den tilladte opdeling af hviletid for at benytte færger eller tog. Kræver, at førerne registrerer arbejdsrelaterede aktiviteter, inden de overtager eller overdrager et køretøj, der skal registreres. Kræver, at kørsel, »der ikke er omfattet af anvendelsesområdet«, skal registreres som »andet arbejde«	Ja
10	Definerer uacceptable betalingsordninger. Kræver, at transportvirksomhederne overholder forordningen, når de tilrettelægger førernes arbejde. Fastsætter virksomhedens ansvar for førernes overtrædelser af forordningen, uanset hvor de begås. Definerer grænserne for virksomhedens ansvar. Kræver, at aftalepartnerne overholder forordningen ved udarbejdelsen af køreplaner og tidsplanlægning. Definerer de krav, der påhviler virksomheden med hensyn til regelmæssig downloading og sikring af digitale fartskriverdata.	Ja
11	Tillader medlemsstaterne at indføre strengere grænser for nationale strækninger, som skal tage hensyn til andre aftaler. Finder kun anvendelse på nationale strækninger.	Nej
12	Fastsætter førerens ret til at afvige fra kravene i forordningen i nødsituationer og definerer de betingelser, som denne ret er underlagt.	Nej
13	Giver medlemsstaterne mulighed for at indrømme dispensation fra kravene i artikel 5-9 for en fastsat liste over specifikke typer af national trafik.	Nej
14	Tillader medlemsstaterne ikke at anvende forordningen under særlige omstændigheder i en begrænset periode	Nej
15	Fastsætter krav om, at medlemsstaterne skal indføre kontroller, der finder anvendelse på trafik, der er fritaget i henhold til artikel 3, litra (a)	Nej
16	Vedrører rutekørsel med personer, hvor der ikke er installeret nogen fartskriver. Indfører kravet om fremvisning af arbejdstidsplaner og fartplaner. Udløber den 31.12.2007 som følge af artikel 26.	Ja
17	Definerer de krav til indberetning og overvågning, der påhviler medlemsstaterne	Nej
18	Pålægger medlemsstaterne at indføre de lovgivningsforanstaltninger, der er nødvendige for, at forordningen kan træde i kraft	Nej
19	Vedrører de sanktioner, der pålægges medlemsstaterne for overtrædelse af forordningen. Definerer disse sanktioner og kravet om, at overtrædelser kun bør straffes en gang. Eksterritoriale virkninger.	Nej
20	Introducer kravet om, at en fører skal opbevare og kunne fremvise bevis for en pålagt sanktion. Pålægger førere at give samtlige arbejdsgivere tilstrækkelig information til, at de kan overholde deres forpligtelser.	Ja
21	Introducerer tilbageholdelse (forbud) i forbindelse med overtrædelser, der har indflydelse på færdselssikkerheden. Kræver, at virksomheder, der overtræder reglerne, pålægges administrative sanktioner.	Nej
22	Pålægger medlemsstaterne at bistå hinanden med at kontrollere, at forordningen overholdes, og at udveksle oplysninger om de sanktioner, der pålægges en medlemsstats borgere	Nej
23	Pålægger Kommissionen en forpligtelse	Nej
24	Proceduremæssige bestemmelser	Nej
25	Indeholder medlemsstaternes ret til at kræve, at Kommissionen undersøge de tilfælde, hvor der viser sig at være forskel i anvendelsen og håndhævelsen af denne forordning	Nej
26	Ændrer forordning (EØF) nr. 3821/85 (tilpasser undtagelser, begrænser varigheden af artikel 16)	Nej
27	Ændrer forordning (EF) nr. 2135/98	Nej
28	Ophæver forordning (EØF) nr. 3820/85	Nej
29	Indeholder datoen for forordningens ikrafttræden	Nej

Bilag 4

Resumé af FORORDNING (EØF) nr. 3821/85

Artikel	Beskrivelse	Overtrædelser
1	Definerer konstruktion, installering, anvendelse og afprøvning af kontrolapparater som en integrerende del af forordningen	Nej
2	Samme definitioner som i forordning (EF) nr. 561/2006	Nej
3	Definerer med henvisning til forordning (EF) nr. 561/2006 de køretøjer, som skal udstyres med fartskrivere, og åbner mulighed for en valgfri anvendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde, på nationale strækninger	Ja
4	Fastslår, at der ved »kontrolapparat« forstås »kontrolapparat eller dets komponenter«	Nej
5	Vedrører typegodkendelse og fastsætter sikkerhedskrav. Henvisning til de tekniske specifikationer i bilaget	Nej
6	Vedrører typegodkendelsesmærker. Henvisning til bilaget	Nej
7	Forvaltning af typegodkendelser	Nej
8	Inddragelse af typegodkendelser og tvistbilæggelsesprocedurer	Nej
9	Godkendelsesprocessen for diagramarket	Nej
10	Definerer EØF-typegodkendelsesmærker, der giver ret til at benytte køretøjet	Nej
11	Krav til tilbagekaldelse af typegodkendelser	Nej
12	Procedurer for installering og afprøvning (værksted)	Nej
13	Arbejdsgiveren og føreren sørger for, at kontrolapparatet fungerer rigtigt og anvendes korrekt, og det samme gælder for førerkortet	Ja
14	Regler for anvendelse af kontrolapparater og førerkort	Ja
15	Flere regler for anvendelse af kontrolapparater og førerkort	Ja
16	Driftsforstyrrelse eller mangelfuld funktion af kontrolapparatet – procedurer	Ja
17	Proceduremæssige bestemmelser	Nej
18	Proceduremæssige bestemmelser	Nej
19	Samarbejde mellem medlemsstaterne vedrørende håndhævelse	Nej
20	Proceduremæssige bestemmelser	Nej
21	Ikrafttrædelsesdato	Nej

Kilder

CORTE/VOSA arbejdsgruppen
MIDT (EU-MIDT/ENC/003 – 2005 rev 6)
MOU (aftale forklaring af forordning (EF) nr. 561/2006)
Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85
Forordning (EF) nr. 561/2006

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85.

[2] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF.

[3] Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport.

[4] Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25. marts 1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport.

[5] Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport.

[6] Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR).

[7] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006.

[8] EF-Domstolens dom af 15. december 1993, sag C-116/92.

[9] EF-Domstolens dom af 29. april 2010, sag C-124/09.

[10] EF-Domstolens dom af 9. november 1995, sag C-235/94.