



BEK nr 328 af 28/03/2007

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Yderligere oplysninger

Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport [1](#)

I medfør af § 86 a, § 118, stk. 8-10, og § 134 b i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1100 af 8. november 2006, som ændret ved lov nr. 208 af 5. marts 2007, fastsættes:

Kapitel 1

Administrative bestemmelser

§ 1. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) *Køre- og hviletidsforordningen*: 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) *Kontrolapparatforordningen*: Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer.
- 3) *AETR*: Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR).
- 4) *Analogt kontrolapparat*: Kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i kontrolapparatforordningens bilag I.
- 5) *Digitalt kontrolapparat*: Kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i kontrolapparatforordningens bilag I B.

Stk. 2. Kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsforordningen, kontrolapparatforordningen og AETR, der er optaget som bilag 1-3, udføres af politiet.

Stk. 3. Rigspolitichefen kan i henhold til artikel 14 i køre- og hviletidsforordningen og artikel 3, stk. 3, i kontrolapparatforordningen tillade, at forordningernes bestemmelser ikke anvendes på køretøjer, der udfører transport under ekstraordinære omstændigheder.



Stk. 4. Rigspolitichefens afgørelser som led i virksomhedskontrol kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Kapitel 2

Nationale undtagelser og dispensationer

§ 2. Transport, der udføres ved hjælp af følgende køretøjer, er undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen for så vidt angår national vejtransport:

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 erhvervmæssige virksomhed at udføre godstransport inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted.

c) Landbrugs- og skovbrugstrækkere, der benyttes til landbrugs- og skovbrugsaktiviteter, indenfor 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 tons, 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 km², 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 erhvervmæssig 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 telefonsjener, radio- og fjernsynstransmission samt pejling af radio- eller tv-sendere eller -modtagere.
- i) Køretøjer med mellem 10 og 17 siddepladser (registreret som stor personbil), der udelukkende benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring (ikke-erhvervsmæssig personbefordring og rent privat kørsel).
- 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 slagteaffald 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.

§ 3. Personer, der er fyldt 16 år og ansat i en transportvirksomhed, kan, uanset bestemmelsen i artikel 5, stk. 2, i køre- og hviletidsforordningen, fungere som hjælpere,

- 1) når der udføres national vejtransport i en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i de kommuner, hvis centrum ligger inden for denne omkreds,
- 2) det sker som led i den pågældendes faglige uddannelse, og
- 3) de grænser, der er fastsat i de nationale arbejdsretlige regler, overholdes.

Kapitel 3

Regler for anvendelse af kontrolapparater

§ 4. I et køretøj med et analogt kontrolapparat må diagramarket først udskiftes ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, jf. artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen og artikel 15, stk. 2, i kontrolapparatforordningen. Diagramarket må dog udtages ved skift af køretøj, herunder når diagramarket ikke forventes anvendt yderligere i samme køretøj. Diagramarket må kun udskiftes ved skift af køretøj, såfremt det ikke lovligt kan anvendes i det andet køretøj. Anvendes et nyt



diagrammark, fordi det hidtidige diagrammark ikke lovligt kan anvendes i det nye køretøj, skal registreringsnummeret på det hidtil anvendte køretøj anføres på bagsiden af det nye diagrammark, og registreringsnummeret på det nye køretøj anføres på bagsiden af det hidtil anvendte diagrammark.

§ 5. I et køretøj med et digitalt kontrolapparat må førerkortet først udtages ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, jf. artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen og artikel 15, stk. 2, i kontrolapparatforordningen. Førerkortet kan dog udtages ved skift af køretøj, herunder når førerkortet ikke forventes anvendt yderligere i samme køretøj.

§ 6. Transportvirksomheden skal før ibrugtagning af et køretøj med et digitalt kontrolapparat anvende virksomhedskortet i kontrolapparatet og sikre, at fremtidige data i kontrolapparatet registreres som tilhørende transportvirksomheden.

Stk. 2. Ophører brugen af et køretøj med et digitalt kontrolapparat i transportvirksomheden midlertidigt eller permanent, skal virksomheden anvende virksomhedskortet i kontrolapparatet og sikre, at registrering af data som tilhørende virksomheden ophører.

Stk. 3. Transportvirksomheden skal anvende virksomhedskortet ved adgang til data i det digitale kontrolapparat og ved overførsel, lagring og sikring af data til et eksternt edb-medie, som skal være forsynet med et backup-system, der hindrer tab af data.

§ 7. Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre samtlige data, der er registreret i det digitale kontrolapparat og på førerkort, der anvendes af førere, som udfører kørsel for virksomheden. Dataene skal overføres til et eksternt edb-medie, som skal være forsynet med et backup-system, der hindrer tab af data.

Stk. 2. Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre data, der er registreret i det digitale kontrolapparat, mindst hver 2. måned.

Stk. 3. Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre data fra førerkort, der tilhører førere, som udfører kørsel for virksomheden, mindst hver 21. dag.

Stk. 4. Transportvirksomheden skal på anmodning give en fører kopi af eventuelle særlige ark, der er udfærdiget i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, 1. afsnit, i kontrolapparatforordningen.

Stk. 5. Ophører brugen af et køretøj med et digitalt kontrolapparat i transportvirksomheden midlertidigt eller permanent, skal virksomheden overføre, gemme og sikre data, der er registreret i kontrolapparatet. Dette gælder ligeledes ved videresalg af køretøjet og ved udskiftning af kontrolapparatet.

Stk. 6. Transportvirksomheden skal endvidere overføre, gemme og sikre data fra førerkort, når føreren ophører med at udføre kørsel for virksomheden.

Stk. 7. Transportvirksomheden skal ved driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion af det digitale kontrolapparat snarest muligt overføre, gemme og sikre data. Er det ikke muligt at overføre, gemme og sikre data, skal disse udskrives. Kan data hverken overføres eller udskrives, skal virksomheden



ved en attest udstedt af et værksted, der er autoriseret til at udføre arbejde på digitale kontrolapparater, dokumentere, at dataoverførsel og/eller dataudskrivning ikke er mulig.

Stk. 8. Transportvirksomheden skal opbevare de manuelle registreringer og udskrifter fra kontrolapparatet, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet i medfør af artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, artikel 16, stk. 2, i kontrolapparatforordningen samt den i stk. 7, nævnte attest, i et år efter registreringen eller udfærdigelsen. Disse oplysninger, samt diagrammark og data i øvrigt, som transportvirksomheden skal opbevare i et år i medfør af artikel 10, stk. 5, i køre- og hviletidsforordningen og artikel 14, stk. 2, i kontrolapparatforordningen, skal destrueres et år efter registreringen.

§ 8. Data fra det digitale kontrolapparat og førerkort, som virksomheden har overført, skal gemmes og sikres i originalt format og med intakte digitale signaturer. Data skal udleveres på et edb-medie og i et filformat, som angives af Rigspolicechefen.

Stk. 2. Transportvirksomheden skal ligeledes til enhver tid på forlangende af politiet forevise eller udlevere de manuelle registreringer og udskrifter fra det digitale kontrolapparat og førerkort, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet i medfør af artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, artikel 16, stk. 2, i kontrolapparatforordningen samt den i § 7, stk. 7, nævnte attest.

§ 9. Føreren skal til transportvirksomheden aflevere diagrammark, alle manuelle registreringer og udskrifter, der ikke længere skal medføres under kørslen, jf. artikel 15, stk. 7, i kontrolapparatforordningen.

Stk. 2. Føreren skal på begæring af transportvirksomheden aflevere sit førerkort, således at transportvirksomheden kan overføre, gemme og sikre data fra kortet.

Kapitel 4

Straf, ikrafttrædelse mv.

§ 10. Hvis en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion af kontrolapparatet i et køretøj ikke afhjælpes eller udbedres som foreskrevet i artikel 16, stk. 1, i kontrolapparatforordningen, kan politiet meddele forbud mod, at køretøjet benyttes.

§ 11. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder den, der overtræder følgende bestemmelser om:

- 1) beskæftigelse af personer under mindstealderen, jf. artikel 5, stk. 1 og 2, i køre- og hviletidsforordningen, og beskæftigelse af hjælpere i aldersgruppen 16-18 år uden at betingelserne i artikel 5, stk. 2, jf. § 3 i denne bekendtgørelse, er opfyldt, samt artikel 5 i AETR,
- 2) varigheden af den længste køretid, jf. artikel 6 og 7 i køre- og hviletidsforordningen samt artikel 6 og 7 i AETR,
- 3) hviletid, jf. artikel 8 og 9 i køre- og hviletidsforordningen samt artikel 8 i AETR,



- 4) aflønning, jf. artikel 10, stk. 1, i køre- og hviletidsforordningen og artikel 11, stk. 3, i AETR,
- 5) virksomhedens kontrolforanstaltninger, jf. artikel 10, stk. 2, i køre- og hviletidsforordningen og artikel 11 i AETR,
- 6) lovlige kontraktmæssige transporttidsplaner, jf. artikel 10, stk. 4, i køre- og hviletidsforordningen,
- 7) sikring og opbevaring af data, jf. artikel 10, stk. 5, i køre- og hviletidsforordningen,
- 8) rutekørsel, jf. artikel 16 i køre- og hviletidsforordningen, og
- 9) opbevaring og fremlæggelse af bevis for retsforfølgning eller sanktioner samt underretning af arbejdsgivere ved ansættelse i mere end én transportvirksomhed, jf. artikel 20 i køre- og hviletidsforordningen.

§ 12. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder den, der overtræder følgende bestemmelser om:

- 1) obligatorisk installering af kontrolapparat, jf. artikel 3, stk. 1 og 4, i kontrolapparatforordningen og artikel 10 i AETR,
- 2) installering, afprøvning og periodisk eftersyn, jf. artikel 12 og artikel 1, jf. bilag I, afsnit V og VI, og bilag I B, afsnit V og VI, i kontrolapparatforordningen og artikel 10 og tillæg 1, afsnit V og VI, i AETR,
- 3) brugen af kontrolapparatet, diagramark og fartskriverkort:
 - a) bestemmelser om kontrolapparatets og førerkortets funktion og korrekte anvendelse, jf. artikel 13 i kontrolapparatforordningen og bilagets artikel 10 i AETR,
 - b) udlevering af diagramark og opbevaring af disse samt, hvis køretøjet er udstyret med et digitalt kontrolapparat, opbevaring af udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 15, stk. 1, eller at udskrift kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol, jf. artikel 14, stk. 1 og 2, i kontrolapparatforordningen og artikel 10, stk. 2 og 3, i AETR,
 - c) personalets brug af kontrolapparat og diagramark samt, hvis køretøjet er udstyret med et digitalt kontrolapparat, af førerkort og udskrifter, jf. artikel 14, stk. 4, litra a, 3. afsnit, 2. og 3. punktum, og artikel 15 i kontrolapparatforordningen samt bilagets artikel 11 i AETR,
 - d) reparation af kontrolapparat ved driftsforstyrrelser, jf. artikel 16, stk. 1, i kontrolapparatforordningen og artikel 10, stk. 1, litra e, i AETR, og
 - e) notering af oplysninger om tidsgrupperne ved driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion af kontrolapparatet og udskrift af oplysninger om tidsgrupperne fra kontrolapparatet, hvis førerkortet bortkommer, stjæles, beskadiges eller bliver uanvendeligt, jf. artikel 16, stk. 2, i kontrolapparatforordningen og artikel 10, stk. 1, litra b, i AETR.



Stk. 2. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder den, der overtræder §§ 4-9, og forbud efter § 10.

§ 13. For overtrædelse af §§ 4-5 og forbud efter § 10 samt for overtrædelse af § 11, nr. 1-5, 7 og 8 og § 12, stk. 1, nr. 1 og 3, kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, når kørslen er foretaget i hans interesse, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

§ 14. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 15. Bekendtgørelsen træder i kraft den 11. april 2007.

Stk. 2. Samtidig ophæves bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Køretøjer, der var undtaget fra anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85, jf. forordningens artikel 4 og § 2 i bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005, men som er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006, er undtaget fra kravet om at installere og anvende kontrolapparat indtil den 31. december 2007, jf. artikel 3, stk. 1, i kontrolapparatforordningen.

Justitsministeriet, den 28. marts 2007

Lene Espersen

/Michael Højer

Bilag 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) 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 ²⁾

Præambel og notehenvisninger er udeladt.

KAPITEL I

INDLEDENDE BESTEMMELSER

Artikel 1

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 landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Forordningen sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.

Artikel 2

1. 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. Denne forordning gælder uanset køretøjets registreringsland for:

- a) vejtransport, der udelukkende finder sted inden for Fællesskabet, og
- b) vejtransport mellem Fællesskabet, Schweiz og lande, der er kontraherende parter i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

3. 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.

Artikel 3

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

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 tons, 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.

Artikel 4

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 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

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.

KAPITEL II

MEDFØLGENDE PERSONALE, KØRETID, PAUSER OG HVILETID

Artikel 5

1. Minimumsalderen for køreledere 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.

Artikel 6

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.

Artikel 7

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.

Artikel 8

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.

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.

7. Hvil, der tages som compensation 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.

Artikel 9

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«.

KAPITEL III

TRANSPORTVIRKSOMHEDENS ANSVAR

Artikel 10

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 beviser 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.

KAPITEL IV

UNDTAGELSER

Artikel 11

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.

Artikel 12

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.

Artikel 13

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 2300 km², 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 slagteaffald 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 erhvervsgrøner 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.

Artikel 14

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.

Artikel 15

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.

KAPITEL V

KONTROL OG SANKTIONER

Artikel 16

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 rådighedstid.

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.

Artikel 17



1. Medlemsstaterne sender Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at den hvert andet år kan udarbejde en rapport om gennemførelsen af denne forordning og af forordning (EØF) nr. 3821/85 og om den udvikling, der har fundet sted på de relevante områder, og benytter hertil den i beslutning 93/173/EØF fastsatte standardformular.
2. Oplysningerne skal meddeles Kommissionen senest den 30. september efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.
3. Det angives i rapporten, hvorvidt der er gjort brug af undtagelsesbestemmelserne i artikel 13.
4. Kommissionen fremsender rapporten til Europa-Parlamentet og Rådet senest 13 måneder efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.

Artikel 18

Medlemsstaterne vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre denne forordning.

Artikel 19

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 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 tredjeland 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.

Artikel 20

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.

Artikel 21

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.

Artikel 22

1. Medlemsstaterne bistår hinanden med at gennemføre forordningen og kontrollere, at den overholdes.
2. Medlemsstaternes myndigheder udveksler regelmæssigt alle disponible oplysninger om:
 - a) overtrædelser af de i kapitel II fastsatte bestemmelser begået af personer, der er bosat eller har hjemsted i en anden medlemsstat, og de sanktioner, overtrædelserne har givet anledning til
 - b) sanktioner, som en medlemsstat har iværksat over for personer, der er bosat eller har hjemsted i den pågældende medlemsstat, på grund af overtrædelser begået i andre medlemsstater.
3. Medlemsstaterne sender regelmæssigt relevante oplysninger om den nationale fortolkning og anvendelse af denne forordning til Kommissionen, der stiller disse oplysninger til rådighed for de andre medlemsstater i elektronisk form.
4. Kommissionen fremmer, med bistand fra det i artikel 24, stk. 1, omhandlede udvalg, dialogen mellem medlemsstaterne vedrørende den nationale fortolkning og anvendelse af bestemmelserne i denne forordning.



Artikel 23

Fællesskabet indleder sådanne forhandlinger med tredjelande, som måtte vise sig at være nødvendige for gennemførelsen af denne forordning.

Artikel 24

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nævnt i artikel i 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 25

1. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ skal Kommissionen:

a) undersøge de tilfælde, hvor der viser sig at være forskel i anvendelsen og håndhævelsen af denne forordnings bestemmelser, særlig med hensyn til køretider, pauser og hviletider

b) præcisere denne forordnings bestemmelser med henblik på at fremme en ensartet anvendelse heraf.

2. I de i stk. 1 nævnte tilfælde træffer Kommissionen afgørelse om en anbefalet fremgangsmåde efter den i artikel 24, stk. 2, nævnte procedure. Kommissionen meddeler sin afgørelse til Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 26 og artikel 27 om ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 og forordning (EF) nr. 2135/98 er udeladt.

Artikel 28

Forordning (EØF) nr. 3820/85 ophæves og erstattes af denne forordning.

Artikel 5, stk. 1, 2 og 4, i forordning (EØF) nr. 3820/85 finder dog fortsat anvendelse indtil de datoer, der er anført i artikel 15, stk. 1, i direktiv 2003/59/EF.

Artikel 29

Denne forordning træder i kraft den 11. april 2007, bortset fra artikel 10, stk. 5, artikel 26, nr. 3) og 4), og artikel 27, der træder i kraft den 1. maj 2006.



Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 15. marts 2006.

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

J. BORRELL FONTELLES

På Rådets vegne
Formand

H. WINKLER

²⁾ EU-Tidende nr. L 102 af 11. april 2006, s. 1.

Bilag 2

Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport ³⁾, som ændret ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 3314/90 ⁴⁾, Rådets forordning (EØF) nr. 3572/90 ⁵⁾, Kommissionens forordning (EØF) nr. 3688/92 ⁶⁾, Kommissionens forordning (EF) nr. 2479/95 ⁷⁾, Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/97 ⁸⁾, Rådets forordning (EF) nr. 2135/98 ⁹⁾, Kommissionens forordning (EF) nr. 1360/2002 ¹⁰⁾, Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004 ¹¹⁾, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 ¹²⁾.

Nedenstående tekst er en sammenskrivning af de ovenfor nævnte forordninger. Præambel og notehenvísninger er udeladt. Det er ordlyden i forordningerne med bilag, der er gældende.

KAPITEL I

Principper og anvendelsesområde

Artikel 1

Ved kontrolapparat forstås i denne forordning et apparat, som hvad angår konstruktion, installering, anvendelse og afprøvning opfylder de forskrifter, som er fastsat i denne forordning, herunder i dens bilag I eller I B og II.

Artikel 2

Definitionerne i artikel 4 i 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 finder anvendelse med henblik på gennemførelsen af denne forordning.

Artikel 3

- 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.

KAPITEL II

Typegodkendelse

Artikel 4

I dette kapitel forstås ved »kontrolapparat« »kontrolapparat eller dets komponenter«.

Ansøgning om EØF-typegodkendelse af en model af et kontrolapparat eller et diagramark eller datakort indgives sammen med en tilsvarende beskrivelse til en medlemsstat af fabrikanten eller hans befuldmægtigede. For een og samme model af et kontrolapparat eller et diagramark eller datakort kan denne ansøgning kun fremsættes over for een medlemsstat.

Artikel 5

Hver medlemsstat meddeler EF-typegodkendelse for alle modeller af kontrolapparater, diagramark eller datakort, hvis disse svarer til de forskrifter, der er nævnt i bilag I eller I B, og hvis medlemsstaten har mulighed for at kontrollere, at produktionen er i overensstemmelse med den godkendte model.

Systemets sikkerhed skal være i overensstemmelse med de tekniske forskrifter i bilag I B. Kommissionen sørger efter proceduren i artikel 18 for, at bilaget kommer til at indeholde bestemmelser om, at EF-typegodkendelse kun meddeles kontrolapparater, når det er godtgjort, at hele systemet (selve kontrolapparatet, førerkort og elektriske forbindelser til gearkassen) kan



modstå forsøg på manipulation eller ændring af data vedrørende køretiden. De nødvendige test i denne forbindelse skal udføres af eksperter med den nyeste tekniske viden inden for manipulation.

For ændringer af eller tilføjelser til en godkendt model skal der meddeles en supplerende EØF-typegodkendelse af den medlemsstat, som har meddelt den oprindelige EØF-typegodkendelse.

Artikel 6

Medlemsstaterne tildeler ansøgeren for hver model af kontrolapparater eller diagramark eller datakort, der er godkendt i henhold til artikel 5, et EØF-godkendelsesmærke svarende til modellen i bilag II.

Artikel 7

De kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvori der er blevet ansøgt om typegodkendelse, sender inden en måned til de andre medlemsstaters myndigheder en kopi af godkendelsesdokumentet samt en kopi af den nødvendige beskrivelse for hver godkendt model af kontrolapparater eller diagramark eller datakort eller underretter dem om ethvert afslag på en godkendelsesansøgning vedrørende et kontrolapparat eller et diagramark eller datakort; i tilfælde af et afslag oplyser de grundene hertil.

Artikel 8

1. Konstaterer en medlemsstat, som har meddelt en EØF-typegodkendelse i henhold til artikel 5, at kontrolapparater eller diagramark eller datakort med det tildelte EØF-typegodkendelsesmærke ikke svarer til den godkendte model, træffer den de nødvendige foranstaltninger til at sikre produktionens overensstemmelse med den godkendte model. Disse foranstaltninger kan i givet fald omfatte inddragelse af EØF-typegodkendelsen.

2. En medlemsstat, der har meddelt en EØF-typegodkendelse, skal inddrage denne, såfremt det kontrolapparat eller det diagramark eller datakort, for hvilket der er meddelt typegodkendelse, må anses for ikke at være i overensstemmelse med denne forordning, herunder dens bilag, eller ved anvendelsen udviser en fejl af generel karakter, der gør det uegnet til sit formål.

3. Underrettes en medlemsstat, der har meddelt en EØF-typegodkendelse, af en anden medlemsstat om, at der foreligger et af de i stk. 1 eller 2 nævnte forhold, træffer den efter samråd med denne stat de i disse stykker omhandlede foranstaltninger med forbehold af stk. 5.

4. Den medlemsstat, der har konstateret et af de i stk. 2 nævnte forhold, kan indtil videre forbyde, at de pågældende kontrolapparater og diagramark eller datakort markedsføres eller tages i brug. Det samme gælder i de i stk. 1 omhandlede tilfælde for kontrolapparater og diagramark eller datakort, for hvilke der ikke kræves nogen EØF-førstegangskontrol, når fabrikanten, efter en påmindelse herom, ikke har tilvejebragt overensstemmelse med den godkendte model eller med kravene i denne forordning.

Under alle omstændigheder giver medlemsstaternes kompetente myndigheder inden en måned hinanden og Kommissionen meddelelse om inddragelse af en EØF-typegodkendelse eller om andre



foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med stk. 1, 2 og 3, samt om de grunde, der berettiger til disse foranstaltninger.

5. Bestrider den medlemsstat, der har meddelt en EØF-typegodkendelse, at de i stk. 1 og 2 omhandlede forhold, hvorom den er blevet underrettet, er til stede, bestræber de interesserede medlemsstater sig på at bilægge uoverensstemmelsen. Kommissionen holdes underrettet.

Såfremt forhandlingerne mellem medlemsstaterne ikke har ført til enighed inden for en frist af fire måneder efter den i stk. 3 omhandlede meddelelse, vedtager Kommissionen efter høring af eksperter fra samtlige medlemsstater og efter at have behandlet alle relevante faktorer, f.eks. økonomiske og tekniske, inden for en frist på seks måneder en beslutning, der notificeres for de pågældende medlemsstater og samtidig meddeles de øvrige medlemsstater. Kommissionen fastsætter i hvert enkelt tilfælde fristen for iværksættelse af beslutningen.

Artikel 9

1. En ansøger om EØF-typegodkendelse af en model til diagramark skal i ansøgningen præcisere, i hvilken eller i hvilke kontrolapparatmodeller dette diagramark skal finde anvendelse, og skal til afprøvning af diagramarket levere et egnet apparat af den eller de pågældende typer.

2. Hver medlemsstats kompetente myndigheder angiver på typegodkendelsesdokumentet for modellen af diagramarket, i hvilket eller i hvilke kontrolapparater denne model af diagramark kan anvendes.

Artikel 10

Medlemsstaterne kan ikke afslå indregistrering eller forbyde benyttelse af køretøjer, der er udstyret med kontrolapparatet, af grunde, som beror på dette udstyr, hvis apparatet er forsynet med det i artikel 6 nævnte EØF-godkendelsesmærke og med den i artikel 12 nævnte installationsplade.

Artikel 11

Enhver beslutning i henhold til denne forordning, hvorved en typegodkendelse for en model af et kontrolapparat eller af et diagramark eller datakort afslås eller tilbagekaldes, skal nøje begrundes. Den skal meddeles den berørte med angivelse af de retsmidler, der består efter medlemsstaternes lovgivning, og af fristerne for anvendelse af disse retsmidler.

KAPITEL III

Installering og afprøvning

Artikel 12

1. Installering og reparationer af kontrolapparatet må kun foretages af installatører eller værksteder, som er autoriseret hertil af medlemsstaternes kompetente myndigheder, efter at disse, hvis de ønsker det, har indhentet udtalelse fra de pågældende fabrikanter.



Værksted- og installatørautorisationskortene kan maksimalt have administrativ gyldighed i et år.

Skal det kort, der er udleveret til de autoriserede værksteder og installatører fornys, er det beskadiget, defekt, gået tabt eller blevet stjålet, udsteder myndigheden et erstatningskort senest fem arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom.

Udleveres et nyt kort i stedet for det gamle, har det nye kort samme værkstedsinformationsnummer, men indekset forøges med én. Den kortudstedende myndighed fører en fortegnelse over bortkomne, stjålne og defekte kort.

Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at undgå enhver risiko for forfalskning af de kort, der udstedes til autoriserede installatører og værksteder.

2. Den autoriserede installatør eller det autoriserede værksted forsyner de gennemførte plomberinger med et særligt mærke og indlæser desuden for kontrolapparaterne i overensstemmelse med bilag I B de elektroniske sikkerhedsdata, som bl.a. gør det muligt at kontrollere deres rigtighed. Hver medlemsstats kompetente myndigheder fører en fortegnelse over de anvendte mærker og elektroniske sikkerhedsdata samt udstedte værksteds- og installatørautorisationskort.

3. Medlemsstaternes kompetente myndigheder meddeler Kommissionen fortegnelsen over autoriserede installatører og værksteder samt de kort, der er udstedt til disse, og fremsender en kopi af de relevante mærker og elementer vedrørende de anvendte sikkerhedsdata.

4. Den installationsplade, som er påsat i overensstemmelse med bilag I og I B, er bevis for, at installationen af kontrolapparatet er sket i overensstemmelse med denne forordnings forskrifter.

5. Enhver plombe kan fjernes af de i stk. 1 i denne artikel omtalte installatører eller værksteder, som er autoriseret hertil af de kompetente myndigheder, eller under de vilkår, der er beskrevet i bilag I, afsnit V, stk. 4, eller bilag I B, kapitel VI, litra c) til denne forordning.

KAPITEL IV

Brugsforskrifter

Artikel 13

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.

Artikel 14

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 diagrammarks 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 har erhvervsmæssigt og privat tilhørsforhold til forskellige steder, og som derfor er nødsaget til skiftevis at tage ophold på forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at have sædvanlig bopæl 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 eller 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,



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 sikkerhed 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.

Artikel 15

1. Førerne må ikke anvende tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort. Diagramarkene eller 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 eller et førerkort, som indeholder optegnelser, 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, rådighedstid 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 benyttes 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, herunder alt arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren.

c) under tegnet  »rådighedstid«: som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF.

d) under tegnet  : afbrydelse i arbejdet og de daglige hvileperioder.

4. (ophævet)

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.

5 a. 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 15 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 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. i) og iii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

b) Føreren af et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, skal på tilsynsmyndighedens 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 og de viste eller udskrevne data, som er registreret af kontrolapparatet eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ved at analysere ethvert andet dokument, der begrunder manglende overholdelse af en bestemmelse, jf. artikel 16, stk. 2 og 3.

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.

Artikel 16

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.

KAPITEL V

Afsluttende bestemmelser

Artikel 17

1. De ændringer, der er nødvendige for tilpasning af bilagene til den tekniske udvikling, vedtages efter fremgangsmåden i artikel 18.

2. De tekniske specifikationer vedrørende følgende punkter i bilag I B vedtages snarest og om muligt inden den 1. juli 1998 efter samme fremgangsmåde:

a) kapitel II:

– litra d), punkt 17:

visning og printning af systemfejl i kontrolapparatet

– litra d), punkt 18:

visning og printning af systemfejl ved førerkortet

– litra d), punkt 21:

visning og printning af sammenfattende rapporter

b) kapitel III:

– litra a), punkt 6.3:

gældende standarder for beskyttelse af elektronik i motorkøretøjer mod elektriske forstyrrelser og magnetfelter



- litra a), punkt 6.5:
beskyttelse (sikkerhed) af det samlede system

 - litra c), punkt 1:
advarselssignaler i tilfælde af interne funktionsfejl i kontrolapparatet

 - litra c), punkt 5:
advarselssignalernes udformning

 - litra f):
maksimale fejltolerancer
- c) kapitel IV, punkt A:
- nr. 4:
standarder

 - nr. 5:
sikkerhed, herunder databeskyttelse

 - nr. 6:
temperaturskala

 - nr. 8:
elektriske specifikationer

 - nr. 9:
førerkortets logiske struktur

 - nr. 10:
funktioner og kommandoer

 - nr. 11:
grundfiler
samt kapitel IV, punkt 8
- d) kapitel V:
printer og standardudskrifter.

Artikel 18

1. Når der henvises til fremgangsmåden i denne artikel, bistår Kommissionen af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan



fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

3. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.

b) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller er der ikke afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Har Rådet ved udløbet af en frist på tre måneder fra forslagens forelæggelse ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.

Artikel 19

1. Medlemsstaterne udsteder efter høring af Kommissionen rettidigt de til gennemførelse af denne forordning nødvendige administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser.

Disse bestemmelser skal bl.a. omfatte tilrettelæggelse af samt fremgangsmåde og midler til kontrollens gennemførelse samt de i tilfælde af overtrædelse gældende sanktioner.

2. Medlemsstaterne yder hinanden bistand til forordningens gennemførelse og kontrollen dermed.

3. Inden for rammerne af denne gensidige bistand meddeler medlemsstaternes myndigheder regelmæssigt hinanden alle oplysninger om:

– overtrædelse af denne forordning, som begås af statsborgere i andre medlemsstater, og om de sanktioner, der er anvendt i tilfælde af sådanne overtrædelser,

– sanktioner, som en medlemsstat har anvendt over for egne statsborgere, som har begået sådanne overtrædelser i andre medlemsstater.

Artikel 20

Rådets forordning (EØF) nr. 1463/70 ophæves.

Dog finder artikel 3, stk. 1, i nævnte forordning fortsat anvendelse indtil den 31. december 1989 på køretøjer og førere i international rutekørsel med personer, for så vidt de køretøjer, der benyttes til en sådan transport, ikke er udstyret med et kontrolapparat, der anvendes i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 20a



Denne forordning gælder først fra den 1. januar 1991 for køretøjer indregistreret inden dette tidspunkt på den tidligere Tyske Demokratiske Republiks område.

Denne forordning gælder først fra den 1. januar 1993 for disse køretøjer, hvis de kun udfører national transport på Den Tyske Forbundsrepublikks område. Forordningen gælder dog fra ikrafttrædelsestidspunktet for køretøjer, der transporterer farligt gods.

Artikel 21

Denne forordning træder i kraft den 29. september 1986.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 1985.

På Rådets vegne

R. KRIEPS
Formand

Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer indeholder endvidere følgende ikrafttrædelsesbestemmelser:

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3314/90 indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelser:

Artikel 2

Fra den 1. juli 1991 kan medlemsstaterne ikke længere meddele EØF-godkendelse af en type kontrolapparat, som ikke opfylder bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85, som affattet ved denne forordning.

Artikel 3

Fra den 1. januar 1996 skal kontrolapparatet på ethvert nyt køretøj, der tages i brug for første gang, opfylde bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85, som affattet ved denne forordning.

Artikel 4

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. november 1990.

På Kommissionens vegne



Karel VAN MIERT
Medlem af Kommissionen

Rådets forordning (EØF) nr. 3572/90 indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelse:

Artikel 11

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1990.

På Rådets vegne

G. DE MICHELES
Formand

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3688/92 indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelser:

Artikel 2

Fra den 1. januar 1994 kan medlemsstaterne ikke længere meddele EØF-godkendelse af en type kontrolapparat, som ikke opfylder bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85, som ændret ved denne forordning.

Artikel 3

Fra den 1. januar 1996 skal kontrolapparatet på ethvert nyt køretøj, der tages i brug for første gang, opfylde bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85, som ændret ved denne forordning.

Artikel 4

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. december 1992.

På Kommissionens vegne



Karel VAN MIERT
Medlem af Kommissionen

Kommissionens forordning (EF) nr. 2479/95 indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelse:

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Den anvendes fra den 1. januar 1996.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. oktober 1995.

På Kommissionens vegne

Neil KINNOCK
Medlem af Kommissionen

Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/97 indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelse:

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Den anvendes fra den 1. januar 1996.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. juni 1997.

På Kommissionens vegne

Neil KINNOCK
Medlem af Kommissionen

Rådets forordning (EF) nr. 2135/98 indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelser:



Artikel 2

1. a) Fra tyvende dagen efter offentliggørelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejstransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 skal køretøjer, der første gang tages i brug, forsynes med kontroludstyr i henhold til kravene i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85.

b) Fra datoen for ikrafttrædelsen af bestemmelserne i litra a) er køretøjer til personbefordring, der har mere end otte siddepladser ud over førersædet og en tilladt totalvægt på over 10 tons, samt lastbiler med en tilladt totalvægt på over 12 tons, som er indregistreret for første gang efter den 1. januar 1996, ved udskiftning af kontrolapparatet underlagt bestemmelserne i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, hvis der udelukkende anvendes elektrisk overførsel af signaler til det kontrolapparat, de er udstyret med.

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de kan udstede førerkort senest fra tyvendedagen efter offentliggørelsen af forordning (EF) nr. 561/2006.

3. Hvis der 12 måneder efter offentliggørelsen af den i stk. 1 omhandlede retsakt ikke er meddelt EF-typegodkendelse til noget kontrolapparat, der er i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, forelægger Kommissionen Rådet et forslag om forlængelse af fristerne i stk. 1 og 2.

4. Førere, der inden den i stk. 2 omhandlede dato fører et køretøj udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, og som de kompetente myndigheder endnu ikke har kunnet udstede et førerkort til, udprinter ved afslutningen af den daglige arbejdstid de data vedrørende tidsgrupper, som kontrolapparatet har registreret, anfører på udskriften oplysninger til identifikation af føreren (navn og kørekortnummer) samt underskriver denne.

Artikel 4

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. september 1998.

På Rådets vegne

J. FARNLEITNER
Formand

Kommissionens forordning (EF) nr. 1360/2002 indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelse:



Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. juni 2002.

På Kommissionens vegne

Loyola DE PALACIO
Næstformand

Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004 indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelse:

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. marts 2004.

På Kommissionens vegne

Loyola DE PALACIO
Næstformand

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 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 indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelse:

Artikel 29

Denne forordning træder i kraft den 11. april 2007, bortset fra artikel 10, stk. 5, og artikel 26, nr. 3 og 4, og artikel 27, der træder i kraft den 1. maj 2006.



Bilag I, I B og II til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer:

(Tekst er udeladt)

³⁾ EF-tidende, nr. L 370 af 31. december 1985, s. 8.

⁴⁾ EF-tidende, nr. L 318 af 17. november 1990, s. 20.

⁵⁾ EF-tidende, nr. L 353 af 17. december 1990, s. 12.

⁶⁾ EF-tidende, nr. L 374 af 22. december 1992, s. 12.

⁷⁾ EF-tidende, nr. L 256 af 26. oktober 1995, s. 8.

⁸⁾ EF-tidende, nr. L 154 af 12. juni 1997, s. 21.

⁹⁾ EF-tidende, nr. L 274 af 9. oktober 1998, s. 1.

¹⁰⁾ EF-tidende, nr. L 207 af 5. august 2002, s. 1.

¹¹⁾ EU-tidende, nr. L 71 af 10. marts 2004, s. 3.

¹²⁾ EU-Tidende nr. L 102 af 11. april 2006, s. 1.

Bilag 3

Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR)

(OVERSÆTTELSE)

Den engelske og den franske tekst er de eneste autentiske.

Nedenstående tekst er en sammenskrivning af AETR, som senest ændret den 27. februar 2004.

DE KONTRAHERENDE PARTER

SOM ØNSKER at fremme udviklingen og forbedringen af den internationale vejtransport af passagerer og gods, og

SOM ER OVERBEVIST om nødvendigheden af at øge færdselssikkerheden på vejene og at vedtage regler for visse arbejdsforhold i international vejtransport i henhold til Den internationale



Arbejdsorganisations principper og i fællesskab at vedtage visse forholdsregler for at sikre overholdelsen af sådanne regler

ER BLEVET ENIGE om følgende:

Artikel 1

Definitioner

I denne overenskomst forstås ved

- a) »køretøj« enhver motorvogn eller påhængsvogn; udtrykket omfatter enhver kombination af køretøjer;
- b) »motorvogn« ethvert med en fremdrivningsmotor forsynet køretøj, som kører på vej ved egen kraft, og som normalt benyttes til vejtransport af personer eller gods eller til at trække køretøjer, der benyttes til transport af personer eller gods; udtrykket omfatter ikke landbrugstraktorer;
- c) »påhængsvogn« ethvert køretøj bestemt til at kobles til en motorvogn; udtrykket omfatter også sættevogn;
- d) »sættevogn« enhver påhængsvogn bestemt til at kobles til en motorvogn på en sådan måde, at den delvis hviler på denne, og at en væsentlig del af dens egen og dens ladnings vægt bæres af nævnte motorvogn;
- e) »køretøjskombination« vogntog, der er indsat i vejtrafikken som en enhed;
- f) »tilladt totalvægt« den største vægt af det belæssede køretøj, som er erklæret tilladt af den kompetente myndighed i den stat, i hvilken køretøjet er registreret;
- g) »vejtransport« al kørsel på vej, der er åben for offentlig adgang, med et til person- eller godsbefordring bestemt køretøj i tom eller lastet stand;
- h) »international vejtransport« al vejtransport, der medfører passage af mindst een statsgrænse;
- i) »regelmæssig personbefordring« er rutekørsel efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder.

Befordringsvilkårene, især driftshyppigheden, køreplan, takster og befordringspligten skal, i den udstrækning disse forhold ikke er fastsat ved lov eller administrative bestemmelser, fremgå af et driftsreglement eller tilsvarende dokument, godkendt af de kontraherende parters kompetente myndigheder og offentliggjort af transportudøveren før iværksættelsen af kørslen.

Personbefordring - uanset hvem der arrangerer den - hvorved der befordres bestemte kategorier af personer med udelukkelse af andre rejsende, i den udstrækning kørslen udføres på samme vilkår som nævnt i første afsnit af denne definition, f.eks. befordring af arbejdere til og fra arbejdssted eller transport af skoleelever til og fra skole; kaldes herefter »speciel rutekørsel«.



j) »fører« enhver lønnet eller ulønnet person, der fører køretøjet, selv om det kun er for en kort tid, eller som befinder sig i køretøjet for i givet tilfælde at kunne føre det;

k) »besætningsmedlem« føreren eller een af følgende personer, hvad enten de er lønnede eller ulønnede:

i) medhjælper, dvs. enhver person, der ledsager føreren for at bistå ham under visse manøvrer, og som sædvanligvis tager effektiv del i transportarbejdet - uden at være fører i den i litra j) ovenfor anførte betydning;

ii) kontrollør, dvs. enhver person, der ledsager føreren af et køretøj, som benyttes til personbefordring, og som har til opgave at udlevere og kontrollere billetter eller anden hjemmel, der giver passagererne ret til befordring med køretøjet;

l) »uge« tidsrummet mellem mandag kl. 0.00 og søndag kl. 24.00.

m) »hviletid« ethvert uafbrudt tidsrum på mindst en time, inden for hvilket føreren frit kan disponere over sin tid.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne overenskomst kommer til anvendelse inden for hver af de kontraherende parter territorier på al international vejtransport, som udføres med køretøjer, der er registreret på nævnte kontraherende parts territorium eller på enhver anden kontraherende parts territorium.

2. Dog gælder følgende:

a) hvis et eller flere medlemmer af besætningen under udførelsen af en international vejtransport ikke forlader det nationale territorium, hvor de normalt udøver deres arbejdsmæssige funktion, kan den kontraherende part under hvilken dette territorium hører, undlade at bringe bestemmelserne i overenskomsten i anvendelse over for dette eller disse besætningsmedlemmer;

b) medmindre der foreligger anden aftale mellem de kontraherende parter, hvis territorium gennemkøres, gælder overenskomsten ikke for international vejtransport med:

1. køretøjer, der benyttes til godstransport, såfremt den største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 3,5 tons;

2. køretøjer, der benyttes til personbefordring, og hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst ni personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål;

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

4. køretøjer, hvis hastighed ikke må overstige 30 km/time;



5. køretøjer, der benyttes af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, eller køretøjer, som er under disses kontrol;
6. køretøjer, der benyttes af vandbygningsvæsenet eller af vandværker, gas- eller elektricitetsvæsenet, af vejevæsenet, til renovation, af telegraf- og telefonvæsenet, af postvæsenet eller af radio og fjernsyn, samt radio- og fjernsynspejlevogne;
7. køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer;
8. specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver;
9. køretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr;
10. specialkøretøjer til vejhjælp;
11. køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er indsat i drift;
12. køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport i privat øjemed;
13. køretøjer, der benyttes til indsamling af mælk fra gårde og til returnering af mælketransportspande eller af mælkeprodukter til foderbrug.

Artikel 3

Anvendelse af visse af overenskomstens bestemmelser på vejtransport med køretøjer, hjemmehørende i lande, der ikke er kontraherende parter

1. Over for international vejtransport, der udføres med et køretøj, der er registreret på et territorium, som hører til et land, der ikke er kontraherende part i nærværende overenskomst, skal en kontraherende part inden for sit territorium anvende mindst lige så strenge bestemmelser som de, der indeholdes i artiklerne 5, 6, 7, 8, 9 og 10 i denne overenskomst.
2. Enhver af de kontraherende parter kan i tilfælde, hvor et køretøj er registreret i et land, som ikke er kontraherende part i denne overenskomst, i stedet for et kontrolapparat i overensstemmelse med bilaget til denne overenskomst nøjes med at forlange personlig kontrolbog, som er udfyldt af føreren af køretøjet.

Artikel 4

Almindelige bestemmelser

Hver kontraherende part kan anvende højere minimumsgrænser eller lavere maksimumsgrænser end dem, der er fastsat i artikel 5 til 8. Denne overenskomst gælder dog fortsat for førere, som udfører international transport i køretøjer, der er indregistreret i et andet kontraherende eller ikke-kontraherende land.



Artikel 5

Medfølgende personale

1. Minimumsalderen for førere af køretøjer i godstransport fastsættes:

a) for køretøjer, herunder i givet fald påhængsvogne og sættevogne, hvis største tilladte totalvægt er mindre end eller lig med 7,5 tons, til det fyldte 18 år,

b) for andre køretøjer til

- det fyldte 21. år, eller

- det fyldte 18. år, såfremt føreren er i besiddelse af et af den kontraherende part anerkendt kvalifikationsbevis for en tilfredsstillende afslutning af en uddannelse som fører af køretøjer i godstransport ad vej. De kontraherende parter oplyser hinanden om det i landet gældende minimumskrav til uddannelsen og andre krav, der stilles til førere i international vejtransport omfattet af denne overenskomst.

2. Førere af køretøjer i personbefordring skal være fyldt 21 år.

Førere af køretøjer i personbefordring på strækninger, hvis radius er over 50 km fra køretøjets hjemsted, skal ligeledes opfylde en af følgende betingelser:

a) i mindst eet år have virket som fører af køretøjer i godstransport med en største tilladt totalvægt på over 3,5 tons;

b) i mindst eet år have virket som fører af køretøjer i personbefordring på strækninger inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted eller som fører af køretøjer i andre former for personbefordring, som ikke omfattes af denne overenskomst, såfremt den kompetente myndighed finder, at føreren derved har opnået den nødvendige erfaring;

c) være i besiddelse af et af en kontraherende part anerkendt kvalifikationsbevis for en tilfredsstillende afslutning af en uddannelse for førere af køretøjer i personbefordring ad vej.

Artikel 6

Køretid

1. Den samlede køretid mellem to daglige hviletider eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid, i det følgende benævnt »daglig køreperiode«, må ikke overstige ni timer. Dog kan den to gange om ugen sættes op til ti timer.

Efter højst seks daglige køreperioder skal føreren tage en ugentlig hvileperiode som defineret i artikel 8, stk. 3.



Den ugentlige hvileperiode kan udsættes indtil afslutningen af den sjette dag, hvis den samlede køretid i disse seks dage ikke overstiger det maksimum, der svarer til seks daglige køreperioder.

For så vidt angår international personbefordring bortset fra rutekørsel ændres tallet »seks« i andet og tredje afsnit til tallet »tolv« og ordet »sjette« i tredje afsnit til ordet »tolvte«.

2. Den samlede køretid må ikke overstige 90 timer inden for to på hinanden følgende uger.

Artikel 7

Pauser

1. Efter en køretid på 4 ½ time skal føreren afbryde kørslen i mindst 45 minutter, medmindre han påbegynder en hvileperiode.

2. Denne afbrydelse kan erstattes af afbrydelser på mindst femten minutter hver, som indskydes i køretiden eller straks efter denne på en sådan måde, at bestemmelserne i stk. 1 overholdes.

3. Under disse afbrydelser må føreren ikke udføre andet arbejde. Ventetid og tid, der ikke anvendes til at føre et køretøj, men som tilbringes i et kørende køretøj, på en færge eller i et tog, betragtes ikke som »andet arbejde« i henhold til denne artikel.

4. De afbrydelser, som sker i overensstemmelse med denne artikel, kan ikke betragtes som daglig hviletid.

Artikel 8

Hviletid

1. Inden for hvert tidsrum af 24 timer skal føreren have en daglig hviletid på mindst elleve sammenhængende timer, som kan nedsættes til mindst ni sammenhængende timer højst tre gange inden for en uge, såfremt der inden udgangen af den følgende uge gives en til nedsættelsen svarende hviletid.

De dage, hvor hviletiden ikke nedsættes i henhold til første afsnit, kan den inden for et tidsrum af 24 timer opdeles i to eller tre adskilte perioder, hvoraf den ene periode skal være på mindst otte sammenhængende timer. I så fald udvides den minimale hviletid til tolv timer.

2. Hvis der er mindst to førere i køretøjet, skal de begge have en daglig hviletid på mindst otte sammenhængende timer inden for enhver periode på 30 timer.

3. I løbet af hver uge skal en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder forlænges til i alt 45 sammenhængende timers egentlig hviletid. Denne hvileperiode kan afkortes til mindst 36 sammenhængende timer, hvis den tages på køretøjets eller på førerens hjemsted, eller til mindst 24 sammenhængende timer, hvis den tages et andet sted. For enhver afkortelse gives der en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.



4. En ugentlig hvileperiode, som påbegyndes i en uge og fortsætter ind i den følgende uge, kan henføres til den ene eller den anden af disse.

5. For så vidt angår personbefordring, på hvilke artikel 6, stk. 1, fjerde afsnit, finder anvendelse, kan en ugentlig hvileperiode overføres til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent, og tages sammen med denne anden uges ugentlige hviletid.

6. Hviletid, der tages som kompensation for nedsættelse af daglig og/eller ugentlig hviletid, skal tages sammen med et andet hvil på mindst 8 timer og skal på anmodning af den pågældende fører tillades afholdt på køretøjets eller førerens hjemsted.

7. Daglig hviletid kan holdes i køretøjet, hvis dette er udstyret med en soveplads og holder stille.

8. Uanset stk. 1 kan den daglige hviletid, såfremt føreren inden for gods- eller personbefordring følger med et køretøj, der transporteres med færge eller jernbane, afbrydes kun en gang, for så vidt følgende betingelser overholdes:

- den del af den daglige hviletid, der tilbringes på fast grund, bør ligge før eller efter den del af den daglige hviletid, der tilbringes om bord på færge eller i tog,

- tidsrummet mellem de to dele af den daglige hviletid bør være så kort som muligt og må i intet tilfælde overstige en time før inladrningen eller efter udladrningen af køretøjet, idet toldbehandlingen medregnes i inladrnings- eller udladrningsprocessen,

- under begge de to dele af den daglige hviletid skal føreren kunne disponere over en seng eller en køje.

Den daglige hviletid, der afbrydes på denne måde, forlænges med to timer.

Artikel 9

Undtagelser

Hvis det er foreneligt med færdselssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige denne overenskomst i det omfang, hvori det er nødvendigt for at garantere personers, køretøjets eller lastens sikkerhed. Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på sin arbejdstidsplan notere arten af og grunden til, at fravigelse er sket.

Artikel 10

Kontrolapparat

1. Kontrolapparatet, som skal installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret på en kontraherende parts område, skal opfylde følgende betingelser:

a) Kontrolapparatet skal med hensyn til konstruktion, installation, anvendelse og afprøvning opfylde de forskrifter, som er fastsat i denne overenskomst, herunder i dens bilag.



Et kontrolapparat, der med hensyn til konstruktion, installering, anvendelse og afprøvning opfylder forskrifterne i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, skal betragtes som værende i overensstemmelse med kravene i denne artikel.

b) Såfremt normal og hensigtsmæssig brug af kontrolapparatet ikke er mulig, skal hver enkelt fører i hånden og ved anvendelse af de rigtige grafiske tegn anføre oplysninger svarende til sine arbejdsopgaver og hvileperioder på sit diagramark;

c) Er førerne som følge af, at de har forladt køretøjet, ikke i stand til at betjene kontrolapparatet, skal de på diagramarket og ved anvendelse af de rigtige grafiske tegn anføre de forskellige tidsperioder, der angiver de arbejdsopgaver, de udfører, medens de er fraværende;

d) Førerne skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise diagramarkene for den pågældende uge, og under alle omstændigheder arket for den sidste dag i den nærmest foregående uge, på hvilken de har kørt;

e) Førerne skal sikre, at kontrolapparatet igangsættes og betjenes korrekt, og at det, i tilfælde af driftsforstyrrelse, repareres hurtigst muligt.

2. Arbejdsgiveren udleverer til førerne 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.

3. Virksomhederne er forpligtet til at opbevare diagramarkene omhyggeligt i mindst eet år efter anvendelsen og forevise eller udlevere dem på forlangende til tilsynsmyndighederne.

Artikel 11

Virksomhedens kontrolforanstaltninger

1. Virksomheden skal tilrettelægge kørslen på en sådan måde, at førerne er i stand til at overholde bestemmelserne i denne overenskomst.

2. Virksomheden skal regelmæssigt ved gennemgang af diagramarkene kontrollere om overenskomstens bestemmelser er overholdt. Hvis den konstaterer overtrædelser af denne overenskomst, skal den uopholdeligt bringe disse til ophør og træffe forholdsregler til at undgå gentagelser.

3. Førere, som er lønnede arbejdstagere, må ikke, ej heller i form af præmier eller løntillæg, vederlægges i forhold til den tilbagelagte strækning og/eller den transporterede godsmængde, medmindre sådanne præmier eller løntillæg er af en sådan art, at de ikke kan bringe færdselssikkerheden i fare.

Artikel 12



Forholdsregler for at sikre overholdelsen af overenskomsten

1. Enhver af de kontraherende parter skal tage alle egnede forholdsregler for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i denne overenskomst, i særdeleshed ved at udøve en passende kontrol både på vejene og i virksomhedernes lokaler, som hvert år omfatter et stort og repræsentativt udsnit af førere, virksomheder og køretøjer inden for alle de transportkategorier, der henhører under anvendelsesområdet for denne overenskomst.

(a) De kontraherende parters kompetente myndigheder tilrettelægger kontrollen på en sådan måde:

- at denne hvert år omfatter mindst 1 pct. af arbejdsdagene for førere af køretøjer, der er omfattet af denne overenskomst;
- at mindst 15 pct. af det samlede antal arbejdsdage, der kontrolleres, kontrolleres på vejene og mindst 25 pct. i virksomhedernes lokaler;

(b) Vejkontrollen omfatter:

- daglige køretider, pauser og daglige hviletider. Hvis der foreligger tydelige tegn på uregelmæssigheder, omfatter den ligeledes diagramarkene for de foregående dage, der skal være til stede i køretøjet;
- i givet fald den sidste ugentlige hviletid;
- sikring af, at kontrolapparatet fungerer korrekt.

Der foretages vejkontrol af indenlandske og udenlandske køretøjer og førere uden forskelsbehandling.

(c) Kontrol i virksomhedernes lokaler omfatter ud over, hvad der indgår i vejkontrol og i henhold til forpligtelserne efter artikel 10, stk. 3:

- ugentlige hviletider og køretiderne mellem disse hviletider;
- to-ugers begrænsning af køretimerne;
- kompensation for nedsat daglig eller ugentlig hviletid, jf. artikel 8, stk. 1 og 3;
- anvendelse af diagramark og/eller tilrettelæggelse af førernes arbejdstid.

2. Inden for rammerne af gensidig bistand meddeler de kontraherende parters kompetente myndigheder regelmæssigt hinanden alle tilgængelige oplysninger om:

- overtrædelser af denne overenskomst, som begås af andre statsborgere og om de sanktioner, der er anvendt i tilfælde af sådanne overtrædelser;



– sanktioner, som en kontraherende part har anvendt over for egne statsborgere, som har begået sådanne overtrædelser på andre kontraherende parters territorium.

I tilfælde af alvorlige overtrædelser skal disse oplysninger omfatte den anvendte sanktion.

3. Giver vejkontrol af føreren af et køretøj, der er indregistreret i en anden kontraherende stat, grund til at formode, at der er begået overtrædelser, som ikke kan konstateres ved kontrollen, fordi de nødvendige data mangler, bistår de kontraherende parters kompetente myndigheder hinanden med at klarlægge situationen. Når den kompetente part med henblik herpå foretager kontrol i virksomhedens lokaler, meddeles resultaterne af denne kontrol den anden berørte kontraherende part.

4. De kontraherende parter samarbejder med henblik på at organisere samordnet vejkontrol.

5. De forenede Nationers økonomiske kommission for Europa udgiver hvert andet år en rapport om de kontraherende parters anvendelse af stk. 1 i denne artikel.

Artikel 13

Overgangsbestemmelser

Bestemmelserne i den nye artikel 10 – Kontrolapparat er ikke bindende for lande, der er kontraherende parter til denne overenskomst, før den 24. april 1995. Indtil denne dato finder artikel 12 – Personlig kontrolbog og artikel 12 a – Kontrolapparat i den nu ophævede overenskomst fortsat anvendelse.

Artikel 14

Afsluttende bestemmelser

1. Denne overenskomst er åben for undertegnelse indtil den 31. marts 1971, og efter denne dato kan den tiltrædes af stater, der er medlemmer af Den økonomiske kommission for Europa samt af stater, der i henhold til stk. 8 i kommissionens direktiver kan deltage i kommissionens arbejde som rådgivende.

2. Overenskomsten skal ratificeres.

3. Ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenterne skal deponeres hos De forenede Nationers generalsekretær.

4. Overenskomsten træder i kraft den hundrede og firsindstyvende dag efter deponeringen af det ottende ratifikations- eller tiltrædelsesdokument.

5. For hver stat, som ratificerer overenskomsten eller tiltræder den efter deponeringen af det ottende ratifikations- eller tiltrædelsesdokument, som nævnt ovenfor i stk. 1, skal overenskomsten træde i kraft et hundrede og firsindstyve dage efter datoen for den pågældende stats deponering af ratifikations- eller tiltrædelsesdokumentet.



Artikel 15

1. En kontraherende part kan opsige denne overenskomst ved en erklæring til De forenede Nationers generalsekretær.
2. Opsigelsen får virkning seks måneder efter den dato, på hvilken generalsekretæren har modtaget erklæringen derom.

Artikel 16

Denne overenskomst træder ud af kraft, hvis antallet af kontraherende parter, efter at overenskomsten er trådt i kraft, er mindre end tre i løbet af en hvilken som helst periode af 12 på hinanden følgende måneder.

Artikel 17

1. En stat kan, når den undertegner denne overenskomst eller ved deponeringen af sit ratifikations- eller tiltrædelsesdokument eller på et hvilket som helst senere tidspunkt ved meddelelse til De forenede Nationers generalsekretær erklære, at overenskomsten skal finde anvendelse i alle eller en del af de områder, den repræsenterer i det mellemfolkelige samkvem. Overenskomsten finder anvendelse i det eller de områder, som er nævnt i erklæringen fra den hundrede og firsindstyvende dag efter generalsekretærens modtagelse af erklæringen, eller, dersom overenskomsten da endnu ikke er trådt i kraft, dagen for dens ikrafttræden.
2. En stat, der i overensstemmelse med det foregående stykke har afgivet en erklæring, hvorved overenskomsten finder anvendelse på et område, som den repræsenterer i det mellemfolkelige samkvem, kan opsige overenskomsten for dette områdes vedkommende i overensstemmelse med artikel 15.

Artikel 18

1. Uoverensstemmelse mellem to eller flere kontraherende parter om fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst skal så vidt muligt bilægges ved forhandlinger mellem parterne.
2. Uoverensstemmelser, der ikke måtte være bilagt ved forhandlinger, skal afgøres ved voldgift, hvis en af de kontraherende parter, der er uenige, forlanger det, og skal herefter henvises til een eller flere voldgiftsmænd udpeget ved fælles overenskomst mellem de uenige parter. Dersom de uenige parter i løbet af tre måneder regnet fra den dag, da voldgiften blev forlangt, ikke har kunnet komme til forståelse om valget af een eller flere voldgiftsmænd, kan hver af parterne anmode De forenede Nationers generalsekretær om at udpege een voldgiftsmand, hvem uoverensstemmelsen vil blive forelagt til afgørelse.
3. Den afgørelse, der træffes af den eller de voldgiftsmænd, der er udpeget i overensstemmelse med det foregående stykke, er bindende for de uenige parter.

Artikel 19



- 1.** En stat kan ved undertegnelsen, ratifikationen eller tiltrædelsen af overenskomsten erklære, at den ikke betragter sig som bundet af artikel 18, stk. 2 og 3. De andre kontraherende parter er ikke bundet af artikel 18, stk. 2 og 3 over for en kontraherende part, der måtte have taget et sådant forbehold.
- 2.** Hvis en stat ved deponeringen af sit ratifikations- eller tiltrædelsesdokument tager et andet forbehold end det i stk. 1 omhandlede, skal De forenede Nationers generalsekretær sende underretning om dette forbehold til de stater, der allerede har deponeret deres ratifikations- eller tiltrædelsesdokument, og som ikke senere har opsagt overenskomsten. Forbeholdet anses for godkendt, dersom ingen af disse stater i løbet af seks måneder, regnet fra meddelelsens dato, har modsat sig, at det godkendes. I modsat fald er forbeholdet ikke godkendt, og hvis den stat, der har taget det, ikke trækker det tilbage, er dens deponering af ratifikations- eller tiltrædelsesdokumentet uden gyldighed. Ved anvendelsen af nærværende stykke vil der ikke blive taget hensyn til indsigelse fra stater, hvis tiltrædelse eller ratifikation måtte være ugyldig i henhold til nærværende stykke som følge af de forbehold, de måtte have taget.
- 3.** En kontraherende part, der har fået anerkendt et forbehold i denne overenskomsts signaturprotokol, eller som har taget et forbehold i henhold til stk. 1, eller som har taget et forbehold, der er godkendt i henhold til stk. 2, vil til enhver tid kunne trække dette forbehold tilbage ved en erklæring til generalsekretæren.

Artikel 20

- 1.** Når overenskomsten har været i kraft i tre år, kan en kontraherende part ved erklæring til De forenede Nationers generalsekretær anmode om, at der indkaldes en konference med henblik på en revision af overenskomsten. Generalsekretæren underretter alle kontraherende parter om anmodningen og indkalder en revisionskonference, såfremt mindst en tredjedel af de kontraherende parter inden fire måneder efter den af generalsekretæren udsendte underretning meddeler ham deres tiltrædelse af anmodningen.
- 2.** Når der i overensstemmelse med stk. 1 indkaldes en konference, underretter generalsekretæren alle kontraherende parter derom og opfordrer dem til inden tre måneder at fremsætte de forslag, de ønsker at få behandlet på konferencen. Generalsekretæren underretter mindst tre måneder før dagen for konferencens åbning alle kontraherende parter om den foreløbige dagsorden for konferencen samt om teksten til de fremkomne forslag.
- 3.** Generalsekretæren indbyder alle de i artikel 14, stk. 1, nævnte stater til konferencer, der indkaldes i overensstemmelse med denne artikel.

Artikel 21

- 1.** En kontraherende part kan foreslå en eller flere ændringer i overenskomsten. Teksten til et ændringsforslag sendes til De forenede Nationers generalsekretær, der meddeler den til alle kontraherende parter og bekendtgør den for de andre i artikel 14, stk. 1, nævnte stater.
- 2.** Inden for en frist på seks måneder, regnet fra den dag da generalsekretæren har udsendt meddelelse om ændringsforslaget, kan en kontraherende part underrette generalsekretæren om,



a) at den gør indvending mod den foreslåede ændring, eller

b) at de nødvendige betingelser for tilslutning til forslaget, uagtet at denne part har til hensigt at tilslutte sig det, endnu ikke er opfyldt i den pågældende stat.

3. Så længe en kontraherende part, som har indsendt den i stk. 2 b) nævnte erklæring, ikke har meddelt generalsekretæren sin tilslutning, kan den inden for en frist af ni måneder, regnet fra udløbet af den frist på seks måneder, der er fastsat i meddelelsen, gøre indvending mod den foreslåede ændring.

4. Hvis der i overensstemmelse med reglerne i stk. 2 og 3 fremsættes en indvending mod ændringsforslaget, anses ændringen for ikke at være vedtaget og får ingen virkning.

5. Hvis der ikke fremsættes nogen indvending mod ændringsforslaget i overensstemmelse med reglerne i stk. 2 og 3, anses ændringen for vedtaget fra følgende tidspunkt:

a) når ingen kontraherende part har indsendt erklæring i overensstemmelse med stk. 2 b), ved udløbet af den frist på seks måneder, der er fastsat i stk. 2,

b) når mindst een kontraherende part har indsendt en erklæring i overensstemmelse med stk. 2 b) på det første af følgende tidspunkter:

- den dag, på hvilken alle de kontraherende parter, der har indsendt en sådan erklæring, måtte have meddelt generalsekretæren deres tilslutning til forslaget, dog således, at hvis alle tilslutningserklæringerne er fremkommet inden udløbet af den i stk. 2 nævnte frist på seks måneder, skal denne dato betragtes som datoen for udløbet af den nævnte seks måneders periode;

- udløbet af den i stk. 3 fastsatte frist på ni måneder.

6. En ændring, der anses for vedtaget, træder i kraft tre måneder efter den dag, den anses for vedtaget.

7. Generalsekretæren underretter snarest muligt de kontraherende parter om fremsættelse af indvendinger mod ændringsforslaget i overensstemmelse med stk. 2 a) og om, hvorvidt han har modtaget meddelelser fra en eller flere kontraherende parter i henhold til stk. 2 b). I tilfælde af, at en eller flere kontraherende parter har fremsendt en sådan meddelelse, underretter han yderligere alle de kontraherende parter om, hvilke kontraherende parter, der har fremsendt sådan meddelelse, gjort indvending mod ændringsforslaget eller tilsluttet sig det.

8. Uafhængigt af den i stk. 1-6 fastsatte ændringsprocedure kan bilaget til overenskomsten ændres ved aftale mellem alle kontraherende parters kompetente myndigheder. Hvis en kontraherende parts kompetente myndigheder har erklæret, at godkendelse ifølge det pågældende lands nationale lovgivning kræver en særlig bemyndigelse eller den lovgivende forsamlings vedtagelse, vil det samtykke til ændring af bilaget, som den pågældende kontraherende parts kompetente myndigheder afgiver, først blive betragtet som afgivet på det tidspunkt, hvor den pågældende kompetente myndighed har meddelt generalsekretæren, at den nødvendige bemyndigelse eller vedtagelse er opnået. I aftalen mellem de kompetente myndigheder fastsættes ikrafttrædelsestidspunktet for det



ændrede bilag, og det kan bestemmes, at det hidtidige bilag i en overgangsperiode helt eller delvis skal forblive i kraft sideløbende med det ændrede bilag.

Artikel 22

1. Tillæggene 1 og 2 til bilaget til denne overenskomst kan ændres efter fremgangsmåden beskrevet i denne artikel.
2. På foranledning af en kontraherende part skal ethvert forslag til ændring af tillæggene 1 og 2 behandles af den specielle arbejdsgruppe for vejtransport i Den økonomiske kommission for Europa.
3. Hvis ændringen vedtages af et flertal af de tilstedeværende medlemmer, og dette flertal ligeledes omfatter flertallet af de tilstedeværende kontraherende parter, skal generalsekretæren meddele ændringen til de kompetente myndigheder hos alle kontraherende parter for godkendelse.
4. Inden for seks måneder efter offentliggørelsen skal ændringen godkendes, hvis mindre end en trediedel af de kompetente myndigheder hos de kontraherende parter har meddelt generalsekretæren deres indvending.
5. Enhver vedtagen ændring skal af generalsekretæren meddeles til alle kontraherende parter og træde i kraft tre måneder efter kundgørelsen.

Artikel 23

Foruden de i artikel 20 og 21 omhandlede meddelelser giver De forenede Nationers generalsekretær underretning til de i artikel 14, stk. 1, nævnte stater om

- a) ratifikationer og tiltrædelser i henhold til artikel 14;
- b) tidspunkter for overenskomstens ikrafttræden i overensstemmelse med artikel 14;
- c) opsigelse i overensstemmelse med artikel 15;
- d) overenskomstens ophør i overensstemmelse med artikel 16;
- e) meddelelser modtaget i overensstemmelse med artikel 17;
- f) erklæringer og meddelelser i overensstemmelse med artikel 19;
- g) ikrafttræden af ændringer i henhold til artikel 21.

Artikel 24

Denne overenskomsts signaturprotokol skal have samme virkning, gyldighed og varighed som selve overenskomsten, af hvilken den skal betragtes som en integrerende del.



Artikel 25

Efter den 31. marts 1971 skal denne overenskomsts original deponeres hos De forenede Nationers generalsekretær, der oversender bekræftede kopier af den til hver af de i artikel 14, stk. 1, nævnte stater.

Til bekræftelse heraf har de undertegnede, dertil behørigt befuldmægtigede, underskrevet denne overenskomst.

Udfærdiget i Geneve den første juli nitten hundrede og halvfjerds i eet eksemplar i det engelske og franske sprog, idet begge tekster er lige autentiske.

Bilag

Bilag til Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR):

Kontrolapparat

Almindelige bestemmelser

KAPITEL I

Typegodkendelse

Artikel 1

Ansøgning om typegodkendelse af en model af et kontrolapparat eller et diagramark indgives sammen med en tilsvarende beskrivelse til en kontraherende part af fabrikanten eller hans befuldmægtigede. For een og samme model af et kontrolapparat eller et diagramark kan denne ansøgning kun fremsættes over for een kontraherende part.

Artikel 2

Hver kontraherende part meddeler typegodkendelse for alle modeller af kontrolapparater eller diagramark, hvis disse svarer til de forskrifter, der er nævnt i tillæg 1 til dette bilag, og forudsat den kontraherende part har mulighed for at kontrollere, at produktionen er i overensstemmelse med den godkendte model.

For ændringer af eller tilføjelser til en godkendt model skal der meddeles en supplerende typegodkendelse af den kontraherende part, som har meddelt den oprindelige typegodkendelse.

Artikel 3

De kontraherende parter tildeler ansøgeren for hver model af kontrolapparat eller diagramark, der er godkendt i henhold til artikel 2, et godkendelsesmærke svarende til modellen i tillæg 2.



Artikel 4

De kompetente myndigheder hos den kontraherende part, hvor der er blevet ansøgt om typegodkendelse, sender inden en måned til de andre kontraherende parter myndigheder en kopi af godkendelsesdokumentet samt en kopi af den nødvendige beskrivelse for hver godkendt model af kontrolapparater eller diagramark eller underretter dem om ethvert afslag på en godkendelsesansøgning vedrørende et kontrolapparat eller et diagramark; i tilfælde af et afslag oplyser de grundene hertil.

Artikel 5

1. Konstaterer en kontraherende part, som har meddelt en typegodkendelse i henhold til artikel 2, at kontrolapparater eller diagramark med det tildelte typegodkendelsesmærke ikke svarer til den godkendte model, træffer den de nødvendige foranstaltninger til at sikre produktionens overensstemmelse med den godkendte model. Disse foranstaltninger kan i givet fald omfatte inddragelse af typegodkendelsen.

2. En kontraherende part, der har meddelt en typegodkendelse, skal inddrage denne, såfremt det kontrolapparat eller det diagramark, for hvilket der er meddelt typegodkendelse, må anses for ikke at være i overensstemmelse med dette bilag eller tillæggene hertil, eller ved anvendelsen udviser en fejl af generel karakter, der gør det uegnet til sit formål.

3. Underrettes en kontraherende part, der har meddelt en typegodkendelse, af en anden kontraherende part om, at der foreligger et af de i stk. 1 eller 2 nævnte forhold, træffer den efter samråd med denne kontraherende part de i disse stykker omhandlede foranstaltninger med forbehold af stk. 5.

4. Den kontraherende part, der har konstateret et af de i stk. 2 nævnte forhold, kan indtil videre forbyde, at de pågældende kontrolapparater og diagramark markedsføres eller tages i brug. Det samme gælder i de i stk. 1 omhandlede tilfælde for kontrolapparater og diagramark, for hvilke der ikke kræves nogen førstegangskontrol, når fabrikanten, efter en påmindelse herom, ikke har tilvejebragt overensstemmelse med den godkendte model eller med kravene i dette bilag.

Under alle omstændigheder giver de kontraherende parter kompetente myndigheder inden en måned hinanden meddelelse om inddragelse af en typegodkendelse eller om andre foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med stk. 1, 2 og 3, samt om de grunde, der berettiger til disse foranstaltninger.

5. Bestrider den kontraherende part, der har meddelt en typegodkendelse, at de i stk. 1 og 2 omhandlede forhold, hvorom den er blevet underrettet, er til stede, bestræber de interesserede kontraherende parter sig på at bilægge uoverensstemmelsen.

Artikel 6

1. En ansøger om typegodkendelse af en model til diagramark skal i ansøgningen præcisere, i hvilken eller i hvilke kontrolapparatmodeller dette diagramark skal finde anvendelse, og skal til afprøvning af diagramarket levere et egnet apparat af den eller de pågældende typer.



2. Hver kontraherende parts kompetente myndigheder angiver på typegodkendelsesdokumentet for modellen af diagramarket, i hvilket eller i hvilke kontrolapparater denne model af diagramark kan anvendes.

Artikel 7

De kontraherende parter kan ikke afslå indregistrering eller forbyde benyttelse af køretøjer, der er udstyret med et kontrolapparat, af grunde, som beror på dette udstyr, hvis apparatet er forsynet med det i artikel 3 nævnte godkendelsesmærke og med den i artikel 9 nævnte installationsplade.

Artikel 8

Enhver beslutning i henhold til dette bilag, hvorved en typegodkendelse for en model af et kontrolapparat eller af et diagramark afslås eller tilbagekaldes, skal nøje begrundes. Den skal meddeles den berørte med angivelse af de retsmidler, der består efter de kontraherende parters lovgivninger, og af fristerne for anvendelse af disse retsmidler.

KAPITEL II

Installering og afprøvning

Artikel 9

1. Installering og reparationer af kontrolapparatet må kun foretages af installatører eller værksteder, som er autoriseret hertil af de kontraherende parters kompetente myndigheder, efter at disse, hvis de ønsker det, har indhentet udtalelse fra de pågældende fabrikanter.

2. Den autoriserede installatør eller det autoriserede værksted forsyner de gennemførte plomberinger med et særligt mærke. Hver kontraherende parts kompetente myndigheder fører en fortegnelse over de anvendte mærker.

3. De kontraherende parters kompetente myndigheder meddeler hinanden fortegnelsen over de autoriserede installatører eller værksteder og sender hinanden en kopi af de anvendte mærker.

4. Den installationsplade, som er påsat i overensstemmelse med tillæg 1, er bevis for, at installeringen af kontrolapparatet er sket i overensstemmelse med dette bilags forskrifter.

KAPITEL III

Brugsforskrifter

Artikel 10

Arbejdsgiveren og førerne sørger for, at kontrolapparaterne fungerer rigtigt og betjenes korrekt.

Artikel 11



1. Førerne må ikke anvende tilsmudsede eller beskadigede diagramark. Diagramarkene skal derfor beskyttes på passende måde.

Beskadiges et diagramark, som indeholder optegnelser, skal det beskadigede diagramark af førerne vedlægges det reserveark, som erstatter det beskadigede ark.

2. Førerne skal anvende diagramarkene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagramarket udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter. Intet diagramark må benyttes ud over det tidsrum, det gælder for.

Når førerne har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene det på selve køretøjet monterede kontrolapparat, skal tidsperioderne noteres på diagramarket, således at de er let læselige, og uden at arket tilsmudsas.

Førerne foretager de nødvendige udskiftninger af diagramarkene, når køretøjet føres af flere personer, således at de i afsnit II, nr. 1 til 3, i tillæg 1 omhandlede oplysninger optegnes på diagramarket for den fører, der til enhver tid fører køretøjet.

3. Apparatet 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.

4. Føreren skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise diagramarkene for den pågældende uge og under alle omstændigheder arket for den sidste dag i den nærmest foregående uge, på hvilken han har kørt.



Tillæg 1 og 2 til Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR):

(Tekst er udeladt)

Officielle noter

¹⁾ Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, som er nødvendige for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 og Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, som ændret ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 3314/90, Rådets forordning (EØF) nr. 3572/90, Kommissionens forordning (EØF) nr. 3688/92, Kommissionens forordning (EF) nr. 2479/95, Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/97, Rådets forordning (EF) nr. 2135/98, Kommissionens forordning (EF) nr. 1360/2002, Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561 /2006, og for anvendelsen af Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR). I bekendtgørelsen er medtaget visse bestemmelser fra Rådets og Kommissionens forordninger. Ifølge artikel 249 i EF-traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i bekendtgørelsen er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke de nævnte forordningers umiddelbare gyldighed i Danmark.