

En förklaring av förordning (EG) nr 561/2006 för att bidra till en harmoniserad tillämpning vid vägkontroller



Innehåll

1. Syfte och omfattning	5
2. Bestämmelser om körtider	7
2.1 Inledning	7
2.1.1 AETR	7
2.1.2 Sanktioner	7
2.1.3 Vägkontroller	8
2.1.4 Möte med förare	8
2.1.4.1 Kommunikation	8
2.1.4.2 Uppvisande	8
2.1.4.3 Attityd	9
2.1.5 Dokumentstruktur	9
2.2 Förordning (EG) nr 561/2006	9
2.2.1 Artikel 1	9
2.2.1.1 Lagtext	9
2.2.1.2 Överträdelser	10
2.2.1.3 Vägkontroll	10
2.2.2 Artikel 2	10
2.2.2.1 Artikel 2.1	10
2.2.2.1.1 Lagtext	10
2.2.2.1.2 Överträdelser	11
2.2.2.1.3 Vägkontroll	11
2.2.2.2 Artikel 2.2	12
2.2.2.2.1 Lagtext	12
2.2.2.2.2 Överträdelser	13
2.2.2.2.3 Vägkontroll	13
2.2.2.3 Artikel 2.3	14
2.2.2.3.1 Lagtext	14
2.2.2.3.2 Överträdelser	14
2.2.2.3.3 Vägkontroll	14
2.2.3 Artikel 3	18
2.2.3.1 Lagtext	19
2.2.3.2 Överträdelser	19
2.2.3.3 Vägkontroll	19
2.2.4 Artikel 4	23
2.2.4.1 Lagtext	23
2.2.4.2 Överträdelser	24
2.2.4.3 Vägkontroll	24
2.2.5 Artikel 5	27
2.2.5.1 Lagtext	27
2.2.5.2 Överträdelser	27
2.2.5.3 Vägkontroll	27
2.2.6 Artikel 6	28
2.2.6.1 Lagtext	28
2.2.6.2 Överträdelser	28
2.2.6.3 Vägkontroll	28
2.2.7 Artikel 7	34

2.2.7.1	Lagtext	34
2.2.7.2	Överträdelser	34
2.2.7.3	Vägbkontroll.....	34
2.2.8	Artikel 8.....	37
2.2.8.1	Lagtext	37
2.2.8.2	Överträdelser	38
2.2.8.3	Vägbkontroll.....	38
2.2.8.4	12-dagarsbestämmelsen.....	46
2.2.8.5	Avbrutna viloperioder vid nödsituationer	46
2.2.9	Artikel 9.....	47
2.2.9.1	Lagtext	47
2.2.9.2	Överträdelser	47
2.2.9.3	Vägbkontroll.....	47
2.2.10	Artikel 10	49
2.2.10.1	Lagtext	50
2.2.10.2	Överträdelser	50
2.2.10.3	Vägbkontroll.....	50
2.2.11	Artikel 11.....	52
2.2.11.1	Lagtext	52
2.2.11.2	Överträdelser	52
2.2.11.3	Vägbkontroll.....	52
2.2.11	Artikel 12.....	53
2.2.12.1	Lagtext	53
2.2.12.2	Överträdelser	53
2.2.12.3	Vägbkontroll.....	53
2.2.13	Artikel 13	54
2.2.13.1	Lagtext	54
2.2.13.2	Överträdelser.....	55
2.2.13.3	Vägbkontroll	55
2.2.14	Artikel 14	57
2.2.14.1	Lagtext	57
2.2.14.2	Överträdelser	57
2.2.14.3	Vägbkontroll.....	57
2.2.15	Artikel 15.....	58
2.2.15.1	Lagtext	58
2.2.15.2	Överträdelser	58
2.2.15.3	Vägbkontroll.....	58
2.16	Artikel 16.....	58
2.2.16.1	Lagtext	58
2.2.17	Artiklarna 17 och 18.....	58
2.2.18	Artikel 19.....	58
2.2.18.1	Lagtext	59
2.2.18.2	Överträdelser	59
2.2.18.3	Vägbkontroll.....	59
2.2.19	Artikel 20.....	59
2.2.19.1	Lagtext	60
2.2.19.2	Överträdelser	60
2.2.19.3	Vägbkontroll.....	60
2.2.20	Artikel 21.....	60

2.2.20.1	Lagtext	60
2.2.20.2	Överträdelser	60
2.2.20.3	Vägkontroll.....	61
2.2.21	Artiklarna 22–29.....	61
3.	Förordning (EEG) nr 3821/85 – Bestämmelser om färdskrivare och registreringar ..	62
3.1	Förordning (EEG) nr 3821/85	62
3.1.1	Artikel 3.....	63
3.1.1.1	Lagtext	63
3.1.1.2	Överträdelser	63
3.1.1.3	Vägkontroll.....	63
3.1.2	Artikel 13.....	64
3.1.2.1	Lagtext	64
3.1.2.2	Överträdelser	64
3.1.2.3	Vägkontroll.....	64
3.1.3	Artikel 14	65
3.1.3.1	Lagtext	65
3.1.3.2	Överträdelser	66
3.1.3.3	Vägkontroll.....	67
3.1.4	Artikel 15	68
3.1.4.1	Lagtext	68
3.1.4.2	Överträdelser	70
3.1.4.3	Vägkontroll.....	70
3.1.5	Artikel 16	76
3.1.5.1	Lagtext	76
3.1.5.2	Överträdelser	77
3.1.5.3	Vägkontroll	77
Bilaga 1		79
Vägledning 1.....		79
Vägledning 2.....		80
Vägledning 3.....		81
Vägledning 4.....		82
Vägledning 5.....		83
Vägledning 6.....		84
Bilaga 2		85
Kommissionens klargörande 1		85
Kommissionens klargörande 2		85
Kommissionens klargörande 3		86
Kommissionens klargörande 4		87
Kommissionens klargörande 5		88
Bilaga 3		89
Sammanfattning av FÖRORDNING (EG) nr 561/2006.....		89
Bilaga 4		90
Sammanfattning av FÖRORDNING (EEG) nr 3821/85		90

1. Syfte och omfattning

Syftet med det här dokumentet är att ge en gemensamt överenskommen och förenklad förklaring av förordning (EG) nr 561/2006¹ i enlighet med villkoren för vägkontroller i direktiv 2006/22/EC².

Innehållet är resultatet av arbetsgruppen Traces överläggningar. Hänsyn tas till samråd med handelsorgan som till exempel IRU (Internationella vägtransportunionen) och UETR (Union Europeenne des Transporteurs Routiers) samt tillsynsmyndigheter som är representerade i ECR (Euro Control Route) och Corte (Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement). Tillsynsmyndigheter i alla de 27 medlemsstaterna har haft möjlighet att lämna synpunkter.

Förklaringarna i det här dokumentet baseras alltså delvis på befintlig tillämpning som det råder enighet om. Där det i samråden har framkommit att de olika kontrollorganens tillämpning skiljer sig åt finns det hänvisningar till tillgängligt vägledningsmaterial, till exempel vägledande kommentarer, klargöranden och domstolsavgöranden.

Innehållet har sammanställts av en liten arbetsgrupp vars medlemmar har stor erfarenhet av tillsyn. Arbetsgruppens överläggningar har rutinmässigt spridits för kommentarer och återkoppling via de ovan nämnda organisationerna. Syftet med detta var att få så stor enighet som möjligt om innehållet. Arbetsgruppen har tagit hänsyn till all sådan återkoppling och där det har varit möjligt har återkopplingen inkluderats i dokumentet. Eftersom obefintliga svar inte kan räknas som positiv feedback kan dock inte hävdas att total enighet har uppnåtts.

Det finns fortfarande ett fåtal frågor som enligt arbetsgruppen gör att förordningen inte kan förklaras på ett optimalt sätt. De har överlämnats till kommissionen i ett särskilt dokument där man ber om hjälp. Kommissionen har uppgett att dessa frågor inte behöver hindra projektet från att slutföras.

Projektgruppens uppfattning är därför att samråd har skett i tillräckligt stor utsträckning för att innehållet ska anses utgöra en god grund för utarbetandet av välgrundade och ändamålsenliga utbildningsprodukter.

Den utbildningsprodukt som bygger på det här dokumentet kommer att omfatta en lärarhandledning med kommentarer, en studieplan, en övningsbok, provövningar, en powerpoint-presentation och rekommendationer för utbildning ute på fältet.

Det framställda utbildningsmaterialet ska användas i den inledande utbildningen för nyutbildade kontrolltjänstemän och repetitionsutbildningen för erfarna tjänstemän.

Medlemsstaterna uppmuntras att använda paketet som en modul som på bred front ska ingå i kontrolltjänstemännens utbildning.

Ett vidare syfte med utbildningsprodukten är att bidra till att höja nivån på kontrolltjänstemännens fackkunskaper.

Dokumentet ska ge en förenklad förklaring av förordning (EG) nr 561/2006, men i praktiken är inte detta möjligt utan att hänvisa till kraven i förordning (EEG) nr 3821/85³. En fullständig förklaring av förordning (EEG) nr 3821/85 ges dock inte i det här dokumentet.

Hänvisningar till kontrolltjänstemännens bästa metoder och riktlinjer för att fastställa överträdelser är framför allt avsedda för vägkontroller.

Företagskontrollerna kommer säkert att gynnas av bättre resurser och färre tidsbegränsningar. Man kan förvänta sig att de blir mer djupgående. Men det här dokumentet är ändå relevant för sådana kontroller av efterlevnaden.

Dokumentets innehåll bygger på den senaste tillgängliga informationen. Dokumentets framtida värde beror på om innehållet uppdateras så att det återspeglar beslut samt tolkningar och ändringar av lagstiftningen om och när de inträffar, och om kommissionen kan hjälpa till med klargöranden av de frågor som nämnts ovan och har framkommit under projektet.

2. Bestämmelser om körtider

2.1 Inledning

Bestämmelser om körtider och färdskrivare infördes i gemenskapen i och med **rådets förordning (EEG) nr 543/69**⁴ av den 25 mars 1969. Genom förordningen infördes följande:

- Lägsta ålder för förare, förarbiträden och konduktörer.
- Gränser för oavbruten och daglig körtid.
- Kortaste tid och andra villkor för raster, dygns- och veckovila.
- Krav på att registrera aktivitet och främja användandet av automatisk registrering.

Förhoppningarna var att förbättra de sociala villkoren för berörda parter inom vägtransportsektorn, öka trafiksäkerheten och lösa konkurrensfrågor vid transporter på väg, järnväg och inre vattenvägar.

Förordning (EEG) nr 3820/85⁵ antogs den 20 december 1985 och upphävde **förordning (EEG) nr 543/69**, och upphävdes i sin tur av **förordning (EG) nr 561/2006** den 11 april 2006. Syftet med varje efterföljande förordning är att främja målen i den tidigare förordningen, korrigera eventuella frågor som uppkommit genom felformuleringar och ta hänsyn till andra förordningar inom området.

Syftet med detta dokument är att förklara bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006 och sätta dem i ett sammanhang där efterlevnaden övervakas. Då bör målen för alla efterföljande bestämmelser upprepas, nämligen följande:

- Öka trafiksäkerheten.
- Förbättra de sociala villkoren för anställda inom vägtransportsektorn.
- Främja en sund konkurrens inom vägtransportsektorn samt i förhållande till andra transportsätt.

Förordningen ska dessutom främja bättre metoder för övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt bättre metoder inom vägtransportsektorn.

2.1.1 AETR

Beroende på vilken slags resa som görs med ett fordon/en förare kan AETR⁶ vara tillämplig. AETR och förordning (EG) nr 561/2006 utformades den 26 september 2010 för att stämma överens med varandra. Det är viktigt att på ett korrekt sätt fastställa vilken slags resa som görs med ett fordon samt andra faktorer innan ett beslut om rättakten ska tillämpas på fattas. För att de rättsliga kraven ska vara uppfyllda måste kontrolltjänstemännen när de upptäcker överträdelse på ett korrekt sätt fastställa vilken/vilka överträdelse som har begåtts och av vilken förordning. Annars kan åtalet med framgång överklagas på grund av teknikaliteter.

2.1.2 Sanktioner

Varje medlemsstat får besluta vilka sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av dessa förordningar, men den sanktion som tillämpas bör åtminstone korrigera överträdelsen. Om en förare till exempel har brutit mot bestämmelserna om dygnsvila bör föraren vara tvungen att uppfylla den skyldigheten innan resan får fortsätta, oavsett om ekonomiska sanktioner tillämpas eller inte.

2.1.3 Vägkontroller

Enligt direktiv 2006/22/EG krävs det vägkontroller för att övervaka att förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85, AETR och övriga bestämmelser efterlevs. Enligt direktivet krävs det att "vägkontroller genomförs snabbt och effektivt, så att kontrollen tar så kort tid som möjligt, med minsta möjliga försening för föraren".

Dessutom bör kontroller av bussförare helst genomföras när fordonen inte är fulla av passagerare.

I direktivet anges också vilka krav som i allmänhet ska kontrolleras.

När beslut fattas om var efterlevnaden ska kontrolleras ska hänsyn tas till de förare som drabbas av vägkontroller. De bör till exempel ha tillgång till bekvämlighetsinrättningar i händelse av förbud, antingen direkt eller enligt anvisningar, eftersom kontrolltjänstemän måste anses vara ärliga och opartiska när de utför sina arbetsuppgifter. De bör sträva efter att behandla andra som de själva skulle vilja bli behandlade.

Alla sådana hänsynstaganden bör vägas mot de mål som anges i förordning (EG) nr 561/2006 (se 2.1).

2.1.4 Möte med förare

2.1.4.1 Kommunikation

Kontrolltjänstemännen möter många förare från många olika länder. Därför går det inte att undvika kommunikationssvårigheter.

Förare från alla länder kan förväntas vara medvetna om att de förmodligen måste visa upp vissa specifika dokument vid en kontroll. Kontrolltjänstemännen behöver inte så goda språkkunskaper för att se till att dokumenten visas.

Men kontrolltjänstemännen måste göra mer än att kontrollera och validera dokumenten. De måste också tolka informationen i dem för att kontrollera att lagstiftningen efterlevs. Detta kräver någon slags samtal. Tjänstemännen kan till exempel använda sig av tolk och översätta förklarande anmärkningar för att både föraren och kontrolltjänstemannen lättare ska förstå.

2.1.4.2 Uppvisande

Kontrolltjänstemännen kan bara få fram sanningen genom att undersöka annan information som föraren kan ha, till exempel kvitton från bensinstationer och färjebiljetter. Sådana dokument bör därför begäras in från föraren och jämföras med andra tidsangivna registreringar. Tjänstemännen bör dock känna till eventuella begränsningar i rätten att begära in dokument. Om sådana dokument inte kan uppvisas betyder det inte nödvändigtvis att de undanhålls för att dölja en överträdelse.

Dokument som måste visas på begäran är följande:

Pass, körkort, uppgifter från färdskrivaren, förarkort, utskrifter, gemenskapstillstånd, fordonets tekniska dokumentation, förarutbildningsbevis, försäkringsdokument, fullmakt att köra (om föraren inte är EU-medborgare), bevis på att tidigare överträdelser har åtgärdats, CMR, färdblad och alla handlingar som krävs för farligt gods.

2.1.4.3 Attityd

För att kontrolltjänstemännen ska kunna främja trafiksäkerheten och en rättvis konkurrens genom att kontrollera bestämmelsernas efterlevnad bör de godta förarens uppgifter som den korrekta versionen av vad som hänt om de inte har anledning att misstänka något annat. I sådana fall måste de göra alla nödvändiga utredningar för att ta reda på alla fakta och känna sig nöjda med att uppgifterna är sanningsenliga och uppfyller förordningarnas krav.

Tjänstemännen bör förutsätta att förarna eller företagen är oskyldiga till dess att motsatsen bevisats. Men de får ta hänsyn till resultat från tidigare kontroller av ett visst företags fordon när de beslutar vilka kontroller som ska göras.

De bör akta sig för att bete sig på ett sätt som förarna kan uppfatta som överlägset och nedlåtande. Det skapar bara barriärer mellan tjänstemannen och föraren.

När kontrolltjänstemännen gör en sakkunnig bedömning vid utvärderingen av överträdelser bör de ta hänsyn till förmildrande omständigheter och händelser utanför förarnas kontroll till följd av press på de kommersiella transporterna från många håll, som påverkar bestämmelsernas efterlevnad.

De bör se till att utredningarna görs professionellt, objektivt och opartiskt.

2.1.5 Dokumentstruktur

I det här dokumentet tas var och en av artiklarna i förordning (EG) nr 561/2006 upp, särskilt hur de påverkar kontrolltjänstemännens vägkontroller. Till följd av detta tillvägagångssätt är det flera artiklar som, trots att de är viktiga, inte tas upp i detalj, eftersom de inte anses vara så betydelsefulla i sammanhanget.

På motsvarande sätt tar man också upp vissa artiklar i förordning (EEG) nr 3821/85 som är viktiga för att kunna göra effektiva vägkontroller.

Vid typiska överträdelser finns det hänvisning till klassificeringen av deras allvarlighet i bilaga III till direktiv 2006/22/EG⁷ (i sin ändrade lydelse).

2.2 Förordning (EG) nr 561/2006

2.2.1 Artikel 1

2.2.1.1 Lagtext

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

2.2.1.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.1.3 Vägkontroll

Artikeln har inga direkta effekter som kontrolltjänstemännen bör ta hänsyn till, men den är en nyttig påminnelse om förordningens syfte.

2.2.2 Artikel 2

2.2.2.1 Artikel 2.1

2.2.2.1.1 Lagtext

Denna förordning skall tillämpas på vägtransporter av

a) gods, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton, eller

b) passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål.

2.2.2.1.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.2.1.3 Vägkontroll

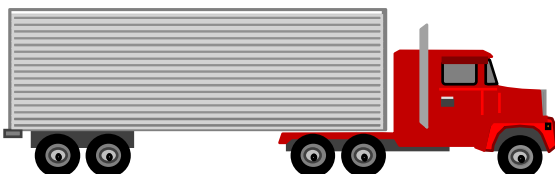
I artikeln fastställs förordningens tillämpningsområde. Där fastställs storlek och kapacitet på fordon vars förare måste uppfylla förordningens krav. I den här punkten anges den fysiska storleken och kapaciteten på fordon som omfattas av förordningen.

Kontrolltjänstemännen måste innan en kontroll av efterlevnaden fastställa om fordonet omfattas av förordningen. Samtidigt måste de ta hänsyn till undantagen i artikel 3 och de nationella undantag som anges i artikel 13.

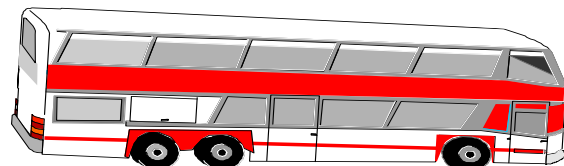
I artikel 3 anges vissa fordonstyper som är undantagna från förordningens tillämpningsområde.

Varje medlemsstat kan medge undantag från artiklarna 5–9 för fordon som omfattas av de undantag i artikel 13 som används i medlemsstaten (mer information finns i artikel 13).

- **Fastställ om det kontrollerade fordonet omfattas av förordningen.**



Mer än 3,5 ton



Mer än 8 passagerarsäten

Godsfordon – För de flesta stora godsfordon räcker det att titta på fordonet för att avgöra om de omfattas av förordningen, men för mindre fordon måste förarens tekniska dokumentation och/eller tillverkarens uppgifter som medföljer fordonet undersökas för att fastställa den högsta tillåtna vikten.

Passagerarfordon – Räkna antalet passagerarsäten och kontrollera fordonets tekniska dokumentation.

På passagerarfordon får säten tas bort för att minska kapaciteten till mindre än 10 säten inklusive förarsätet om ändringen bekräftas av uppgifterna i den tekniska dokumentationen. Kontrolltjänstemännen bör vara medvetna om att förfarandet för att reglera minskningar av antalet säten skiljer sig åt mellan medlemsstaterna.

Anm.: Fordonet måste vara utformat för att transportera gods eller passagerare och normalt sett användas för det ändamålet. En kranbil eller en betongpump (som inte forslar betong) omfattas alltså inte.



Resultat –

Omfattas – när det gäller fordonskonstruktion – kontrollen av om kraven i förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs kan fortsätta.

Omfattas inte – Avbryt kontrollen eller kontrollera annat än om förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs.

Om ett fordon enligt definitionen i denna artikel utför vägtransporter av gods eller passagerare omfattas körningen alltid, om den inte är undantagen i enlighet med artiklarna 3 och 13. (Enligt artikel 13 undantas förarna från bestämmelserna eller endast artiklarna 5–9.)

Fordonsanvändning – Leaseurope

I ett brev till Leaseurope från Europeiska kommissionen har kommissionen meddelat att körning av gods- och passagerarfordon inte omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 när föraren inte är anställd för att transportera gods eller passagerare.

Detta påverkar framför allt följande två grupper:

- Förare som anställts av biluthyrningsföretag för att hämta och leverera tomma fordon eller flytta fordon mellan lokala uthyrningskontor genom körning på väg.
- Mekaniker och tekniker som hämtar och levererar tomma fordon för att de ska repareras eller hämtar tomma fordon för deras årliga provning.

Därför bör kontrolltjänstemannen ta hänsyn till förarens status och aktiviteter vid bedömningen av om ett visst fordon omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 eller inte.

Innehållet i detta brev har inte godkänts av alla medlemsstater. Det är upp till varje enskild medlemsstat att besluta om brevet ska vara bindande.

2.2.2.2 Artikel 2.2

2.2.2.2.1 Lagtext

Denna förordning skall tillämpas, oberoende av fordonets registreringsland, på vägtransporter som utförs

a) enbart inom gemenskapen, eller

b) mellan gemenskapen, Schweiz och de länder som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

2.2.2.2.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.2.2.3 Vägkontroll

I artikeln fastställs vilka slags vägtransporter som omfattas av förordningen, och därmed omfattas av AETR. Därför måste kontrolltjänstemännen ha förstått precis vilken slags resa som görs med ett fordon innan de fattar beslut om vilka bestämmelser som gäller för resan eller delar av den.

(Observera att sådana resor **endast** görs i de nämnda områdena.)

- Fastställ fordonets stationeringsort och uppgifter om resan med hjälp av dokumentation i fordonet eller genom att fråga föraren.
- Se artikel 2.3 om när bestämmelserna i AETR ska tillämpas. Förordning (EG) nr 561/2006 har företrädare framför AETR när det gäller körtidsbegränsningar för en- eller tvåveckorsperioder där det förekommer olika slags resor. Om fordon som omfattas av förordningen är registrerade i en medlemsstat eller i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och inte gör "AETR-resor" så tillämpas förordning (EG) nr 561/2006.
- Ett fordon som gör en resa enbart inom de nämnda områdena omfattas av förordning (EG) nr 561/2006, oavsett vilket land det är registrerat i.

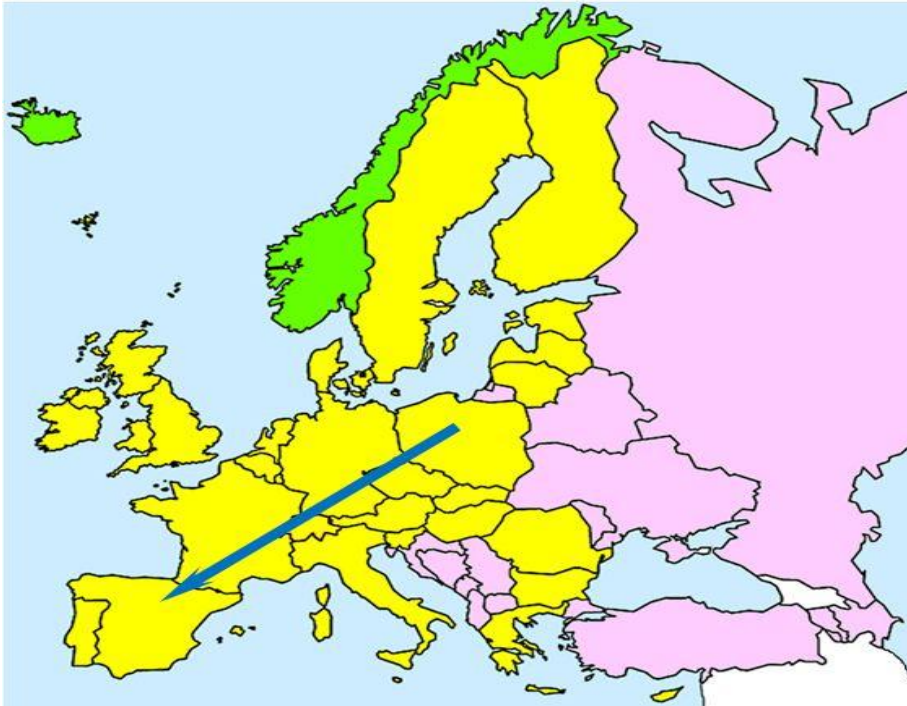
Resultat –

- **Omfattas** – kontrollen av om kraven i förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs kan fortsätta.
- **Omfattas inte eller undantagen** – Avbryt kontrollen eller kontrollera annat än om förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs.

Anm.:

- Den 26 september 2010 anpassades AETR och förordning (EG) nr 561/2006 nästintill fullständigt till varandra.
- Fordon som registrerats i tredjeländer och AETR-länder måste uppfylla kraven i förordning (EG) nr 561/2006 när de utför transporter helt och hållet inom de regioner som nämns här.

Exempel: Körningen av ett polskregistrerat fordon från Polen till Spanien omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 (om inga undantag gäller).



2.2.2.3 Artikel 2.3

2.2.2.3.1 Lagtext

I stället för denna förordning skall AETR tillämpas på internationella vägtransporter som delvis genomförs utanför de områden som anges i punkt 2, för

a) fordon som är registrerade i gemenskapen eller i länder som är parter i AETR, för hela resan,

b) fordon som är registrerade i ett tredjeland som inte är part i AETR, endast för den del av resan som äger rum i gemenskapen eller i länder som är parter i AETR.

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

2.2.2.3.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.2.3.3 Vägkontroll

I artikeln anges vilka resor som omfattas av AETR. Därför måste kontrolltjänstemännen fastställa exakt vilken slags resa som görs.

- Fastställ resans startpunkt och uppgifter om den, inklusive transitpunkter. Detta kan göras genom att undersöka dokumentation i fordonet och fråga föraren. Hänsyn ska tas till hela resan och inte till uppdelningar som orsakats av nationella gränser eller viloperioder.
- Fordon registrerade i länder utanför EU som undertecknat AETR, som är i trafik i EU, gör AETR-resor.
- Fordon som inte härrör från EU, AETR, EES eller Schweiz gör AETR-resor när de är i trafik i EU eller AETR-länderna.
- Fordon registrerade i EU, EES eller Schweiz gör AETR-resor om de kör till, genom eller från AETR-länderna.

Resultat

AETR ska tillämpas – kontrollen av om kraven i AETR är uppfyllda kan fortsätta.

Omfattas inte av bestämmelserna i AETR – utvärdera om resan omfattas av förordning (EG) nr 561/2006, och kontrollera i sådana fall om den förordningen efterlevs.

Omfattas varken av förordning (EG) nr 561/2006 eller AETR – Avbryt kontrollen eller kontrollera annat än om förordning (EG) nr 561/2006 eller AETR efterlevs.

Anm.:

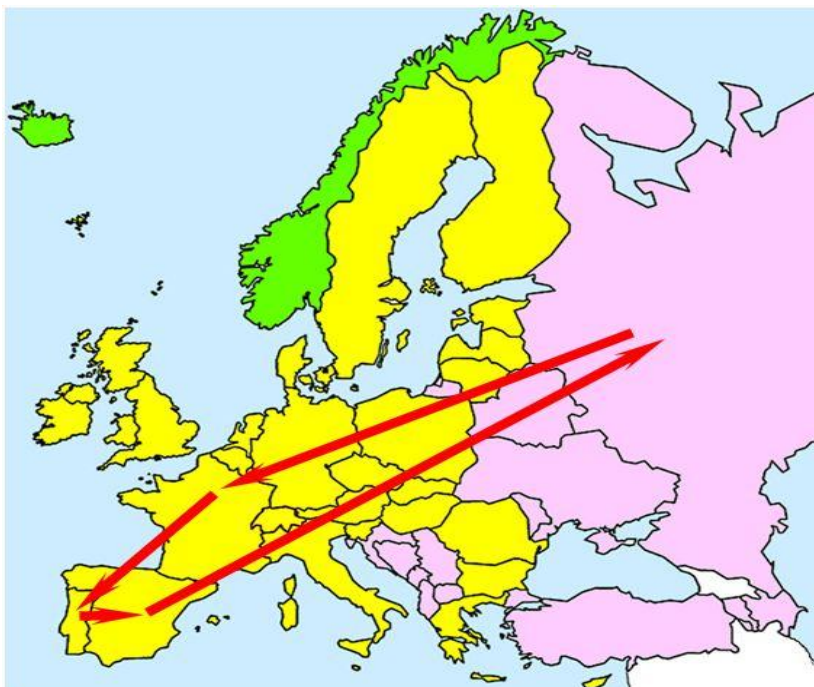
Användningen av "delvis" betyder i den här artikeln att någon del av resan måste ha utförts utanför den region som består av gemenskapen, EES och Schweiz. I AETR regleras **internationella transporter**. I det här sammanhanget anses dock transporter som utförs helt inom den region som består av gemenskapen, EES och Schweiz vara **nationella transporter**, även om de går över staternas gränser. Därför omfattas inte sådana transporter av AETR. Det förs dock rättsliga diskussioner mellan EU och FN om huruvida det är legitimt att förordning (EG) nr 561/2006 tillämpas i stället för AETR-överenskommelsen på förare av fordon som inte är EU-registrerade, även när deras resor görs uteslutande inom EU och utan hinder av artikel 2.2 i den förordningen.

Även om gränserna för kör- och vilotider i AETR och förordning (EG) nr 561/2006 nu är nära anpassade till varandra, så måste kontrolltjänstemännen på ett korrekt sätt fastställa vilken förordning som har överträtts. För att ha en solid grund för sanktionen är det viktigt att veta vilka bestämmelser som är tillämpliga.

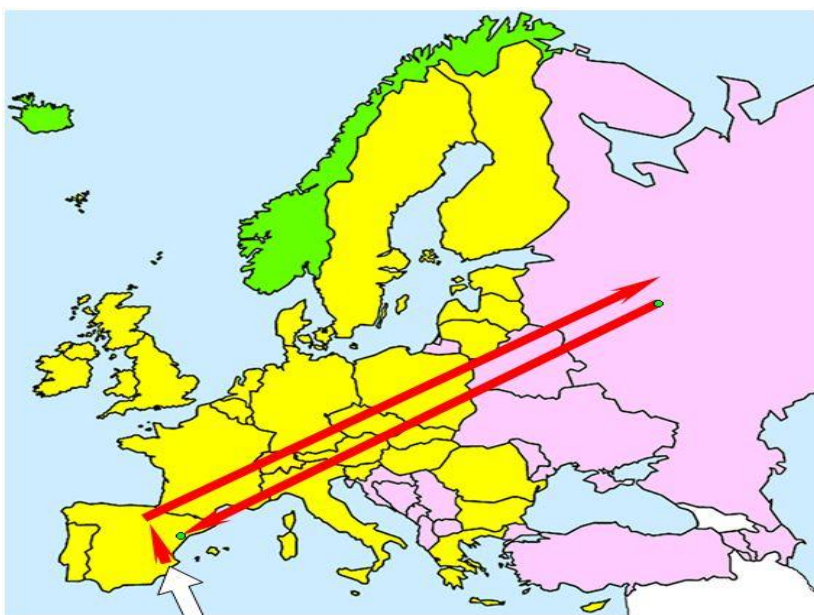
Fordon från tredjeländer måste följa bestämmelserna i AETR när de är på gemenskapens territorium eller territorium som tillhör ett land som undertecknat AETR när de utför transporter i den mening som avses i artikel 2.3.

Om en förare omfattas av både AETR och förordning (EG) nr 561/2006 under en och samma vecka bör den tillåtna körtiden uppfylla kraven i förordningen.

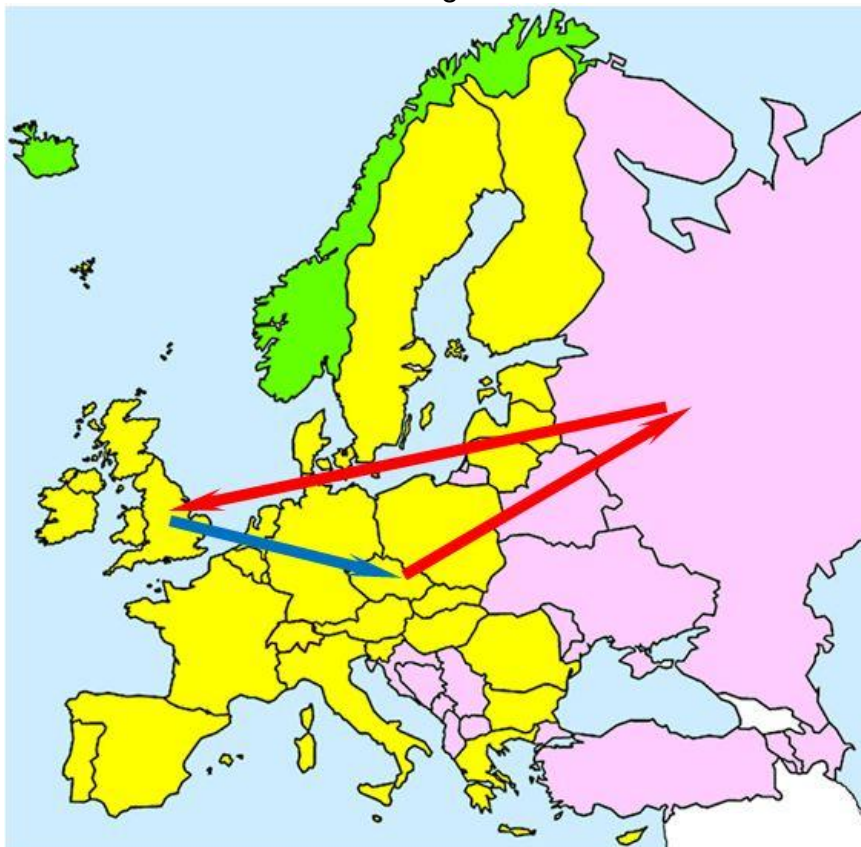
Exempel: Ett ryskregistrerat fordon (en förare) som gör en resa till EU med många stopp måste följa bestämmelserna i AETR. Resan på bilden föreställer ett fordon som transporterar sändningar till Frankrike, Portugal och Spanien. Sedan lastas det om och utför en transport från Spanien till Ryssland.



Exempel: Ett fordon som är registrerat i Marocko (ett tredjeland) måste följa bestämmelserna i AETR när fordonet kör till eller genom EU.



Exempel: En lastbil registrerad i Storbritannien (en förare) levererar till Tjeckien – då gäller förordning (EG) nr 561/2006. Sedan skickas den till Ryssland för att hämta en last som ska levereras i Storbritannien – då gäller bestämmelserna i AETR.



Sammanfattningsvis måste kontrolltjänstemännen vid en vägkontroll fastställa om ett fordon tekniskt sett omfattas av förordning (EG) nr 561/2006, med hänsyn till de angivna undantag och nationella undantag som kan tillämpas.

Vilken slags resa som görs av fordonet i fråga avgör samtidigt vilka bestämmelser som ska tillämpas, dvs. förordning (EG) nr 561/2006, AETR eller nationella bestämmelser.

Europeiska kommissionens rättstjänst har angett att även om ordalydelsen i artikel 2.3 får det att låta som om resan görs av **fordonet** så är förarens aktivitet den avgörande faktorn för vilka bestämmelser som är tillämpliga, enligt artikel 1 i förordning (EG) nr 561/2006. Alltså påbörjas en resa när en **viss förare** går ombord på ett fordon och den avslutas när föraren avslutar resan i det fordonet. I detta sammanhang bör en körning tolkas som en resa med ett fordon/en förare.

Ett fordon används till exempel för att transportera en last från Moskva via Minsk till Paris. En förare som används under hela resan måste följa bestämmelserna i AETR. En förare som kör fordonet från Moskva till den polska gränsen måste följa bestämmelserna i AETR. En andra förare, som går ombord på fordonet vid den polska gränsen och slutför resan måste följa förordning (EG) nr 561/2006.

Anm.: Följderna av den här förklaringen har ännu inte utretts fullt ut. Därför kan det hända att en resa i vissa medlemsstater definieras utifrån fordonet.

Använd förteckningen nedan för att se vilka stater som ingår i EU och vilka som är nära EU.

EU-medlemsstater:

Belgien (B), Bulgarien (BLG), Cypern (CY), Danmark (DK), Estland (EST), Finland (SF), Frankrike (F), Grekland (GR), Irland (IRL), Italien (I), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (L), Malta (M), Nederländerna (NL), Polen (PL), Portugal (P), Rumänien (RO), Slovakien (SK), Slovenien (SL), Spanien (E), Storbritannien (GB), Sverige (S), Tjeckien (CZ), Tyskland (D), Ungern (H), Österrike (A)

Länder som undertecknat EES-avtalet

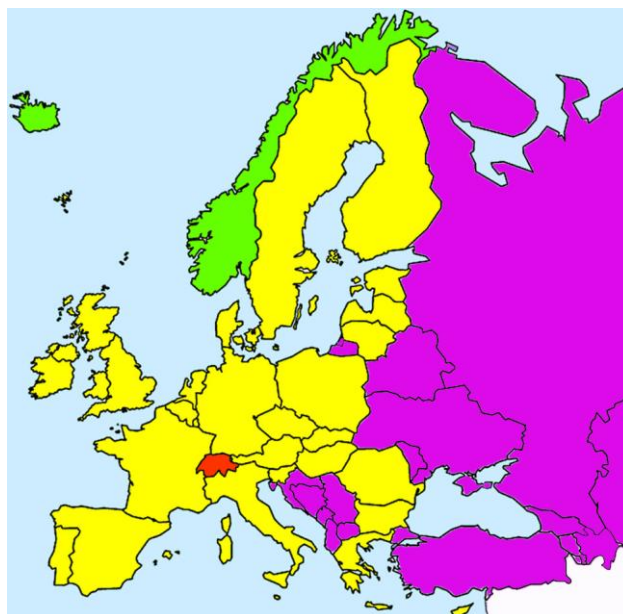
Medlemsstaterna + Island (IS), Liechtenstein (FL) och Norge (N)

Länder som undertecknat AETR

Alla EU-medlemsstater + alla EES-länder (utom Island) + Albanien (AL), Andorra (AD), Armenien (AM), Azerbajdzjan (AZ), Bosnien och Hercegovina (BA), Georgien (GE), Kazakstan (KZ), Kroatien (HR), Makedonien (MK), Moldavien (MD), Monaco (MC), Montenegro (MNE), Ryssland (SU), San Marino (SM), Serbien (SRB), Tadzjikistan (TJ), Turkiet (TR), Turkmenistan (TM), Ukraina (UA), Uzbekistan (UZ), Vitryssland (BY), + Schweiz (CH)

Övriga

Schweiz har undertecknat AETR och har, trots att landet inte är en EU-medlemsstat, anslutit sig till förordning (EG) nr 561/2006.



2.2.3

Artikel 3

2.2.3.1 Lagtext

Denna förordning skall inte tillämpas på vägtransporter med

- a) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,*
- b) fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen,*
- c) fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av försvarsmakten, räddningstjänsten, brandförsvaret och styrkor som är ansvariga för upprätthållande av allmän ordning, om transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer och genomförs under deras kontroll,*
- d) fordon som används i nödsituationer eller för räddningsarbete, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,*
- e) specialfordon som används för sjukvårdsändamål,*
- f) specialfordon för bärgning som används inom en radie av 100 km från den ort där fordonet är stationerat,*
- g) fordon som provas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift,*
- h) fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton, vilka används för icke-kommersiell transport av gods,*
- i) kommersiella fordon som betraktas som veteranfordon enligt lagstiftningen i den medlemsstat där de körs och som används för icke-kommersiell transport av personer eller gods.*

2.2.3.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.3.3 Vägkontroll

En kontrolltjänsteman kan ha fastställt att ett fordon omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 (artikel 2) och därmed ska kontrolleras, men måste vara säker på att fordonstypen och verksamhetens art inte gör att fordonet är undantaget från kraven i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85. Följande kan bidra till att fastställa om något av undantagen i artikel 3 gäller.

Anm.: Undantagen i denna artikel åtföljs av motsvarande undantag som avser montering av färdskrivare (och deras användning) i artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 3821/85.

a) Kan kontrolleras genom att se efter i tidtabellen och en karta/linjeplan om föraren har detta. Anm.: Det är linjens faktiska längd som gäller, inte det radiella avståndet. Observera också att körsträckan mellan bussgaraget och linjens startpunkt, eller till och med mellan olika bussgarage, tekniskt sett omfattas av förordningen. I vissa medlemsstater kan dock tillsynsmyndigheten ha den pragmatiska inställningen att sådana resor inte innebär passagerartransporter och att det därför skulle vara orimligt att kräva att en färdskrivare är installerad.

b) Den högsta tillåtna hastigheten anges antingen på fordonet eller i de fordonsspecifika dokumenten. Omfattar fordon där detta begränsas genom en installerad hastighetsbegränsande anordning.

c) Utseendet gör att det ofta är uppenbart när det rör sig om undantagna fordon. Försök då få en bekräftelse från föraren om att detta är fallet, och att det inte rör sig om en liknande privat tjänst.

För hyrda fordon eller fordon utan kännetecken kan man klargöra om undantaget gäller genom att fråga föraren om resans syfte. Om det råder tvivel kan det vara nödvändigt att kontrollera med arbetsgivare/befälhavare.

Detta undantag **gäller inte** kommersiella företag som arbetar för de organ som anges i lagtexten.

d) Detta biståndsgivande måste vara en direkt följd av en nödsituation eller en räddningsaktion. Det räcker inte att endast tillhandahålla humanitär hjälp eller välgörenhet för att undantaget ska gälla. Kontrollera detta genom att undersöka lastdokument och fråga föraren.

En nödsituation omfattar följande:

- Fara för människors eller djurs liv eller hälsa.
- Allvarliga avbrott för viktiga offentliga tjänster, telekommunikationer och posttjänster, användning av vägar, järnvägar, hamnar eller flygplatser eller allvarliga egendomsskador.

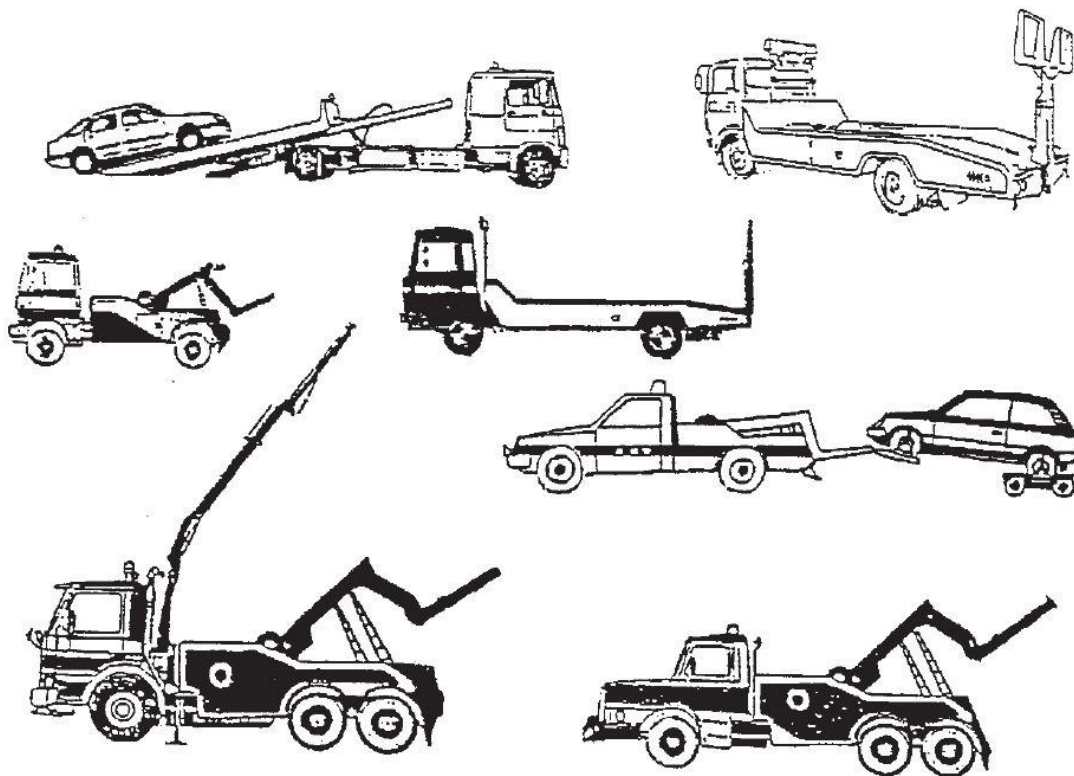
Undantaget gäller endast så länge nödsituationen varar. När nödsituationen är under kontroll upphör undantaget att gälla.

Stora störningar i transportinfrastrukturen genom utdraget och kraftigt snöfall kan orsaka en sådan nödsituation.

e) Fordon som ambulanser, blodgivarbussar och kroppsscannrar måste vara utrustade med specialiserad utrustning som ger någon slags medicinsk behandling. Kontrollera detta genom en fysisk kontroll av fordonet. Resans främsta syfte måste vara för behandling. En buss som anpassats för att möjliggöra transporter av sjuka eller rörelsehindrade till Lourdes till exempel kan alltså inte undantas från förordningen genom att hävda att det är en ambulans.



f) Ett specialfordon för bärgning måste vara konstruerat eller anpassat för att kunna hämta obrukbara fordon (domstolens dom). Fordonets stationeringsort måste fastställas för att kontrollera radien av högst 100 km, som är ett villkor för att undantaget ska tillämpas. Tänk på att fordonet även kan användas för verksamhet som inte har att göra med bärgning inom en radie av 100 km. En bärgningsbil som är utrustad med ett skjutbart flak för att hämta obrukbara bilar kan inom en radie av 100 km från fordonets stationeringsort frakta annat gods än trasiga fordon och ändå vara undantagen från förordningen. Denna fordonstyp kan vara utrustad med en färdsskrivare, men enligt undantaget måste den inte användas. Vid en "hämtningsresa" som överstiger en radie av 100 km måste en färdsskrivare vara installerad och användas.



g) Resans slag och syfte måste fastställas (genom att fråga föraren) för att se om undantaget är tillämpligt. Utrustning ombord och den typ av last som fraktas kan ge en fingervisning om att undantaget kanske inte är tillämpligt. Undantaget är inte tillämpligt när ett fordon tas till en obligatorisk periodisk provning. Ett typiskt exempel på en undantagen aktivitet är om en

mekaniker gör en resa för att kontrollera att fordonets styrning har reparerats på ett tillfredsställande sätt.

Nya fordon som kontrolleras i samband med utvecklingsarbete är undantagna.

Ombyggda (eller omkonstruerade) fordon som kontrolleras på väg innan användning är undantagna.

h) Fordonstypen/kapaciteten kan styrkas av fordonsspecifika dokument. Resan får inte ha några inslag av uthyrning eller ersättning, och det transporterade godset får inte ha något samband med handel eller företagande. För att kontrollera detta bör frågor ställas till föraren och lasten inspekteras. En kombination av fordon betyder ett fordon plus släpvagn eller påhängsvagn.

i) Vad som är "veteranfordon" anges i varje enskild medlemsstats lagstiftning. Sådana fordon får inte användas för kommersiella transporter av gods eller passagerare. För att kontrollera detta bör frågor ställas till förare och passagerare och eventuell last inspekteras.

Sammanfattning

Fordon som är undantagna enligt artikel 3 kontrolleras inte på grundval av förordning (EG) nr 561/2006. De är dock inte undantagna från andra typer av kontroller.

Kontrolltjänstemännen bör pröva hävdade undantag. Om det inte finns någon grund för dem bör en fullständig kontroll göras inom ramen för förordning (EG) nr 561/2006.

Undantagna körningar bör vid något tillfälle registreras som "omfattas inte" för att ange att körperioden ska anses vara "annat arbete" när den kombineras med aktiviteter som omfattas.

2.2.1 Artikel 4

2.2.4.1 Lagtext

I denna förordning gäller följande definitioner:

a) **vägtransport**: all körning helt eller delvis på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods.

b) **fordon**: motorfordon, dragfordon, släpvagn och påhängsvagn eller en kombination av dessa fordon, enligt följande definitioner:

- **motorfordon**: fordon som kör på väg av egen kraft, som inte permanent går på räls och som normalt används för transport av personer eller gods.
- **dragfordon**: fordon som kör på väg av egen kraft, som inte permanent går på räls och som är speciellt konstruerat för att dra, skjuta eller på annat sätt förflytta släpvagnar, påhängsvagnar, anordningar eller maskiner.
- **släpvagn**: fordon konstruerat för att kopplas till motor- eller dragfordon.
- **påhängsvagn**: släpvagn utan framaxel, kopplad på sådant sätt att en avsevärd del av dess egen vikt och lastens vikt bärs av motor- eller dragfordonet.

c) **förare**: person som kör fordonet, även under kort tid, eller som i tjänsten medföljer i ett fordon för att vid behov vara tillgänglig för körning.

d) **rast**: tidsperiod under vilken föraren inte får köra eller utföra något annat arbete och som endast skall utnyttjas för återhämtning.

e) **annat arbete**: all verksamhet som definieras som arbetstid i artikel 3 a i direktiv 2002/15/EG utom "körning", inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn.

f) **vila**: sammanhängande tidsperiod under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid.

g) **dygnsvila**: tidsperiod under dygnet under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid och som består av normal dygnsvila eller reducerad dygnsvila.

- **normal dygnsvila**: en viloperiod om minst elva timmar. Alternativt kan den normala dygnsvilan tas ut i två perioder, den första bestående av minst tre timmars sammanhängande vila och den andra perioden av minst nio timmars sammanhängande vila.
- **reducerad dygnsvila**: en viloperiod om minst nio men mindre än elva timmar.

h) **veckovila**: tidsperiod under veckan under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid, vilken består av normal veckovila eller reducerad veckovila.

- **normal veckovila**: en viloperiod om minst 45 timmar.
- **reducerad veckovila**: en viloperiod om mindre än 45 timmar, vilken kan förkortas till minst 24 sammanhängande timmar, under förutsättning att villkoren i artikel 8.6 är uppfyllda.

i) **vecka**: tidsperiod mellan 00.00 på måndag och 24.00 på söndag.

j) **körtid**: tid som registrerats som körning

- automatiskt eller halvautomatiskt av färdskrivaren enligt bilaga I och bilaga I B i förordning (EEG) nr 3821/85, eller

– manuellt i enlighet med kravet i artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3821/85.

k) **daglig körtid**: sammanlagd körtid mellan slutet på en dygnsvila och början på nästa dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila.

l) **körtid per vecka**: sammanlagd körtid under en vecka.

m) **högsta tillåtna vikt**: högsta tillåtna vikt för ett körklart och fullt lastat fordon.

n) **linjetrafik för persontransporter**: nationell och internationell trafik enligt definitionen i artikel 2 i rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss (10).

o) **multibemanning**: bemanning av ett fordon där minst två förare medföljer fordonet för att köra det under varje körperiod mellan två på varandra följande perioder av dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila. Närvaron av minst två förare är frivillig under den första timmen av multibemanning, men obligatorisk för den återstående perioden.

p) **transportföretag**: fysiska och juridiska personer, sammanslutningar eller grupper av personer som inte är juridiska personer med eller utan vinstdrivande syfte samt offentliga organ, antingen med egen ställning som juridisk person eller underställda en myndighet med sådan ställning, vilka utför vägtransporter, oberoende av om detta sker för egen räkning eller mot betalning eller annan ersättning.

q) **körperiod**: den sammanlagda körtiden från det att föraren börjar köra efter en viloperiod eller en rast till dess att han tar en viloperiod eller en rast. Körperioden får vara oavbruten eller avbruten.

2.2.4.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.4.3 Vägkontroll

I artikeln anges tillämpliga definitioner för att den betydelse som avses enklare ska kunna förstås korrekt. När artiklarna i förordning (EG) nr 561/2006 förklaras måste man ofta hänvisa till dessa definitioner. I många fall behöver definitionerna själva utvecklas och förtydligas, och i sådana fall görs det nedan:

a) Vad som är en för allmän trafik upplåten väg ska definieras av varje medlemsstat. En körning börjar (i det här fallet) när en förare tar över ett fordon och slutar när föraren inte längre har kontroll över fordonet eller tar en kvalificerad viloperiod. I detta fall kan en körning bestå av flera korta körningar. Den här definitionen medför faktiskt att även körning utanför allmänna vägar (t.ex. på privat egendom) omfattas av förordningen om även körning på för allmän trafik upplåtna vägar ingår under den dagliga körtiden. Enligt definitionen omfattas tomma fordon av förordningen.

b) Observera: ett fordon kan avse en kombination av fordon (fordon och släpvagn).

- c)** Passagerare som är tillgängliga för körning definieras som förare och omfattas alltså av förordningen och förordning (EEG) nr 3821/85 från deras arbetsdags början. Om en förare är tillgänglig (som del av tjänsten) för körning måste detta registreras i förarens diagramblad. När båda förarna finns ombord (en timmes tolerans vid körningens början) kan multibemanningsundantag hävdas, annars tillämpas bestämmelserna för en förare på båda. Kontrolltjänstemännen bör vara medvetna om att förare kan hävda att de inte är tillgängliga när de i själva verket är det. Men det kan hända att förare faktiskt är passagerare och inte är tillgängliga för körning. De bör därför behandlas som passagerare om inte motsatsen kan bevisas.
- d)** En rast kan tas i ett rullande fordon (multibemanning) under förutsättning att föraren är inaktiv och att perioden endast utnyttjas för återhämtning. Om rast tas i ett rullande fordon vid multibemanning i ett fordon utrustat med digital färdskrivare anses en period av 45 minuters tillgänglighet vara en registrerad rast. (Med digital färdskrivare kan raster i rullande fordon inte registreras.) Om en period av tillgänglighet registrerats i ett fordon med en förare, och det inte finns belägg för att perioden inte uteslutande har använts för återhämtning, anser många medlemsstaters tillsynsmyndigheter att perioden är en rast.
- e)** Här ingår allt arbete utom körning för arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn, samt körning som inte omfattas av förordningen. Om en person till exempel var anställd av en arbetsgivare som säkerhetsvakt under 3 timmar innan samma person för en annan arbetsgivares räkning tog kontroll över ett fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006, anses den första aktiviteten enligt förordning (EG) nr 561/2006 vara "annat arbete" och ska registreras som detta. Men under de dagar som inga körningar som omfattas av förordningen utförs behöver inte körningar som inte omfattas eller annat arbete registreras.
- f)** Fritt kan förfoga över sin tid innebär att föraren inte kan erbjuda sig att arbeta, eftersom föraren även som obetald arbetstagare är under en arbetsgivares kontroll. Frivilligt arbete som inte medför några kontraktsenliga skyldigheter kan anses vara fritt förfogande över sin tid.
- g)** Normal dygnsvila ska omfatta antingen minst elva sammanhängande timmar eller, om den delas upp på två perioder, så ska den första vara minst tre timmar och den andra minst nio timmar.
Reducerad dygnsvila omfattar mer än nio timmar men mindre än elva timmar.
För att lägga samman den dagliga körtiden (se k) måste det fastställas när dygnsvilan inleddes. Om dygnsvilan delas upp i detta syfte anses den ha börjat när notimmarsdelen inleddes.
En kompensationsperiod för en tidigare reducerad veckovila kan tas ut i samband med en dygnsvila.
- h)** Veckovila är en period av sammanhängande vila som är tillräckligt lång för att **åtminstone** vara antingen en normal veckovila eller en reducerad veckovila.
Normal veckovila omfattar minst 45 sammanhängande timmar.
Reducerad veckovila omfattar mer än 24 men mindre än 45 sammanhängande timmar.
En veckovila på 49 timmar klassas alltså som normal veckovila och en veckovila på 31 timmar klassas som reducerad veckovila.
Veckovilan kan bestå av normal eller reducerad veckovila plus kompensation för tidigare reducerad veckovila.

i) En vecka innebär en "fast vecka", dvs. kl. 00.00 på måndag till kl. 24.00 på söndag (lokal tid).

j) Detta avser körtid som registrerats automatiskt eller halvautomatiskt av en korrekt använd färdskrivare, alternativt manuellt vid behov.

Observera att detta på grund av begränsningar hos den digitala färdskrivaren kan skilja sig något från faktisk körtid (se Vägledning 4).

k) Denna definition kan även omfatta körning mellan veckovila och dygnsvila eller mellan två veckovilor.



l) Körtid per vecka betyder den totala, sammanlagda körtiden under en vecka. Den inkluderar alltså all körtid som är en följd av att den normala dygnsvilan avbryts på grund av färje- eller tågtransporter.

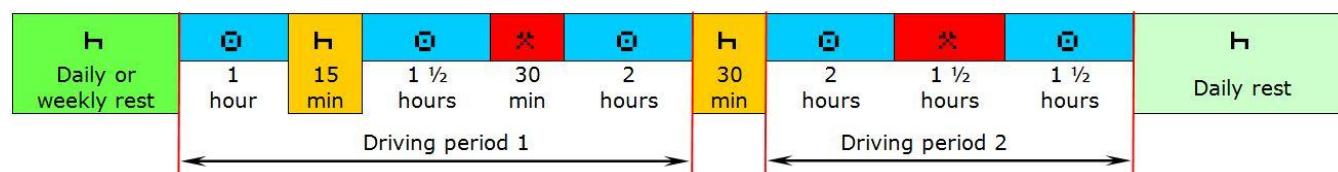
m) Förordningen omfattar fordon eller kombinationer av fordon och släpvagnar där den högsta tillåtna vikten överstiger 3 500 kg. Kontrolltjänstemännen måste se till att tolka fordonets tekniska dokumentation eller tillverkarens uppgifter korrekt. Den högsta tillåtna vikten anges vanligen både för användning av fordonet ensamt och för en kombination av fordon. Vissa fordon omfattas inte av förordningen när de används ensamma, men omfattas av den när de används i en kombination.

n) Inget förtydligande behövs.

o) En förare kan ha sällskap av mer än en annan förare under loppet av körningen. Detta är också multibemanning. På så vis kan en förare begära undantag på grund av multibemanning, medan andra förare som ingick i bemanningen under arbetsperioden kanske inte beviljas detta undantag (se artikel 8).

p) Vem som helst som använder fordonet. Det kan vara en person eller något annat rättssubjekt.

q) En **daglig körperiod** består av flera körperioder som även de kan vara oavbrutna eller avbrutna.



2.2.5 Artikel 5

2.2.5.1 Lagtext

1. *Lägsta ålder för konduktörer skall vara 18 år.*

2. *Lägsta ålder för förarbiträden skall vara 18 år. Medlemsstaterna får emellertid sänka förarbiträdenas lägsta ålder till 16 år*

a) vid vägtransporter som utförs inom en medlemsstat inom en radie av 50 km från den ort där fordonet är stationerat, inbegripet kommuner vars centrum är belägna inom denna radie,

b) om det sker i yrkesutbildningssyfte, och

c) om det står i överensstämmelse med nationella arbetsrättsliga regler.

2.2.5.2 Överträdelser

Besättningens åldrar	561- 5
----------------------	---------------

2.2.5.3 Vägkontroll

Kontrolltjänstemännen bör fastställa fordonets stationeringsort och uppgifter om resan genom information från föraren. De kan kontrollera förarens identitets- eller körkort för att fastställa ålder.

Överträdelse inträffar om föraren är minderårig.

Om det finns förarbiträden i 16–18 årsåldern ska kontrolltjänstemännen kontrollera att radiegränsen på 50 km inte överskrids.

En överträdelse som avser lägsta ålder bör anses vara en *allvarlig överträdelse* enligt riktlinjerna i bilaga III till direktiv 2006/22/EG (i sin ändrade lydelse).

2.2.6 Artikel 6**2.2.6.1 Lagtext**

1. Den dagliga körtiden får inte överstiga nio timmar.

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

2. Körtiden under en vecka får inte överstiga 56 timmar och får inte leda till att den maximala veckoarbetstiden enligt direktiv 2002/15/EG överskrids.

3. Den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar.

4. Till daglig körtid och körtid per vecka skall räknas all körtid på gemenskapens territorium eller i ett tredjeland.

5. En förare skall som "annat arbete" registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som han kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera alla perioder av "tillgänglighet" enligt definitionen i artikel 15.3 c i förordning (EEG) Nr 3821/85 sedan sin senaste dygns- eller veckovila. Denna registrering skall göras antingen för hand på ett diagramblad, eller på en utskrift, eller genom att med användning av funktionen manuell inmatning föra in uppgifter i färdskrivaren.

2.2.6.2 Överträdelser

10 timmars körtid överskrids.	561- 6-1
9 timmars körtid överskrids när endast 9 timmar tillåts (inga 10-timmarpass kvar).	561- 6-1
Den maximala körtiden på 56 timmar under en vecka överskrids.	561- 6-2
Den maximala körtiden på 90 timmar under två veckor överskrids.	561- 6-3
Överträdelse av förordning (EEG) nr 3821/85 vad gäller registrering av tjänsteutövande.	561- 6-5

2.2.6.3 Vägkontroll

Kontrolltjänstemännen bör analysera alla uppvisade diagramblad från färdskrivaren (eller digitala uppgifter) för att fastställa den dagliga körtiden och lägga samman dessa på ett korrekt sätt för att fastställa de totala körtiderna per vecka. De totala körtiderna per vecka granskas sedan för att fastställa den totala körtiden under tvåveckorsperioder. Använd följande tvåstegsmetod:

Steg 1

- Kontrollera registrerad körtid från färdskrivarens diagramblad eller digitala uppgifter. Lägg samman körperioderna mellan en dygns- eller veckovilas slut och nästa dygns- eller veckovilas början för att fastställa den dagliga körtiden.

[Enligt kommissionens rekommendationer bör inte körtider som avbryts av viloperioder på minst sju timmar läggas samman när de dagliga körtiderna fastställs. Observera att en sådan otillräcklig viloperiod trots detta skulle utgöra ett brott mot reglerna om dygnsvila. (Alla medlemsstater följer inte denna rekommendation.)]

- Kontrollera att körtidsbegränsningen på 10 timmar inte har överskridits.
- Gör om detta för varje diagramblad.
- Om gränsen överskrids utgör detta en överträdelse vid varje tillfälle. Att överskrida gränsen med
 - upp till 1 timme utgör en *mindre överträdelse*,
 - mer än 1 timme men mindre än 2 timmar utgör en *allvarlig överträdelse*,
 - mer än 2 timmar utgör en *mycket allvarlig överträdelse*.

Kontrollera att den dagliga körtiden på 9 timmar inte har överskridits mer än två gånger under en vecka (se definitionen av [vecka](#) i artikel 4).

- Där detta har inträffat är varje tillfälle utöver de två tillfällen som är tillåtna en överträdelse av den dagliga körtiden (9 timmar). Att då överstiga 9-timmarsgränsen med
 - upp till 1 timme utgör en *mindre överträdelse*,
 - mer än 1 timme men mindre än 2 timmar utgör en *allvarlig överträdelse*,
 - mer än 2 timmar utgör en *mycket allvarlig överträdelse*.
- Lägg samman de dagliga körperioderna under varje vecka i de uppvisade registreringarna för att fastställa körtid per vecka. Observera att om en förarens arbete inte har anpassats till den fasta veckan så kan föraren sammanlagt ha 58 timmars körtid mellan två veckovilor och ändå följa bestämmelserna. Om körtiden under en vecka överskrider 56 timmar är det en överträdelse. Att överskrida gränsen med
 - upp till 4 timmar utgör en *mindre överträdelse*,
 - mer än 4 timmar men mindre än 14 timmar utgör en *allvarlig överträdelse*,
 - mer än 14 timmar utgör en *mycket allvarlig överträdelse*.
- Lägg samman körtiden för två på varandra följande (fasta) veckor för att fastställa tvåveckorstotalen. Varje (fasta) tvåveckorstotal som överskrider de tillåtna 90 timmarna är en överträdelse. Att överskrida gränsen med
 - upp till 10 timmar är en *mindre överträdelse*,
 - mer än 10 timmar men mindre än 22,5 timmar är en *allvarlig överträdelse*,
 - mer än 22,5 timmar är en *mycket allvarlig överträdelse*.

Steg 2

Undersök varje post för att fastställa att alla föraraktiviteter har redovisats, t.ex. annat arbete eller körningar som inte omfattas av förordningen. I registreringarna ska arbete som utförts

innan föraren tog kontroll över fordonet och efter att föraren överlämnat kontrollen ingå. Följande ska registreras som "annat arbete":

- Tid som definieras som arbetstid i artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG.
- Körtid med ett fordon som används för kommersiella transporter och inte omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

Dessutom ska man på lämpligt sätt registrera

- tid då arbetstagaren är tillgänglig i den mening som avses i artikel 15.3 c i förordning (EEG) nr 3821/85

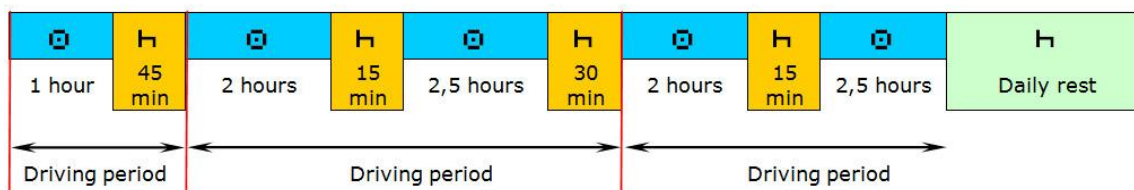
sedan hans senaste dygns- eller veckovila.

Detta ska registreras antingen för hand på ett diagramblad, på en utskrift eller med hjälp av färdskrivarens funktion för manuell inmatning.

Om registreringen har avbrutits måste föraren förklara varför detta gjorts. Om kontrolltjänstemannen genom att ställa frågor till föraren eller med annan tillgänglig bevisning kan fastställa att reglerade aktiviteter har utförts utan att registreras tyder det på underlåtenhet att registrera vilket är en överträdelse av denna artikel.

En sådan överträdelse utgör en *mycket allvarlig överträdelse*.

i) Exempel på en dag med 10 timmars körning och korrekt tagna raster.



ii) Ofullständig dygnsvila kan leda till att den dagliga körtiden överskrids.



Daglig körtid: 17,5 timmar. [Artikel 4 k]

iii) Exempel på korrekt fördelning av körtid och veckovilor.

TRACE Transport Regulators Align Control Enforcement

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
H Weekly rest (week 1)		🚗 Driving 9 hours	🚗 Driving 9 hours	🚗 Driving 9 hours	🚗 Driving 9 hours	H Red. weekly rest (week 2)	🚗 Driving 10 hours	🚗 Driving 10 hours	🚗 Driving 10 hours	🚗 Driving 10 hours	🚗 Driving 9 hours	🚗 Driving 5 hours	H Weekly rest (week 3)		🚗 Driving 10 hours	🚗 Driving 9 hours	🚗 Driving 9 hours	🚗 Driving 10 hours	
		4 24-hour periods				6 24-hour periods						4 24-hour periods							
		Weekly driving time: 56 hours							Weekly driving time: 34 hours							Weekly driving time: 38 hours			

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	
week 1		Week 2							Week 3							Week 4				
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3) Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week.		Other work (*)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	
		4				6						5								
		24-hour periods				24-hour periods						24-hour periods								
		Weekly driving time: 56 hours							Weekly driving time: 34 hours							Weekly driving time: 38 hours				
		Two weeks driving time: 90 hours																		

		Week 1							Week 2							Week 3							Week 4							Week 5							Week 6																																	
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S																																		
Weekly rest		Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Red. weekly rest	Driving 9 h	Driving 8 h	Driving 7 h	Driving 5 h	Driving 5 h	Weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Red. weekly rest																																		
																																					3 24-hours periods	6 24-hours periods	5 24-hours periods	6 24-hours periods	5 24-hours periods	6 24-hours periods																												
																																					Weekly driving time						Weekly driving time						Weekly driving time						Weekly driving time						Weekly driving time									
Two weeks driving time (week 1 and 2)																																					Two weeks driving time (week 3 and 4)												Two weeks driving time (week 5 and 6)																					
																																					Two weeks driving time (week 2 and 3)										Two weeks driving time (week 4 and 5)																							

Anm.:

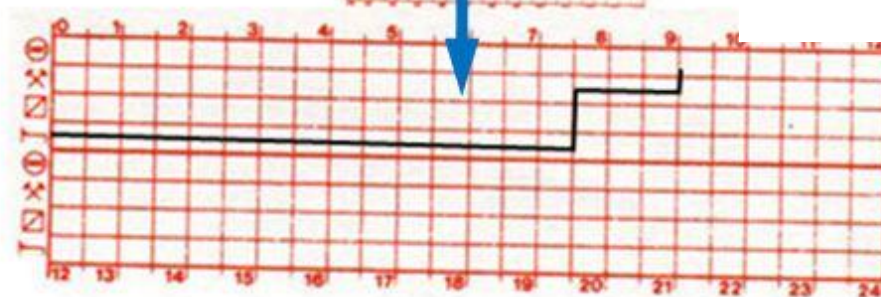
- I exemplet ovan är det tydligt att förarens arbete inte måste anpassas efter fasta veckor (med andra ord ta veckovilan på helgen) och att arbetsveckans längd kan variera med upp till maximalt 6 x 24 timmar (se även 12-dagarsundantaget för bussförare i artikel 8.6a).
 - En ny förarvecka (ska inte blandas ihop med den fasta veckan) börjar efter en kvalificerad veckovila. Veckovilan måste vara tillräckligt lång för att körtidsbegränsningarna för (fasta) veckor och tvåveckorsperioder ska respekteras. Det innebär att en förare som har nått körtidsbegränsningen för veckan/tvåveckorsperioden kanske inte får köra förrän i början av nästa fasta vecka, även om en kvalificerad veckovila har tagits ut.
 - Man kan också se att en förarvecka i teorin kan uppgå till 58 timmars laglig körtid samtidigt som körtidsbegränsningen för fasta veckor respekteras.
 - Observera också att gränsen på 90 timmar under en tvåveckorsperiod avser fasta veckor. I exemplet ovan respekteras gränsen.
- iii) Följande är exempel på aktiviteter utanför fordonet som har registrerats manuellt.

▼ 30/11/2011 09:15 (UTC)
 24h
 PEREZ PEREZ
 30/11/2011 67
 h 00:00 06:30 06h30 *
 x 06:30 08:00 01h30
 h 08:00 08:11 00h11
 A E/1111 DDD
 2736 km
 x 08:11 08:14 00h03
 o 08:14 08:47 00h33
 o 08:47 09:04 00h17
 o 09:04 09:14 00h10
 x 09:14 09:15 00h01
 2753 km; 17 km
 e 00h43 16 km

Utskrift förarkort

▼ 30/11/2011 09:16 (UTC)
 24h
 30/11/2011
 2736 -
 o
 2736 km
 h 00:00 08:11 08h11 *
 2736 km; 0 km
 o PEREZ PEREZ
 MANUEL
 o E /0987654321dcba 3
 13/09/2010
 A E/1111 DDD
 29/11/2011 20:11
 2736 km
 x 08:11 08:14 00h03
 o 08:14 08:47 00h33
 o 08:47 09:04 00h17
 o 09:04 09:14 00h10
 x 09:14 09:16 00h02

Utskrift fordonsenhet



Anm.:

I detta exempel visas en manuell registrering på baksidan av ett diagramblad för en förare som vilade från kl. 00.00 till kl. 07.30 och sedan utförde "annat arbete" från kl. 07.30 till kl. 09.00, då han började köra. Då sattes diagrambladet in i färdskrivaren och efterföljande aktiviteter registrerades automatiskt på diagrambladets vaxade sida.

2.2.7 Artikel 7

2.2.7.1 Lagtext

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

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

2.2.7.2 Överträdelser

Kvalificerad rast har inte tagits.	561- 7
------------------------------------	---------------

2.2.7.3 Vägkontroll

För varje registrering läggs körtiden samman (med början från den första körperioden efter en viloperiod) till dess att 4,5 timmar har uppnåtts. Under eller strax efter denna körperiod måste antingen en rast på 45 minuter ha tagits eller minst 15 minuter följt av ytterligare minst 30 minuter.

Anm.: Det är ett uttryckligt krav att raster ska registreras som "raster". Men innan perioder registrerade som tillgänglighet avfärdas som "raster" bör kontrolltjänstemännen bedöma om dessa perioder har använts uteslutande för återhämtning eller inte.

Om dessa villkor inte är uppfyllda har en överträdelse begåtts.

Om en kvalificerad rast (minst 45 minuter eller 15 + 30 minuter) tas innan 4,5 timmars körtid har uppnåtts börjar beräkningen om från noll igen. Efter varje kvalificerad rast fortsätter man att utvärdera registrerade körperioder på detta vis till dess att dygnsvilan påbörjas. Om en överträdelse upptäcks läggs de körperioder som registrerats mellan kvalificerade viloperioder eller raster samman. På så vis ser man hur allvarlig överträdelsen är.

Om den sammanlagda körperioden innan en kvalificerad rast tas överstiger de tillåtna 4,5 timmarna med

- upp till 30 minuter anses det vara en *mindre överträdelse*,
- mellan 30 minuter och 1,5 timme anses det vara en *allvarlig överträdelse*,
- mer än 1,5 timme anses det vara en *mycket allvarlig överträdelse*.

Metod för att fastställa efterlevnad av förordningen så som den anges i domstolens dom i ärende C116/92⁸ ("Charlton").

En rast på minst 30 minuter följt av ytterligare en rast på minst 15 minuter är inte en kvalificerad rast. På motsvarande sätt bör det noteras att en förare som t.ex. tar en rast på 25 minuter under körperioden på 4,5 timme och sedan ytterligare en i slutet av körperioden inte heller uppfyller kraven. Sådana raster uppfyller inte bestämmelserna trots att de totalt sett uppgår till 50 minuter, vilket är 5 minuter mer än vad som krävs.

Raster som är kortare än 15 minuter bidrar inte till en kvalificerad rast, men ska inte heller anses vara körning eller annat arbete.

Anm.: Restid kan endast betraktas som "vilotid" eller "rast" vid tre tillfällen. Det första är när en förare följer med ett fordon som transporteras med färja eller tåg. I detta fall får föraren ta sin viloperiod eller rast under förutsättning av att han har tillgång till en sovbräda eller en liggplats. Om föraren inte har tillgång till en sovbräda eller en liggplats får inte en viloperiod tas ut. En sådan period av tillgänglighet kan dock anses vara en rast.

Det andra är när ett fordon bemannas av mer än en förare. I detta scenario finns en förare tillgänglig för körning vid behov. När denna förare sitter bredvid fordonsföraren registreras en "period av tillgänglighet".

Det tredje fallet är när ett fordon bemannas av flera än en förare. När en andra förare finns tillgänglig för körning när så krävs, och denne sitter bredvid fordonsföraren och inte aktivt deltar i förarens framförande av fordonet, kan en "rast" även vara en period på 45 minuter av en förarens "period av tillgänglighet".

Körtid som inte omfattas av förordningen bör undantas från dessa beräkningar.

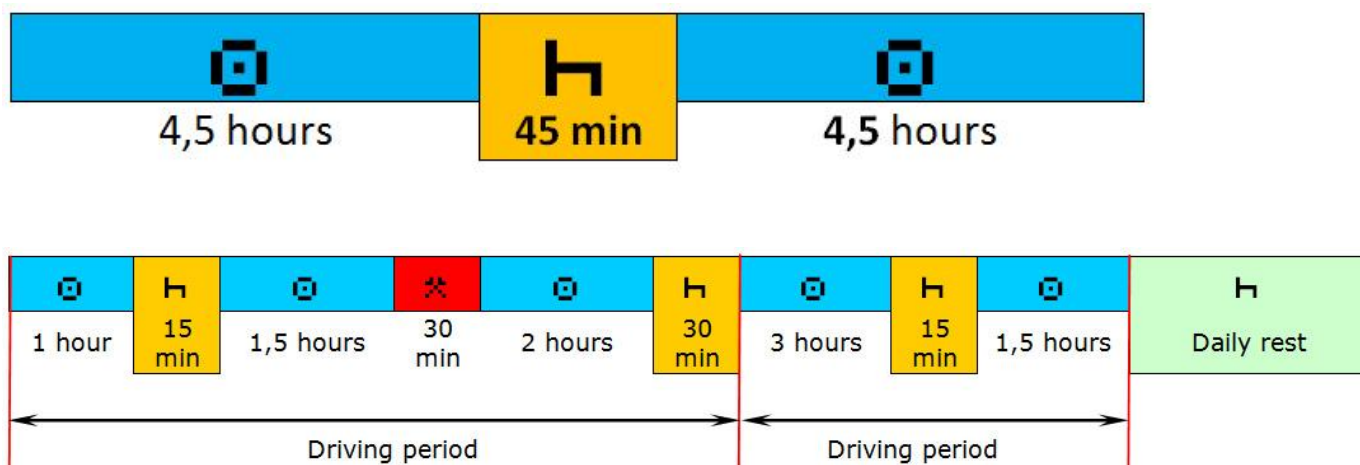
Kontrolltjänstemännen bör dock försöka styrka registreringar av denna typ av aktivitet.

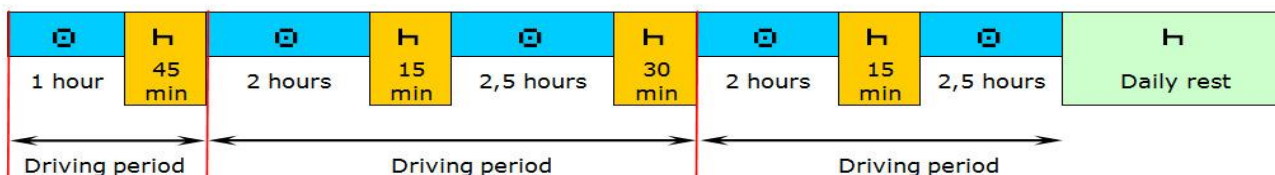
Se Charlton-målet (ref: C116/92) om hur kraven på raster ska beräknas om något är oklart.

Anm.: Syftet med förordning (EG) nr 561/2006 var att lösa ett missförhållande i förordning (EEG) nr 3820/85. Enligt den förordningen kunde man köra i nästan 9 timmar med en rast på endast 15-minuter under den tiden. Genom en uppdelning på 15 + 30 minuter har problemet lösts. Om en uppdelning på 30 + 15 minuter skulle tillåtas undergrävs denna avsikt. Därför måste en sådan uppdelning anses vara en överträdelse trots att den kan tyckas bagatellartad. Andra överträdelser av kravet kan också tyckas vara triviala, särskilt när rasterna sammanlagt överstiger den krävda tiden men inte uppfyller andra kriterier. Kontrolltjänstemännen måste dock ändå försvara förordningen. Det kan inte godtas att den anpassas och ändras för att passa verksamheten. Om enstaka tillfällen av det här slaget påträffas förtjänar de trots allt att behandlas pragmatiskt.

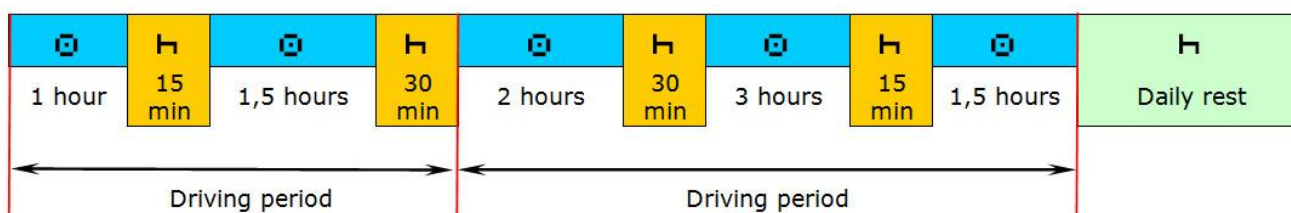
Exempel:

i) Korrekt tagna raster.





ii) Inkorrekt tagna raster.



Under den andra körperioden har raster på 45 minuter registrerats

a) efter totalt 5 timmars körtid och

b) dessa 45 minuter har inte fördelats på föreskrivet sätt.

Med denna fördelning illustreras missförhållandet att alltför många raster som fördelas fel över körperioden utgör en överträdelse av förordningen. (Om föraren inte hade tagit 30-minutersrasten under den första körperioden skulle ingen överträdelse ha begåtts. Se exempel i) i andra diagrammet.)

Kontrolltjänstemännen kan se sådana överträdelser som tekniska och ringa. De bör snarare leda till goda råd än en sanktion.



I exemplet ovan har föraren kört i 6 timmar innan en kvalificerad rast har tagits ut.

2.2.8 Artikel 8

2.2.8.1 Lagtext

1. En förare skall ta ut dygns- och veckovila.

2. Efter slutet på föregående dygnsvila eller veckovila skall föraren under varje 24-timmarsperiod ha tagit en ny dygnsvila.

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

3. En dygnsvila får förlängas till en normal veckovila eller en reducerad veckovila.

4. En förare får ha högst tre perioder av reducerad dygnsvila mellan två veckovilor.

5. Trots vad som föreskrivs i punkt 2 skall förare av fordon med multibemanning ta en ny dygnsvila på minst nio timmar senast 30 timmar efter den föregående dygns- eller veckovilan.

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

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

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

6a. Genom undantag från punkt 6 får en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss (11), skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående normala veckovila, förutsatt att

- a) transporten varar i minst 24 på varandra följande timmar i en annan medlemsstat eller i ett annat tredjeländ, som omfattas av denna förordning, än där transporten påbörjades,
- b) föraren efter tillämpning av undantaget tar ut
 - i) antingen två normala veckovilor, eller
 - ii) en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar; minskningen ska emellertid kompenseras av en likvärdig sammanhängande veckovila före slutet av den tredje vecka som infaller efter undantagsperioden,
 - c) fordonet, efter den 1 januari 2014, är utrustat med färdskrivare enligt kraven i bilaga IB till förordning (EEG) nr 3821/85, och

fordonet, efter den 1 januari 2014, och om det används för transporter som sker under perioden 22.00–06.00, har fler än en förare eller den körtid som avses i artikel 7 minskas till tre timmar.

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

ändras i detta hänseende.

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

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

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

2.2.8.2 Överträdelser

Otillräcklig dygnsvila.	561- 8-2
Otillräcklig dygnsvila (multibemannning).	561- 8-5
Otillräcklig veckovila.	561- 8-6

2.2.8.3 Vägkontroll

Vid en kontroll av förordningens efterlevnad bör färdskrivarens uppgifter (eller digitala uppgifter) undersökas för att identifiera vilka viloperioder som skulle vara eller är kvalificerade dygnsviloperioder (11, 3 + 9 eller 9 timmar). Dessutom måste kvalificerade veckoviloperioder (24 timmar, 45 timmar) identifieras.

Kontrolltjänstemännen bör tänka på att viloperioder som överstiger 9 timmar kan utgöra reducerad dygnsvila plus kompensation (se "Bestämmelser om veckovila"). Därför bör de fråga föraren om så är fallet innan de gör en bedömning av efterlevnaden.

Dygns- och veckovila får inte tas ut i ett rullande fordon.

Bestämmelser om dygnsvila: En ny 24-timmarsperiod börjar när aktiviteterna återtas efter en **kvalificerad** vecko- eller dygnsvila.

En förare måste ta ut normal dygnsvila (minst 11 timmar **eller** 3 + 9 timmar) eller reducerad dygnsvila (minst 9 timmar men mindre än 11 timmar) under dessa 24 timmar.



Detta är de minimala tiderna för kvalificerad vila. Förare får vila längre, men dessa minimala vilotider **måste tas ut inom 24 timmar efter att tjänstgöringen påbörjades**.

När en förare har uppfyllt kravet på dygnsvila inom dessa 24 timmar påbörjas nästa 24-timmarsperiod.

En förare får ersätta normal dygnsvila med reducerad dygnsvila högst tre gånger mellan två kvalificerade veckovilor. Om detta antal överskrids har bestämmelserna om dygnsvila överträtts vid varje tillfälle (utöver de tillåtna 3 gångerna) som mindre än 11 timmars vila tas ut. En kvalificerad dygnsvila (dvs. en tillräckligt lång viloperiod som slutförs inom 24 timmar räknat från föregående dygns- eller veckovilas slut) får förlängas så att den klassas som en veckovila. På så vis behöver inte en förare ha både dygns- och veckovila i slutet av en vecka.

Multibemanning: Om det finns fler än en förare i besättningen gäller andra bestämmelser. Varje förare måste slutföra en dygnsvila på minst 9 timmar inom 30 timmar efter att ha trätt i tjänst efter en vecko- eller dygnsvila. För att undantaget ska få utnyttjas måste det finnas minst två förare tillgängliga för körning ombord på fordonet, utom under den första timmen (sammanlagt) då en förare får köra ensam. Samma två förare behöver inte finnas ombord under hela resan (se grafik). Kom ihåg att vila inte kan tas ut på ett rullande fordon. Anm.: Färdskrivarens uppgifter (om de är korrekt bevarade) visar om en förare har kört som en del av besättningen. På analoga diagramblad kan perioder av tillgänglighet och raster registreras i rullande fordon, och i digitala registreringar finns det en besättningsindikator.

Överträdelser av förordningen upptäcks genom att undersöka hur lång sammanhängande vila som tagits ut under varje 24-timmarsperiod (eller 30-timmarsperiod vid multibemanning) med registrerad aktivitet sedan tjänstgöringen påbörjades efter en vecko- eller dygnsvila. Längden på en sådan period med föraraktivitet anger hur allvarlig överträdelsen är.

Otillräcklig dygnsvila kategoriseras på följande sätt:

Om en normal dygnsvila (11 timmar) minskas (endast tillämpligt om reducerad dygnsvila inte är tillåten) med

- upp till 1 timme utgör det en *mindre överträdelse*,
- mer än 1 timme men mindre än 2,5 timmar utgör det en *allvarlig överträdelse*,
- mer än 2,5 timmar utgör det en *mycket allvarlig överträdelse*.

Om en reducerad dygnsvila (om tillåtet) eller en vila vid multibemanning minskas med

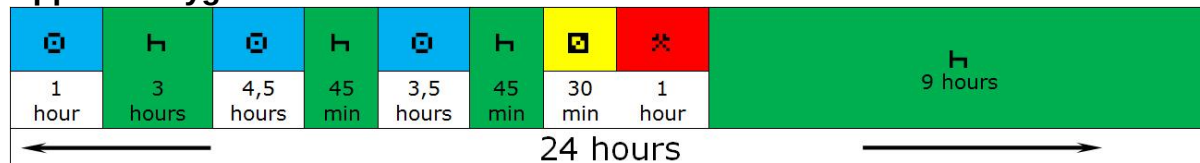
- upp till 1 timme utgör det en *mindre överträdelse*,
- mer än 1 timme men mindre än 2 timmar utgör det en *allvarlig överträdelse*,
- mer än 2 timmar utgör det en *mycket allvarlig överträdelse*.

Om 9-timmarsdelen i en uppdelad dygnsvila minskas med

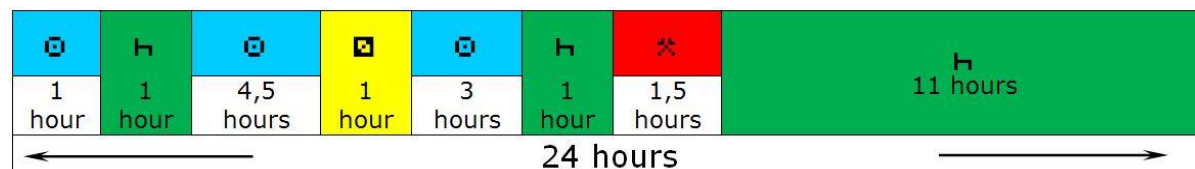
- upp till 1 timme utgör det en *mindre överträdelse*,
- mer än 1 timme men mindre än 2 timmar utgör det en *allvarlig överträdelse*,
- mer än 2 timmar utgör det en *mycket allvarlig överträdelse*.

Anm.: En avbruten dygnsvila kan leda till att viloperioden inte blir kvalificerad (se artikel 9.1 om när en viloperiod får avbrytas).

Uppdelad dygnsvila



Normal dygnsvila



Reducerad dygnsvila



Förardag kortare än 24 timmar



På varandra följande överträdelser som avser dygnsvila

I artikeln är det oklart vilken som är startpunkten för bedömning av löpande efterlevnad av bestämmelserna om dygnsvila efter en överträdelse av kraven på dygnsvila.

Europeiska kommissionens rättstjänst har angett att när tillsynsmännen står inför aktivitetsperioder efter en normal dygns- eller veckovila, där förarnas dygnsvila uppgår till mindre än 7 timmar, bör de göra följande för att fastställa alla relevanta överträdelser och sanktioner:

- Dela upp aktivitetsperioden ovan i "teoretiska" på varandra följande 24-timmarsperioder (vilket är tillåtet enligt artikel 8.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006).
- Tillämpa de vanliga bestämmelserna om daglig körtid och dygnsvila på var och en av dessa 24-timmarsperioder.

För att vara konsekvent med kommissionens genomförandebeslut när det gäller körtidsberäkningen (se 2.2.6.3) bör 7 timmars vila leda till en ny startpunkt för nästa 24-timmarsperiod. Det skulle dock ändå vara en överträdelse av bestämmelserna om dygnsvila.

Med den här metoden är det alltid möjligt att på ett korrekt sätt identifiera och beskriva överträdelser som avser dygnsvila.

Bestämmelser om veckovila

En veckovila kan enligt definitionen i artikel 4 vara en normal veckovila på minst 45 timmar eller en reducerad veckovila på minst 24 timmar (men mindre än 45 timmar).

En förare måste påbörja en veckovila senast 144 timmar (6 x 24 timmar) efter den tidigare kvalificerade veckovilans slut.

Under två på varandra följande "fasta veckor" (mån–sön) måste en förare ta ut (eller påbörja) antingen

- två normala veckovilor (minst 45 timmar) eller
- en normal veckovila (minst 45 timmar) och en reducerad veckovila (minst 24 timmar).

Anm.: Detta är ett minimikrav som gäller veckovila. Utöver minimikravet får andra kvalificerade veckovilor tas ut.

Reducerade veckovilor ska kompenseras genom att minskningen tas ut som en **sammanhängande vila, i samband med en viloperiod på minst 9 timmar** före utgången av den **trejde veckan efter den vecka som minskningen gjordes**.

En veckovila som sträcker sig över två veckor får hänföras till endera av dessa veckor, men inte båda.

En viloperiod på minst 69 timmar kan anses vara två på varandra följande veckovilor (i olika fasta veckor) under förutsättning att bestämmelsen om 6 x 24 (144) timmar respekteras innan och efter perioden i fråga.

Följande steg bör ingå när en kontrolltjänsteman kontrollerar efterlevnaden:

1. Börja med de äldsta registreringarna (uppgifterna) och identifiera två veckovilor (45 + 45, 45 + 24 eller 24 + 45) under två på varandra följande veckor. Om det inte finns två kvalificerade veckovilor har en överträdelse identifierats.

2. Om tillräckligt mycket veckovila har tagits ut, kontrollera att det inte går mer än 6 x 24 timmar mellan några på varandra följande veckovilor. Annars tyder det på en överträdelse.

Gå sedan en vecka framåt i tiden och gör om beräkningen från steg 1.

3. Vid en kontroll i företagets lokaler är det möjligt att göra en realistisk bedömning av om kraven på kompensation efterlevs. Vid vägkontroller begränsas dock sådana kontroller av att endast ett begränsat antal registreringar måste visas.

Anm.: Det räcker inte att bara kontrollera att det inte går mer än 6 x 24 timmar mellan de kvalificerade veckovilorna.

Om en viloperiod har tagits ut under en fast vecka men det visar sig att den inte är tillräckligt lång för att förordningens krav ska vara uppfyllda så är det också en överträdelse.

Att minska en reducerad veckovila (när det är tillåtet) med

- upp till 2 timmar är en *mindre överträdelse*,
- mer än 2 timmar men mindre än 4 timmar är en *allvarlig överträdelse*,
- mer än 4 timmar är en *mycket allvarlig överträdelse*.

Att minska en normal veckovila med

- upp till 3 timmar är en *mindre överträdelse*,
- mer än 3 timmar men mindre än 9 timmar är en *allvarlig överträdelse*,
- mer än 9 timmar är en *mycket allvarlig överträdelse*.

Vid kontroller av om kraven på kompensation efterlevs bör tjänstemannen försöka fastställa när kompensation för den reducerade veckovilan har tagits ut, genom att fråga företaget eller föraren.

För att se om den i enlighet med bestämmelserna har tagits ut inom tre veckor måste det fastställas till vilken vecka veckovilan ska hänföras (se ovan). Om kravet på kompensation inte är uppfyllt för en reducerad veckovila är veckovilan otillräcklig. Detta är en överträdelse.

När en kontroll av efterlevnaden görs vid multibemanning måste alla förares registreringar undersökas tillsammans (om möjligt) för att se att villkoren för undantag vid multibemanning är uppfyllda. Om endast en förares registreringar finns tillgängliga kan en begränsad kontroll ändå göras baserat på 30-timmarsperioden.

En veckovila som är tillräckligt lång, t.ex. en veckovila på minst 69 timmar som påbörjades kl. 18.00 på en fredag, kan delas upp i kvalificerade veckovilor som hänförs till två fasta veckor.

Enligt förordningen är det inte förbjudet att ta en veckovila ombord på ett tåg eller en färja, så länge föraren har tillgång till en sovbräda eller liggplats.

Eftersom det i förordningen specifikt tillåts att en reducerad veckovila (24 timmar) tas ut i ett lämpligt utrustat fordon verkar detta utesluta möjligheten att ta ut en normal veckovila i ett fordon. I praktiken kontrolleras detta sällan eftersom inte heller viloperioder som består av en reducerad veckovila plus kompensation för en tidigare reducerad veckovila är undantagna från medgivandet i förordningen.

Exempel på otillräcklig veckovila: Under den tvåveckorsperiod som består av vecka 2 och 3 finns det bara en veckovila.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	
		6 24-hour periods							6 24-hour periods							3 24-hour periods			

Korrekt uttagen veckovila:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest (week 1)		Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)
		6							5					4					
		24-hour periods							24-hour periods					24-hour periods					

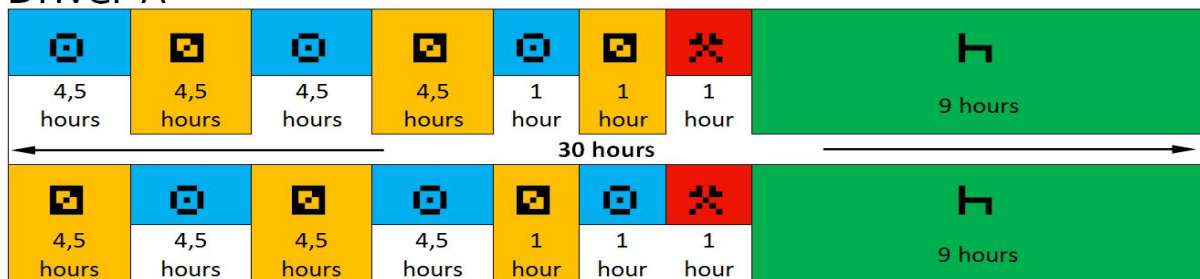
S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
	Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)	Red. weekly rest	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)	Weekly rest	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)	Work / driving (🚚/🚚)		
5 24-hour periods					6 24-hour periods						3 24-hour periods							

Kompensation för veckovila:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4								
Red. weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)		Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest		
	4 24-hour periods				6 24-hour periods						6 24-hour periods				from Week 1							
		Weekly driving time: 47 hours						Weekly driving time: 43 hours						Weekly driving time: 37 hours								
		Two weeks driving time: 90 hours																				
									Two weeks driving time: 80 hours													

Exempel på multibemanning: I följande exempel visas en möjlig aktivitetsfördelning för förare som ingår i besättningen i enlighet med förordningen.

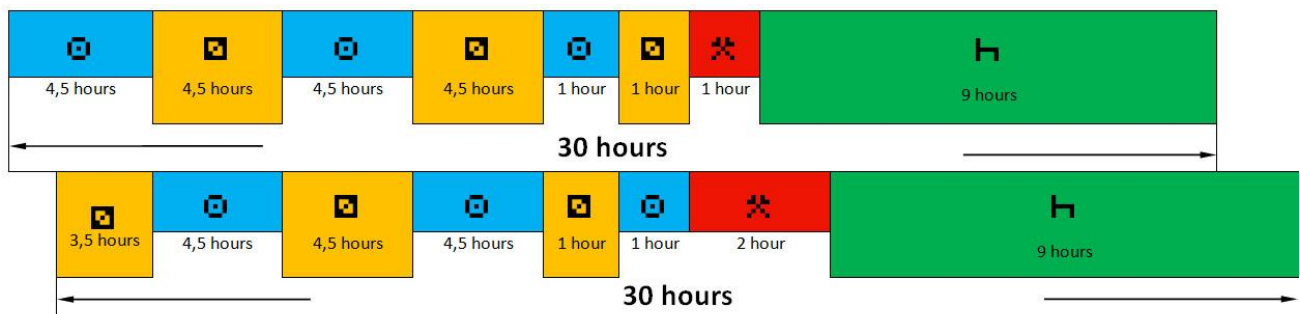
Driver A



Driver B

I fallet nedan kör förare A ensam i en timme innan förare B ansluter sig till fordonet. Detta är tillåtet vid multibemanning.

Förare A

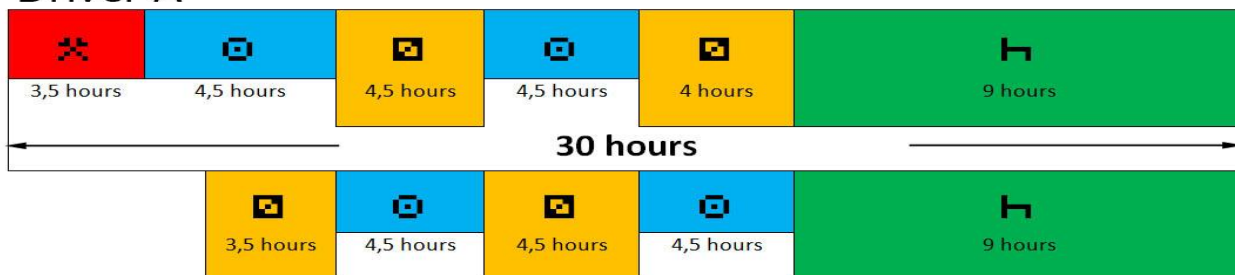


Förare B

I detta fall utförde förare A "annat arbete" under 3,5 timmar och började sedan köra. En timme senare anslöt sig förare B till fordonet. Detta är tillåtet vid multibemanning.

Observera dock att om resan med multibemanning återupptas kan inte förare A börja köra igen förrän förare B:s dygnsvila är slut. Förare A kan utföra annat arbete under en timme.

Driver A

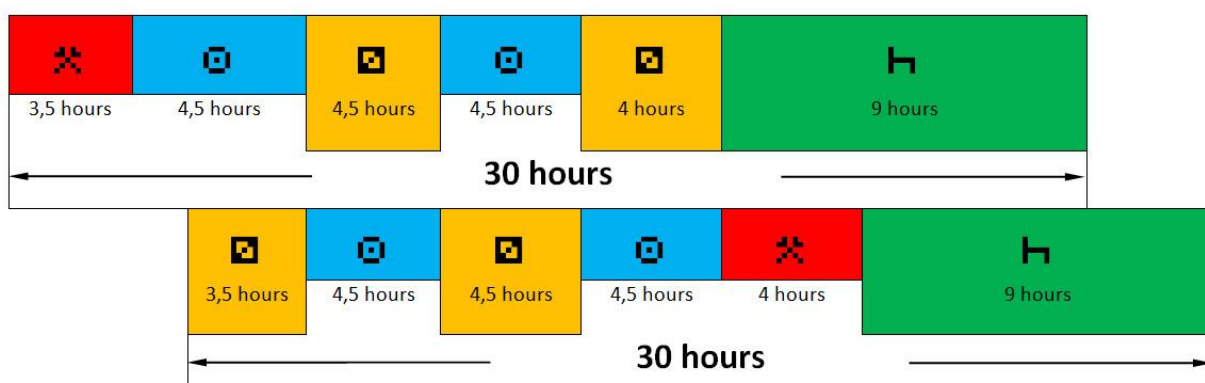


Driver B

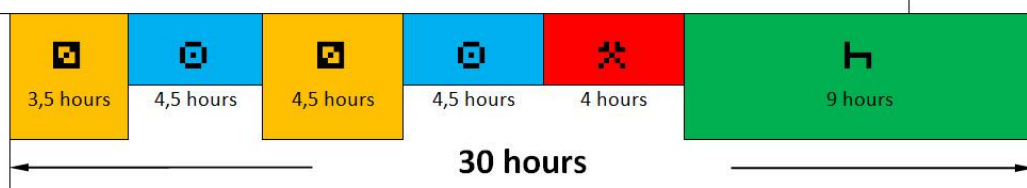


Följande aktivitetsfördelning är också tillåten.

Driver A



Driver B

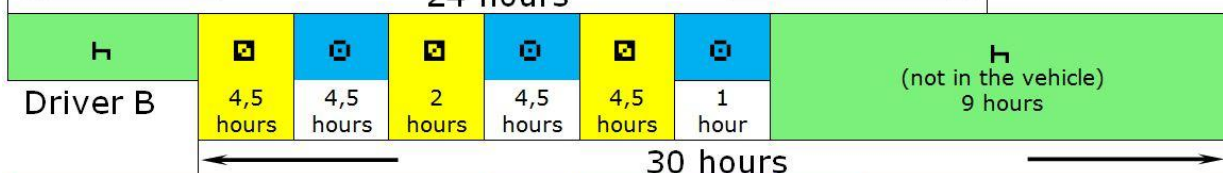


I detta exempel ser man hur ett fordon kan köras av tre förare. Endast förare B får utnyttja undantaget vid multibemanning. Anm.: Dygnsvila kan inte tas ut på ett rullande fordon.

Driver A



Driver B



Driver C



2.2.8.4 12-dagarsbestämmelsen

Artikel 8.6a i förordning (EG) nr 561/2006 ändrades av artikel 29 i förordning (EG) nr 1073/2009 för att inkludera ett undantag som innebär att förare på enstaka internationella transporter får skjuta upp sin veckovila till slutet av den tolfte dagen. Föraren måste dessutom ta en normal 45 timmar lång dygnsvila innan resans början, utöver kravet på minst en normal veckovila följt av en reducerad veckovila vid resans slut, i praktiken 69 timmar. Detta är ett undantag från de normala kraven på veckovila (artikel 8.6 i förordning (EG) nr 561/2006). För att få skjuta upp veckovilan måste föraren uppfylla **alla** kraven. Om kraven inte är uppfyllda måste föraren ta ut normal veckovila i enlighet med artikel 8.6. Annars är det en överträdelse av bestämmelserna om veckovila.

2.2.8.5 Avbrutna viloperioder vid nödsituationer

I normalfallet utgör en avbruten dygns- eller veckovila en överträdelse (med undantag för reglerna om färjor). I en nödsituation, eller på uppmaning från polis eller annan myndighet, får en förare avbryta sin viloperiod några minuter för att flytta sitt fordon (se bilaga Vägledning 3). Avbrottet bör registreras, vid behov manuellt, med en notering från den myndighet som uppmanat föraren att göra detta. Detta ska inte anses vara en överträdelse.

2.2.9 Artikel 9

2.2.9.1 Lagtext

1. Utan hinder av artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut sin normala dygnsvila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan skall föraren ha tillgång till en sovbits eller liggplats.
2. Den tid som går åt för att resa till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av denna förordning, eller för att återvända från denna plats, när fordonet varken står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, skall inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovbits eller liggplats.
3. Den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning till eller från ett fordon som omfattas av denna förordning, som inte står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, skall räknas som "annat arbete".

2.2.9.2 Överträdelser

Otillräcklig dygnsvila.	561- 8-2
Registreringar har inte gjorts.	561- 6-5

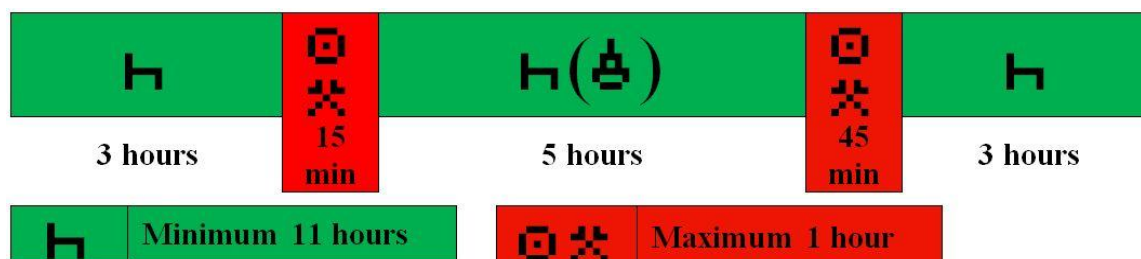
2.2.9.3 Vägkontroll

1. Enligt detta undantag får en förare avbryta en normal dygnsvila (11 timmar eller 3 + 9 timmar) högst **två gånger** när föraren följer med ett fordon på ett tåg eller en färja. Dessa avbrott får totalt uppgå till högst en timme.
2. Under hela den uppdelade vilan måste föraren ha tillgång till en sovbits eller liggplats.
3. Vid kontroller av om undantaget efterlevs ska kontrolltjänstemännen fastställa vilken dygnsvila som har avbrutits och kontrollera att den sammanlagt uppgår till högst en timme, och att den avbrutna dygnsvilan fortfarande totalt sett utgör en normal dygnsvila.

Kontrolltjänstemännen bör också be att få se en tåg- eller färjebiljett som stöd för ett godkännande av undantaget. De bör dock vara medvetna om att rederierna inte alltid utfärdar biljetter.

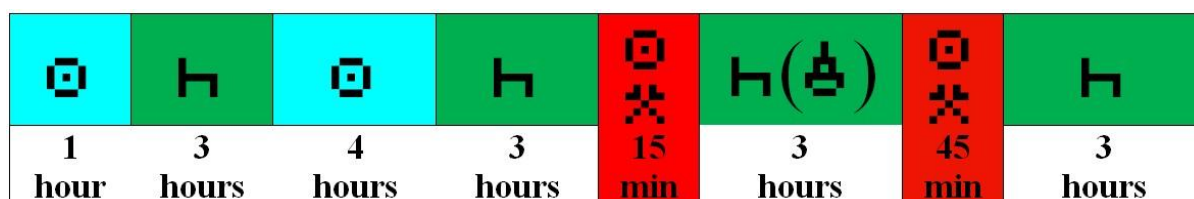
Om villkoren inte är uppfyllda har en **överträdelse av bestämmelserna om dygnsvila** (se artikel 8) begåtts och den pågår till dess att en kvalificerad dygnsvila tas ut. (Se även bilaga Vägledning 6.)

I exemplet nedan ser man hur en normal dygnsvila avbryts för att köra på och av en färja, och undantaget utnyttjas:



Anm.: Enligt förordningen ska inte körning som utförs under ett sådant avbrott läggas till de dagliga körtider som gäller innan och efter den avbrutna dygnsvilan. Dock räknas den med i körtiden för en respektive två veckor. Kompensation för veckovila kan tas ut i samband med en sådan dygnsvila.

Nedan visas avbrott (färja) av en uppdelad vila:



Anm.: Observera att sådana avbrott inte är tillåtna när en dygnsvila på 9 timmar tas ut under en resa med multibemanning. För att utnyttja undantaget måste förare vid multibemanning ta en **normal** dygnsvila på minst 11 timmar.

- En förare som reser till en särskild plats, annan än arbetsgivarens arbetsställe, som anvisats av arbetsgivaren för att ta över och köra ett fordon utrustat med färdskrivare, uppfyller en skyldighet gentemot arbetsgivaren och kan därmed inte fritt förfoga över sin tid. Körtid till eller från en plats, annan än förarens hem eller arbetsgivarens arbetsställe, där föraren tar kontroll över eller överlämnar ett fordon som omfattas av förordningen, bör följaktligen registreras som "annat arbete". Detta gäller oavsett om arbetsgivaren lämnat instruktioner för när och hur resan ska ske eller om föraren själv fattat beslut om detta (ref: domstolens dom i mål 124/09⁹).

En förares körtid med ett fordon som inte omfattas av förordningen till eller från en plats som inte är förarens vanliga arbetsgivarens arbetsställe eller förarens hem, där föraren förväntas ta över eller lämna ett fordon som omfattas av förordningen, bör också registreras som "annat arbete". (Se även bilaga Vägledning 2.)

5. Detta innebär i teorin att en förare som avslutar sin arbetsdag på ett annat ställe än sin normala arbetsplats inte får utföra något ytterligare arbete, t.ex. köra hem, utan att registrera aktiviteten, och kan då begå en överträdelse.



Vid misstanke om att aktiviteter som omfattas av förordningen har utförts men inte registrerats bör kontrolltjänstemannen be föraren att klargöra exakt vilka aktiviteter som har genomförts under denna tid.

Registreringar som visar att en förare slutade för dagen på en plats och började igen följande dag på en annan plats kan tyda på att aktiviteter inte har registrerats i enlighet med denna artikel.

Förare som tar kontrollen över ett fordon långt från sitt hem eller normala arbetsplats måste få frågor om resan för att hämta fordonet för att fastställa om föraren har missat att registrera alla sina aktiviteter.

Att inte registrera aktiviteter som omfattas av förordningen är en överträdelse av förordning (EEG) nr 3821/85 och klassas som en *mycket allvarlig* överträdelse.

2.2.10 Artikel 10

2.2.10.1 Lagtext

1. *Transportföretagets betalning till förare som är anställda eller som står till företagets förfogande får inte, även om det sker i form av bonus eller lönetillägg, beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor och/eller transporterad godsmängd, om betalningen är av sådan art att den utgör en fara för trafiksäkerheten och/eller uppmuntrar till överträdelse av denna förordning.*
2. *Transportföretaget skall organisera det arbete som avses i punkt 1 så att föraren kan följa förordning (EEG) nr 3821/85 och kapitel II i den här förordningen. Transportföretaget skall informera föraren på lämpligt sätt och regelbundet kontrollera att förordning (EEG) nr 3821/85 och kapitel II i den här förordningen följs.*
3. *Ett transportföretag skall vara ansvarigt för överträdelser som begåtts av företagets förare, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att hålla transportföretag fullt ansvariga får medlemsstaterna göra detta ansvar avhängigt av företagets överträdelse av punkterna 1 och 2. Medlemsstaterna får ta i beaktande alla bevis för att transportföretaget inte rimligtvis kan hållas ansvarigt för den överträdelse som begåtts.*
4. *Företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag för förare skall se till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med denna förordning.*
5.
 - a) *Transportföretag som använder fordon utrustade med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B till förordning (EEG) nr 3821/85 och som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde skall*
 - i) *se till att alla uppgifter överförs från fordonsenheten och förarkortet så regelbundet som det föreskrivs av medlemsstaten och överföra relevanta uppgifter oftare för att garantera att alla uppgifter om aktiviteter som genomförts av eller för det berörda företaget överförs,*
 - ii) *se till att alla uppgifter som överförs, både från fordonsenheten och från förarkortet, bevaras under minst tolv månader från och med registreringsdagen; sådana uppgifter skall på begäran av en kontrolltjänsteman vara tillgängliga, antingen direkt eller på distans, från företagets lokaler.*
 - b) *I denna punkt skall "överföring" tolkas i enlighet med definitionen i avsnitt I (definitioner) led s i bilaga I B i förordning (EEG) nr 3821/85.*
 - c) *Den maximala längden på perioden för vilken relevanta uppgifter skall överföras enligt led a i skall fastställas av kommissionen i överensstämmelse med det rådgivande förfarande som avses i artikel 24.2.*

2.2.10.2 Överträdelser

Överträdelser av företag som inte bevarat färdskrivarens uppgifter.

2.2.10.3 Vägkontroll

I den här artikeln ställs krav på företagen. Det är inte realistiskt att de överträdelser som specificeras i punkterna 1.2 och 4 upptäcks eller utreds under vägkontroller. Detta görs enklast vid kontroller i företagens lokaler, där man sannolikt har bättre tillgång till nödvändig bevisning. Om en vidare ansvarsskyldighet misstänks vid gränsöverskridande transporter är det god praxis att vidarebefordra de upplysningar som sammanställts till tillsynsmyndigheterna i den medlemsstat där företaget är hemmahörande.

När det gäller överträdelser enligt punkt 3 ("företagets ansvar") måste lagstiftningen i varje medlemsstat konsulteras.

Det är sannolikt att tillsynsmyndigheternas möjligheter att ställa utländska företag till svars för sådana här regelbrott i praktiken begränsas av den nationella lagstiftningen.

Information som samlas vid vägkontroller kan dock ändå vara användbar för medlemsstaten för att se vilka företag som kan behöva utredas.

Överträdelser enligt punkt 5 gäller företagens skyldigheter att föra över och bevara digitala uppgifter och är därför framför allt relevanta vid företagsutredningar.

2.2.11 Artikel 11

2.2.11.1 Lagtext

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

2.2.11.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.11.3 Vägkontroll

Även om enskilda medlemsstater kan ha strängare gränser än de som anges i förordningen är förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85 fortfarande tillämpliga på internationella transporter.

Standardkontroller bör ändå utföras på förare/fordon under internationella transporter.

I medlemsstater med strängare bestämmelser för nationella transporter utförs kontroller i enlighet med den nationella lagstiftningen.

2.2.11 Artikel 12

2.2.12.1 Lagtext

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

2.2.12.2 Överträdelser

Ej tillämpligt (detta kan dock bero på den nationella lagstiftningen), men om undantagen inte tillämpas korrekt av föraren bör överträdelser av artiklarna 6–9 övervägas.

2.2.12.3 Vägkontroll

Om det är förenligt med trafiksäkerheten och det behövs för att föraren ska nå fram till en lämplig plats att stanna på, får föraren avvika från EU-bestämmelserna i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers (även passagerares), fordonets och lastens säkerhet.

Förare måste notera skälen för en sådan avvikelse på baksidan av färdskrivarens diagramblad (om analog färdskrivare används), på en utskrift eller på något annat blad (om digital färdskrivare används) senast då föraren når en lämplig plats att stanna på.

Enligt domstolens dom i mål C-235/94¹⁰ kan detta undantag endast tillämpas i fall där det oväntat blir omöjligt att uppfylla bestämmelserna om förarens körtider under resans gång. Med andra ord är planerade regelbrott inte tillåtna. Detta innebär att det vid oförutsedda händelser är upp till föraren att besluta om bestämmelserna måste frångås. När beslutet fattas måste föraren ta hänsyn till kravet på trafiksäkerhet.

Kontrolltjänstemännen bör göra följande:

- Kontrollera exakt vad det var som inträffade som fick föraren att utnyttja bestämmelserna i denna artikel. Var medveten om de specifika exempel som ges i **Vägledning 1**.
- Kontrollera vad som har registrerats innan undantag medges.
- Kontrollera att undantaget har utnyttjats för att nå en lämplig plats att stanna på. *Anm.: Detta undantag innebär inte en oinskränkt rätt att slutföra en körning. Men kontrolltjänstemännen måste också tänka på att en lämplig plats att stanna på kanske inte har nåtts ännu vid kontrollen. Därför kanske föraren ännu inte har noterat varför bestämmelserna frångåtts. Detta bör vid sådana omständigheter inte anses vara en överträdelse.*
- Kontrollera om platsen där man stannat var den första lämpliga platsen.
- Kontrollera i tidigare registreringar om undantaget utnyttjats systematiskt vid flera tillfällen.

Kontrollera om föraren har begått överträdelser av artiklarna 6–9 om undantaget åberopas på felaktig grund.

2.2.13 Artikel 13

2.2.13.1 Lagtext

1. Om det är förenligt med de mål som fastställs i artikel 1, får varje medlemsstat inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, medge undantag från föreskrifterna i artiklarna 5 till 9, och förena sådana undantag med särskilda villkor, för transporter enligt följande:
- a) Fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av statliga myndigheter för att utföra vägtransporter som inte konkurrerar med privata transportföretag.
 - b) Fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 km från den plats där företaget är beläget.
 - c) Jordbrukstraktorer och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av upp till 100 km från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget.
 - d) Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton – vilka används av personer som tillhandahåller samhällsomfattande tjänster i enlighet med definitionen i artikel 2.13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/67/EG av den 15 december 1997 om gemensamma regler för utvecklingen av gemenskapens inre marknad för posttjänster och för förbättring av kvaliteten på tjänsterna för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten, eller – för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete. Sådana fordon får endast användas inom en radie av 50 km från den plats där företaget är beläget och på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.
 - e) Fordon som uteslutande används på öar med en areal av högst 2 300 km² vilka inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon.
 - f) Fordon som används för godstransporter inom en radie av 50 km från den plats där företaget är beläget och som drivs med hjälp av naturgas, flytande gas eller el vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, inte överstiger 7,5 ton.
 - g) Fordon som används för övningskörning och förarprov för erhållande av körkort eller yrkeskompetensbevis, förutsatt att fordonet inte används för kommersiell transport av gods eller passagerare.
 - g) Fordon som används i samband med underhåll av avlopps-, översvämningsskydds-, vatten-, gas- och elanläggningar, underhåll och kontroll av vägar, insamling och bortskaffande av hushållsavfall, telekommunikationstjänster, radio- och TV-sändningar och pejling efter radio- och TV-sändare eller -mottagare.
 - i) Fordon med mellan 10 och 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke-kommersiell persontransport.
 - j) Specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning.
 - k) Särskilt utrustade fordon för mobila projekt, vars främsta syfte är att användas som undervisningshjälpmedel när de är stationära.
 - l) Fordon som används för uppsamling av mjölk från bondgårdar och för återlämning till bondgårdar av mjölkbehållare eller mjölkprodukter avsedda för djurfoder.
 - m) Specialfordon för transport av pengar och/eller värdeföremål.
 - n) Fordon som används för transport av djuravfall eller djurkadaver som inte är avsedda som

människoföda.

o) Fordon som uteslutande används på vägar inom knutpunktsanläggningar som hamnar, intermodala terminaler och järnvägsterminaler.

p) Fordon som används för transport av levande djur från lantgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier inom en radie på 50 km.

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

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

– Nationell linjetrafik för persontransporter, där tidtabellen bekräftats av myndigheterna (i vilket fall endast undantag som avser raster får medges).

– Nationell godstrafik på väg, för egen räkning eller för uthyrning eller mot ersättning, som inte påverkar den inre marknaden och som behövs för att bibehålla vissa industrisektorer på det berörda territoriet och där det i bestämmelserna om undantag i denna förordning fastställs en begränsad körradie på högst 100 km.

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

2.2.13.2 Överträdelser

Ej tillämpligt om undantaget tillämpas korrekt.

2.2.13.3 Vägkontroll

Innan kontrolltjänstemännen godkänner att undantaget tillämpas bör de, genom att fråga föraren, fastställa uppgifter om resan, hur fordonet används, den fordonsspecifika utrustningens art och uppgifter om lasten. Tänk på att denna artikel endast medger undantag från artiklarna 5–9.

Anm.: Motsvarande undantag från kravet att installera (och använda) en färdsskrivare finns i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 3821/85.

Kontrolltjänstemännen bör också vara medvetna om att en förare eller ett företag kanske inte inser att ett visst undantag kan tillämpas och därför försöker följa förordning (EG) nr 516/2006 även om andra bestämmelser är tillämpliga.

Dessa är **nationella** undantag och varierar mellan medlemsstaterna. De gäller vanligtvis endast inom medlemsstatens nationella gränser. Det kan dock finnas lokala överenskommelser mellan grannländer om ömsesidigt erkännande (t.ex. UK och IRE). Konsultera den nationella lagstiftningen för ytterligare vägledning.

Aktiviteter som utförs enligt dessa undantag bör registreras som annat arbete om de utförs under arbetsdagen i kombination med körning som omfattas av förordningen.

Om en förare tillämpar ett undantag på felaktiga grunder bör en grundlig kontroll utföras på grundval av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85.

Om ett hävdad undantag behöver kontrolleras kan detta göras på EU:s webbplats

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm

där det finns en fullständig förteckning över vilka nationella undantag som gäller i alla medlemsstater. Kontrolltjänstemännen bör därför vara medvetna om dem när de utför vägkontroller.

2.2.14 Artikel 14

2.2.14.1 Lagtext

- 1. Under förutsättning att de mål som anges i artikel 1 inte äventyras får medlemsstaterna, efter tillstånd från kommissionen, medge undantag från tillämpningen av artiklarna 6 till 9 i denna förordning för transporter som genomförs under extraordinära omständigheter.*
- 2. I brådskande fall får medlemsstaterna medge tillfälligt undantag under högst 30 dagar, vilket omgående skall meddelas kommissionen.*
- 3. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.*

2.2.14.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.14.3 Vägbesiktning

Enligt förordningen får medlemsstaterna (efter ansökan till kommissionen) lätta på kravet att följa körtidsbegränsningarna enligt artiklarna 6–9. Medlemsstaterna får dessutom vidta åtgärder vid extraordinära omständigheter eller nödsituationer (t.ex. extremt svåra väderförhållanden eller en mul- och klövsjukeepidemi i Storbritannien) och medge tillfälliga undantag under högst 30 dagar. Kommissionen ska meddelas om detta.

Under en nödsituation är det sannolikt att kontrolltjänstemännen känner till sådana lättnader. Men de måste också tänka på att sådana lättnader kan ha förekommit när de kontrollerar registreringar en tid efter händelsen.

Om föraren hävdar att regelbrott inte var överträdelser, utan att de har godkänts genom en lättnad av förordningen, bör kontrolltjänstemännen begära en kopia av godkännandet från föraren. Om föraren inte har någon kopia bör detta kontrolleras hos kommissionen, som ska ha meddelats om alla sådana godkännanden.

En uppdaterad förteckning finns på följande webbplats:

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

Eftersom dessa lättnader av förordningen tillämpas lokalt bör den behöriga myndigheten se till att kontrolltjänstemännen känner till dem. De är alltså endast av intresse för andra medlemsstater om en förare därefter reser in i en annan medlemsstat, och vid en kontroll uppvisar registreringar med uppenbara överträdelser som i själva verket kan vara godkända.

En kontrolltjänsteman bör därför kontrollera om påstådda lättnader existerar. Om de inte kan bekräftas ska gränserna i artiklarna 6–9 tillämpas.

2.2.15 Artikel 15**2.2.15.1** Lagtext

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

2.2.15.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.15.3 Vägkontroll

Enligt denna artikel måste medlemsstaterna införa bestämmelser för körtider och vila för förare till fordon som enligt artikel 3 a är undantagna från dessa bestämmelser. Dessa är endast av nationellt intresse.

2.16 Artikel 16**2.2.16.1** Lagtext

1. Om fordonet inte är utrustat med färdskrivare i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85, skall punkterna 2 och 3 i den här artikeln gälla
a) i nationell linjetrafik för persontransporter, och
b) i internationell linjetrafik för persontransporter, där linjelängden är högst 100 km och slutstationerna är belägna högst 50 km fågelvägen från en gräns mellan två medlemsstater.
2. Transportföretaget skall upprätta en tidtabell och en tjänstgöringslista för varje enskild förare med namn, tjänstgöringsort och i förväg fastställt schema för olika perioder av körning, annat arbete samt raster och tillgänglighet.
Varje förare av sådan trafik som avses i punkt 1 skall medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och en kopia av tidtabellen.
3. Tjänstgöringslistan skall
a) innehålla samtliga uppgifter i punkt 2 för en period som minst omfattar de närmast 28 föregående dagarna; dessa uppgifter skall uppdateras regelbundet, dock minst en gång i månaden,
b) vara undertecknad av transportföretagets chef eller dennes företrädare,
c) bevaras av transportföretaget i ett år efter utgången av den period som den omfattar; företaget skall, om en förare begär det, lämna ett utdrag ur hans tjänstgöringslista, och
d) på begäran uppvisas för och överlämnas till behörig kontrolltjänsteman.

Anm.:

Artikel 16 upphörde att gälla den 31 december 2007 (se artikel 26 i förordning (EG) nr 561/2006 genom vilken artikel 3 i förordning (EEG) nr 3821/85 ändrades).

2.2.17 Artiklarna 17 och 18

Dessa artiklar tas inte upp här eftersom de inte har någon relevans för vägkontroller.

2.2.18 Artikel 19

2.2.18.1 Lagtext

1. Medlemsstaterna skall fastställa sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och förordning (EEG) nr 3821/85 och skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Dessa sanktioner skall vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av denna förordning eller förordning (EEG) nr 3821/85 skall bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa åtgärder och bestämmelser om sanktioner till kommissionen senast det datum som fastställs i artikel 29. Kommissionen skall därefter underrätta medlemsstaterna om detta.

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

Om en överträdelse som upptäcks

- inte begicks på den berörda medlemsstatens territorium, och
- har begåtts av ett företag som är etablerat i, eller en förare vars anställningsort ligger i en annan medlemsstat eller ett tredjeland,

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

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

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

2.2.18.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.18.3 Vägkontroll

Kontrolltjänstemännen bör vara medvetna om att de enligt denna artikel får ställa förare (och företag) till svars om de vid en vägkontroll upptäcker att kraven i förordning (EG) nr 561/2006 inte har efterlevts på en annan medlemsstats eller ett tredjelands territorium. Artikelns exakta ordalydelse antyder att befogenheten inte sträcker sig till överträdelser av förordning (EEG) nr 3821/85. Detta kan dock bero på befogenhetslagstiftningens ordalydelse i de enskilda medlemsstaterna.

2.2.19 Artikel 20

2.2.19.1 Lagtext

1. Föraren skall bevara alla bevis på sanktioner eller inledda förfaranden som lagts fram av en medlemsstat, till dess att samma överträdelse av denna förordning inte längre kan leda till ett andra förfarande eller en andra sanktion i enlighet med bestämmelserna i denna förordning.
2. Föraren skall på begäran kunna lägga fram de bevis som avses i punkt 1.
3. En förare som är anställd av eller står till förfogande för mer än ett transportföretag skall lämna tillräcklig information till vart och ett av företagen, så att de kan följa föreskrifterna i kapitel II.

2.2.19.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

2.2.19.3 Vägkontroll

Kontrolltjänstemännen måste vara beredda på att bevis på förfarande eller sanktion kan ha olika former.

Det av Corte godkända standardformuläret som vissa medlemsstater har antagit är utformat på grundval av det liknande kravet i bilaga 1 till direktiv 2000/30/EU, som avser rapportering av resultaten vid en vägkontroll.

I sin enklaste form kan detta bevis vara ett undertecknat meddelande på en utskrift eller ett diagramblad från färdskrivaren.

Om bevis på en tidigare sanktion inte kan uppvisas kan föraren drabbas av ytterligare en sanktion för samma överträdelse. Om detta sker och föraren senare uppvisar bevis på den tidigare sanktionen måste den senare sanktionen tas bort.

2.2.20 Artikel 212.2.20.1 Lagtext

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

2.2.20.2 Överträdelser

Ej tillämpligt

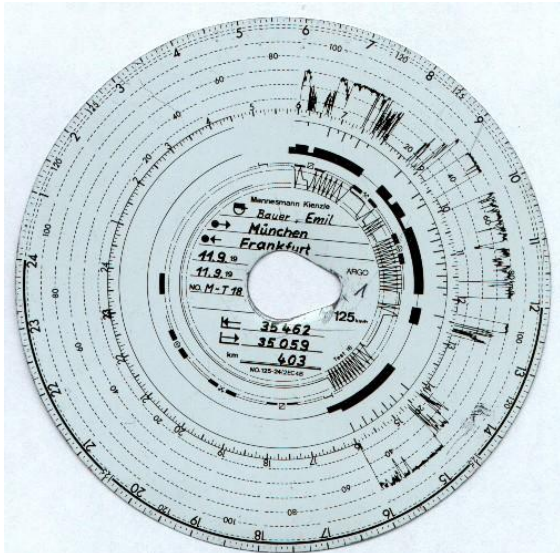
2.2.20.3 Vägkontroll

Enligt denna artikel får medlemsstaterna införa lagstiftning som gör det möjligt att hindra fortsatt färd med ett fordon när dess förare har begått överträdelser. Enligt artikeln är även administrativa sanktioner mot företag och förare tillåtna. Inte alla medlemsstater har infört åtgärder som tillåter förbud eller hindrande av fortsatt färd.

2.2.21 Artiklarna 22–29

Dessa artiklar tas inte upp här eftersom de inte har någon relevans för vägkontroller. Kontrolltjänstemännen bör dock vara medvetna om att förordning (EG) nr 3821/85 ändras genom artikel 27.1, och därmed anger vilka fordon registrerade i medlemsstaterna som måste utrustas med digitala färdskrivare.

3. Förordning (EEG) nr 3821/85 – Bestämmelser om färdskrivare och registreringar



3.1 Förordning (EEG) nr 3821/85

Färdskrivare registrerar de uppgifter som är nödvändiga för att kontrolltjänstemännen ska kunna kontrollera efterlevnaden. Uppgifterna registreras antingen på färdskrivarens diagramblad eller i digitala datafiler och registreras antingen automatiskt eller manuellt (av föraren). Det är för det mesta genom att kontrollera dessa registreringar som kontrolltjänstemännen kan fastställa om bestämmelserna om körtider och viloperioder har följts.

I förordning (EEG) nr 3821/85 fastställs vissa tekniska frågor som gäller typgodkännande, installation och besiktning av färdskrivare. Det ställs också krav på att förarna ska uppfylla förordningens krav.

I detta dokument analyseras inte förordning (EEG) nr 3821/85 i detalj. Observera att den förordningen endast omfattar fordon som är registrerade i EU:s medlemsstater. Om förordningen efterlevs anses det dock vara tillräckligt för att uppfylla liknande krav i AETR. De mest relevanta kraven som gäller användning av färdskrivare finns i artiklarna 3 och 13–16. Enligt dessa artiklar har förarna strikta och detaljerade skyldigheter. Kontrolltjänstemännen upptäcker många överträdelse av dessa artiklar vid vägkontroller.

Om inte denna förordning efterlevs går det inte att göra en realistisk bedömning av om kraven i förordning (EG) nr 561/2006 är uppfyllda. En kontrolltjänsteman övervakar efterlevnaden av förordning (EG) nr 561/2006, och ser samtidigt till att relevanta krav i förordning (EEG) nr 3821/85 är uppfyllda.

Kontrolltjänstemännen måste vara förtroga med dessa förordningar och kunna kontrollera och utvärdera uppgifter från färdskrivare.

3.1.1 Artikel 3

3.1.1.1 Lagtext

1. Färdskrivare skall vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods, med undantag för sådana fordon som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 561/2006. Fordon som avses i artikel 16.1 i förordning (EG) nr 561/2006 och fordon som var undantagna från tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3820/85 men som inte längre är undantagna enligt förordning (EG) nr 561/2006 skall senast den 31 december 2007 uppfylla detta krav.
2. Medlemsstaterna får undanta de fordon som avses i artikel 13.1 och 13.3 i förordning (EG) nr 561/2006 från denna förordnings tillämpningsområde.
3. Medlemsstaterna får, med kommissionens tillstånd, från denna förordnings tillämpningsområde undanta fordon som används för de transporter som avses i artikel 14 i förordning (EG) nr 561/2006.
4. Vid inrikes transporter får medlemsstaterna kräva installation och användning av färdskrivare enligt denna förordning även i fordon som inte omfattas av kraven i punkt 1.

3.1.1.2 Överträdelser

Färdskrivare är inte installerad i enlighet med förordningen.

3.1.1.3 Vägkontroll

Kontrolltjänstemännen ska kontrollera att fordon som inte är undantagna är utrustade med färdskrivare av rätt typ och att installationen uppfyller kraven i förordning (EEG) nr 3821/85. Enligt denna artikel är fordon som utför vägtransporter enligt förteckningarna i artikel 13.1 och 13.3 i förordning (EG) nr 561/2006 undantagna från skyldigheten att installera färdskrivare.

Observera att fordon som är registrerade i AETR-länder som inte är med i EU kan uppfylla kraven i artikel 10 i AETR genom att uppfylla kraven i förordning (EEG) nr 3821/85, men detta är inte det enda sättet att uppfylla dem. AETR:s krav på konstruktion, användning och installation återspeglar i stor utsträckning kraven i förordning (EEG) nr 3821/85, och utreds inte närmare i detta dokument. När kontrolltjänstemännen fastställer överträdelser som avser konstruktion, användning och installation av kontrollanordningar i fordon som registrerats i ett AETR-land som inte är med i EU bör de därför se till att hänvisa till rätt krav.

3.1.2 Artikel 13

3.1.2.1 Lagtext

Arbetsgivaren och förarna skall övervaka att färdskrivaren och, om föraren ombeds att köra ett fordon som är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 B, förarkortet fungerar på rätt sätt och används rätt.

3.1.2.2 Överträdelser

Färdskrivaren fungerar inte på rätt sätt.

Användning av ett fordon med defekt färdskrivare. – Dessa är *mycket allvarliga överträdelser*.

3.1.2.3 Vägkontroll

Under en vägkontroll bör kontrolltjänstemännen se till att färdskrivaren fungerar korrekt genom att undersöka de registreringar som visas upp och granska de diagnostiska rapporter som finns i de olika färdskrivarna. Defekter som gör att förarens aktiviteter inte registreras korrekt kan också begränsa kontrolltjänstemännens möjlighet att kontrollera om lagstiftningen efterlevs.

Analoga färdskrivare

Saknade eller avvikande spår, förekomsten av spår som indikerar fel (t.ex. maximalt utslag eller blockformade spår) eller ovanliga spår är tecken på att färdskrivaren inte fungerar som den ska.

Digitala färdskrivare

Förarkortet är en väsentlig del av ett digitalt färdskrivarsystem. Enligt denna artikel måste kortet fungera på rätt sätt.

Uppgifter om funktionsstörningar, fel och brister kan ha registrerats i fordonsenhetens fil med händelser och fel.

Kontrolltjänstemännen bör ta hänsyn till om det är tydligt att sådana fel nyligen har inträffat (t.ex. under färd) och räkna med att reparationen kommer att utföras. Observera att arbetsgivaren enligt artikel 16 i förordning (EEG) nr 3821/85 ska låta en godkänd montör eller verkstad reparera utrustningen så snart som omständigheterna medger om den går sönder eller fungerar felaktigt. Om fordonet inte kan återvända till stationeringsorten inom en vecka från den dag då utrustningen gick sönder eller funktionsfelet upptäcktes, ska reparationen göras under resans gång.

Kontrolltjänstemännen bör ändå kontrollera om det finns något som tyder på att färdskrivarfelen har pågått under en längre tid snarare än att de nyligen inträffat och fastställa lämpliga sanktioner.

En färdskrivare som till synes har ett funktionsfel kan också bero på att registreringarna har manipulerats. Kontrolltjänstemännen bör vara medvetna om detta när de utreder denna typ av fel.

3.1.3 Artikel 14

3.1.3.1 Lagtext

1. Arbetsgivaren skall lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förarna av fordon som är utrustade med en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 och därvid beakta dessa blads personliga karaktär, transportuppdragets varaktighet samt eventuellt behov av att ersätta blad som är skadade eller som har tagits ut av den behörige kontrolltjänstemannen. Arbetsgivaren skall endast tillhandahålla typgodkända blad, lämpliga för användning i den i fordonet installerade utrustningen.

Om fordonet är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 B skall arbetsgivaren och föraren övervaka att, med beaktande av transportuppdragets varaktighet, utskrift på begäran i enlighet med bilaga 1 B kan utföras på rätt sätt vid kontroll.

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

3. Det förarkort som avses i bilaga 1 B skall på förarens begäran utfärdas av behörig myndighet i den medlemsstat där föraren har sitt normala hemvist. En medlemsstat får kräva att varje förare som är underkastad bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 och som har sitt normala hemvist på dess territorium skall inneha förarkort.

a) I denna förordning avses med »normalt hemvist« den plats där en person normalt vistas, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av personlig anknytning, som präglas av nära band mellan personen och platsen där han bor. Normalt hemvist för en person vars yrkesanknytning finns på en annan plats än den där han har sin personliga anknytning, och som därför växelvis bor på olika platser i två eller flera medlemsstater, anses vara den plats där han har sin personliga anknytning, om han återvänder dit regelbundet. Detta senare villkor är inte nödvändigt om personen i fråga uppehåller sig i en medlemsstat för att utföra ett tidsbestämt uppdrag.

b) Förarna skall ha med sig någon handling som bevisar var de har sitt normala hemvist, t.ex. identitetskort eller annan giltig handling.

c) De myndigheter i medlemsstaten som är behöriga att utfärda förarkort får begära ytterligare upplysningar eller bevis om de tvivlar på giltigheten i de uppgifter om normalt hemvist som lämnas i enlighet med punkt b eller om det behövs i samband med vissa särskilda kontroller.

d) De behöriga myndigheterna i den utfärdande medlemsstaten skall söka säkerställa att den som ansöker om förarkort inte redan innehar ett giltigt sådant.

4. a) Den behöriga myndigheten i medlemsstaten skall utforma förarkortet i enlighet med bestämmelserna i bilaga 1 B. Förarkortets giltighetstid får inte överstiga fem år. Föraren får inneha endast ett giltigt kort. Han får endast använda sitt eget personliga kort. Han får inte använda kort som är skadat eller vars giltighet har gått ut.

När ett nytt kort utfärdas till föraren som ersättning för det gamla, skall det nya kortet vara försett med samma utfärdandenummer men indexnumret skall höjas med en enhet. Den myndighet som utfärdat kortet skall hålla ett register över kort som utfärdas, stjäls, försvinner eller skadas under en period som åtminstone motsvarar kortens giltighetstid. Om förarkortet

skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls, skall myndigheten tillhandahålla ett ersättningskort inom en frist om fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan därom. Vid ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid är på väg att gå ut skall myndigheten tillhandahålla ett nytt kort före giltighetstidens utgång om en sådan ansökan har inkommit till myndigheten inom den frist som föreskrivs i artikel 15.1 andra stycket.

b) Förarkort skall enbart utfärdas för förare som omfattas av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85.

c) Förarkortet är personligt. Det kan under sin giltighetsperiod inte bli föremål för återkallelse eller indragning av någon anledning, såvida inte den behöriga myndigheten i en medlemsstat konstaterar att kortet har förfalskats, att föraren använder ett kort som han inte är innehavare av eller att det innehavda kortet erhållits på grund av oriktiga uppgifter och/eller falska handlingar. Om ovannämnda indragnings- eller återkallelseåtgärder vidtas av en annan medlemsstat än den som har utfärdat kortet, skall denna medlemsstat återsända kortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat det och ange skälen för återlämnandet.

d) De förarkort som har utfärdats av medlemsstaterna skall erkännas ömsesidigt. När innehavaren av ett giltigt förarkort utfärdat av en medlemsstat har etablerat sitt normala hemvist i en annan medlemsstat får han begära att hans kort skall bytas ut mot ett motsvarande förarkort; det åligger den medlemsstat som genomför utbytet att vid behov kontrollera att det uppvisade kortet verkligen fortfarande är giltigt.

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

e) När en medlemsstat ersätter eller byter ut ett förarkort skall ersättningen eller utbytet, och varje ytterligare ersättning eller förnyelse, registreras i den medlemsstaten.

f) Medlemsstaterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att undvika varje risk för förfalskning av förarkorten.

5. Medlemsstaterna skall övervaka att de uppgifter som är nödvändiga för att kontrollera efterlevnaden av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen, och som i enlighet med bilaga 1 B i denna förordning, registreras och lagras i minnet av färdskrivare, behålls i minnet under minst 365 dagar efter den dag då de registrerades och kan göras tillgängliga enligt villkor som garanterar dessa uppgifters säkerhet och exakthet.

Medlemsstaterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att vidareförsäljning eller tagande ur bruk av färdskrivare inte kan vara till nackdel för en riktig tillämpning av den här punkten.

3.1.3.2 Överträdelser

Föraren kan inte göra en utskrift på grund av följande:

a) Ej tillräckligt mycket papper – *mindre överträdelse*.

b) Annan orsak, t.ex. defekt fordonsenhet – *mycket allvarlig överträdelse*.

Användning av ett förarkort utan att vara dess innehavare – *mycket allvarlig överträdelse*.

Användning av ett defekt förarkort – *mycket allvarlig överträdelse*.

Föraren har mer än ett förarkort med hans uppgifter – *mycket allvarlig överträdelse*.

Förarkort används inte (t.ex. körning av ett fordon med digital färdskrivare utan innehav av kort) – *mycket allvarlig överträdelse*.

Registreringar har inte bevarats (1 år) – överträdelse av företaget – *mycket allvarlig överträdelse*.

3.1.3.3 Vägkontroll

I punkt 1 i denna artikel ställs vissa krav på att företag och förare ska hantera färdskrivaren på rätt sätt.

Föraren måste se till att alltid kunna göra en utskrift vid behov eller på begäran. I praktiken betyder detta att föraren måste ha med sig ett tillräckligt stort lager av pappersrullar. Att inte kunna skriva ut av den anledningen är en överträdelse.
(Förare bör uppmuntras att ha ett tillräckligt stort lager med utskriftsrullar.)

Företaget måste förse föraren med tillräckligt många diagramblad som passar för den färdskrivare som används. Om dessa skyldigheter inte iakttas innebär det att arbetsgivaren/företaget har begått en överträdelse.

I punkt 2 ställs krav på att företagen ska bevara diagramblad och överförda uppgifter, samt hur detta ska ske. Om företaget inte gör detta begås en överträdelse, men detta har liten relevans för vägkontroller.

Punkterna 3 och 4 gäller framför allt förfaranden för utfärdande, färdigställande och kännetecken för förarkort som utfärdats av medlemsstater och myndigheter som utfärdar kort, vilket har låg relevans för vägkontroller.

Förare får enligt lagtexten inte vara innehavare av mer än ett giltigt förarkort, endast använda sitt personliga förarkort och inte använda kort som inte fungerar på fullgott sätt, är skadade eller har gått ut. Om kortet har förfalskats, om kortet har erhållits på grundval av oriktiga uppgifter eller falska handlingar eller om föraren använder ett kort utan att vara dess innehavare så kan kortet återkallas eller dras in (av den behöriga myndigheten).

3.1.4 Artikel 15

3.1.4.1 Lagtext

1. Föraren skall inte använda smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort. Bladen eller förarkorten skall därför skyddas på lämpligt sätt. När föraren önskar förnya sitt förarkort, skall han ansöka om detta hos behöriga myndigheter i den medlemsstat där han har sitt normala hemvist senast femton arbetsdagar innan kortet upphör att gälla.

Om ett diagramblad eller förarkort med registreringar har skadats, skall föraren fästa det skadade bladet eller förarkortet vid det reservblad som använts som ersättning.

Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls skall föraren inom sju kalenderdagar ansöka om ett ersättningskort hos behöriga myndigheter i den medlemsstat där han har sitt normala hemvist.

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

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

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

ii) de tidsperioder som avses i punkt 3 andra strecksatsen led b, c och d,

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

2. Föraren skall varje dag som han kör använda diagrambladen eller förarkorten från den tidpunkt då han övertar fordonet. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Inget diagramblad eller förarkort får användas längre tid än det är avsett för.

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

a) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med bilaga I läsligt och utan att diagrambladet smutsas ned föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt, eller

b) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med bilaga I B föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

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

Om det finns mer än en förare på fordonet, skall förarna vid behov ändra diagrambladen, så att den information som avses i kapitel II.1–3 i bilaga 1 registreras på diagrambladet för den förare som för tillfället kör fordonet.

3. Förarna skall

– se till att den på bladet registrerade tiden överensstämmer med den officiella tiden i fordonets registreringsland,

– använda reglagen så att följande tidskategorier registreras tydligt var för sig

a) under tecknet  : körtid,

- b) under tecknet : "annat arbete", med vilket avses andra verksamheter än körning, enligt definitionen i artikel 3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (1), samt arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn,
- c) under tecknet : "tid då arbetstagaren är tillgänglig" enligt artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG,
- d) under tecknet : raster och dygnsviloperioder.

4. Har utgått

5. Varje förare skall lämna följande uppgifter på sitt diagramblad:

- Efter- och förnamn (när bladet börjar användas).
 - Datum och ort där användningen av bladet börjar samt datum och ort där användningen upphör.
 - Registreringsnummer för varje fordon som han tilldelas, såväl vid starten av den första på bladet registrerade resan som därefter om byte av fordon sker under bladets användning.
 - Vägmätarens ställning
 - vid starten av den första resa som är registrerad på bladet,
 - vid slutet av den sista resa som är registrerad på bladet,
 - vid fordonsbyte under en arbetsdag
 (avläst värde på det fordon föraren hade tilldelats och på det fordon han skall tilldelas).
 - Tidpunkt för eventuellt fordonsbyte.
- 5a. Föraren skall på färdskrivaren föra in symbolen för det land där han börjar och det där han slutar sin dagliga arbetsperiod i överensstämmelse med bilaga 1 B. En medlemsstat kan emellertid ålägga förare av fordon som utför en transport inom dess territorium att lägga till mer detaljerade geografiska upplysningar till symbolen för landet, om denna medlemsstat har underrättat kommissionen om dessa före den 1 april 1998 och deras antal inte överstiger 20. Inmatningen av ovannämnda uppgifter skall aktiveras av föraren och kan ske antingen helt manuellt eller automatiskt om färdskrivaren är kopplad till ett system för satellitbaserad positionsangivelse.
6. Färdskrivaren enligt bilaga 1 skall vara konstruerad på sådant sätt att en behörig kontrolltjänsteman, om så behövs efter att ha öppnat färdskrivaren, skall kunna läsa av registreringarna för de nio timmarna närmast före kontrollen utan att bladet varaktigt skadas eller smutsas ned.

Vidare skall färdskrivaren vara så konstruerad att det går att kontrollera att registrering sker utan att öppna höljet.

- Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:
 - Diagramblad för den innevarande veckan och de diagramblad som föraren använt under de föregående 28 dagarna.
 - Förarkortet, om föraren innehar ett sådant.
 - Eventuell registrering som gjorts för hand och utskrift som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 28 dagarna enligt kraven i denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.
- Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 B skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:
 - Sitt förarkort.

ii) Eventuell registrering som gjorts för hand och utskrift som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt kraven i denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.

iii) Diagramblad för samma period som den som anges i föregående led, om föraren under denna period har kört ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I. Efter den 1 januari 2008 skall de tidsperioder som avses i led ii ovan emellertid täcka innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

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

8. Det är förbjudet att förfalska, utplåna eller förstöra uppgifterna på diagrambladet, uppgifterna som lagras i färdskrivaren eller på förarkortet samt utskrifter från den färdskrivare som anges i bilaga 1 B. Det är också förbjudet att manipulera färdskrivaren, diagrambladet eller förarkortet så att registrerade uppgifter och/eller utskrifter förfalskas, görs oåtkomliga eller förstörs. Fordonet får inte ha någon utrustning som gör det möjligt att utföra ovannämnda manipulationer.

3.1.4.2 Överträdelser

Registreringar uppvisas inte vid vägkontroll.

Bok, registreringar eller andra dokument uppvisas inte på begäran vid vägkontroll.

Färdskrivarens diagramblad eller förarkortet används inte.

Otillräckligt antal diagramblad har lämnats (företag).

Diagramblad har inte lämnats tillbaka till arbetsgivaren.

Felaktigt diagramblad används till färdskrivaren.

Nödvändiga ändringar har inte gjorts på färdskrivarens diagramblad eller förarkortet (dubbel bemanning).

Förarkortet är ej insatt på rätt ställe i en digital färdskrivare.

De tidsperioder som krävs har ej registrerats manuellt, automatiskt eller på annat sätt.

Uppgifter i mittfältet (analog).

Felaktig användning av tidsgruppsväljaren.

Symbolen för ursprungsland har inte registrerats (digital).

Felaktig tid på färdskrivaren.

Utskrift har inte gjorts vid resans början eller slut och tillbörliga uppgifter har inte registrerats (om digital färdskrivare/kort är defekt).

Ansökan om ersättningskort har inte gjorts inom 15 dagar (förnyelse) eller inom 7 dagar (skada, förlust eller stöld).

Olovligt uttag av (analogt) diagramblad eller (digitalt) förarkort.

Diagrambladet har använts längre än avsett.

Smutsiga eller skadade diagramblad används.

Otillåten utrustning (t.ex. för att manipulera/undanhålla uppgifter från färdskrivaren).

3.1.4.3 Vägkontroll

I förordningen ställs detaljerade krav på föraren i samband med registrering samt bevarande och uppvisande av registreringar, hantering av färdskrivaren samt förfaranden som ska följas vid extraordinära omständigheter.

Artikel 15.1

Förordningen är tydlig när det gäller vilka förfaranden som ska följas. Om dessa avsiktligt inte följs vidtas åtgärder i följande fall:

- a) Smutsiga eller skadade diagramblad används, t.ex. om de har hanterats ovarsamt efter eller innan användning. Föraren har helt klart ansvar för att diagramblad som har blivit smutsiga eller skadade inte används. Efter användning måste de förvaras på ett sätt som hindrar dem från att bli smutsiga eller skadade, vilket kan förvanska registreringarna på diagrambladet eller göra dem oläsliga. Enstaka och obetydlig skada/smuts som inte hindrar en kontroll av efterlevnaden kan anses vara en mindre överträdelse.
- b) Ansökan om ersättningskort har inte gjorts inom sju dagar när förarkortet är förlorat, stulet eller har funktionsfel (kravet på att kunna styrka att en sådan ansökan om ersättningskort har gjorts är underförstått). Om en förare visar de föreskrivna utskrifterna som anger att ett funktionsfel eller en förlust inträffade för mer än sju dagar sedan måste även ett bevis på ansökan visas upp för att undvika sanktioner för denna uppenbara överträdelse.
- c) Utskrift görs inte vid körningens början eller slut om förarkortet har funktionsfel, är skadat eller föraren inte är i besittning av det, och det är uppenbart att det inte går att registrera på förarkortet eller fordonsenheten anger detta.

*Anm.: ...**föraren inte är i besittning av det** [dvs. förarkortet] – föraren måste kunna visa upp det förarkort som har utfärdats för honom. En förare får endast under en begränsad tid (7 dagar) köra ett fordon utrustat med digital färdskrivare efter en formell anmälan om förlust eller funktionsfel när han inte är i besittning av kortet. En förare måste få ett förarkort utfärdat innan han får köra ett fordon utrustat med digital färdskrivare.*

Artikel 15.2

I förordningen ställs ytterligare krav som gäller hanteringen av färdskrivaren. Färdskrivaren måste användas för att registrera all föraraktivitet som omfattas av förordningen:

- a) perioden från arbetets början till dess att kontrollen över fordonet övertas,
- b) under perioder med kontroll över fordonet,
- c) perioden från det att kontrollen över fordonet överlämnats till arbetsdagens slut.

Om en förare inte registrerar sina aktiviteter både med färdskrivaren och för hand kan detta följaktligen medföra sanktioner (se även artikel 6.5 i förordning (EG) nr 561/2006).

En förare får inte ta ut ett diagramblad eller förarkort innan slutet av sin dagliga arbetsperiod såvida det inte är tillåtet. Sådana tillstånd är underförstådda genom andra lagstadgade krav såsom

- a) fordonsbyte,
- b) uppvisande för tillsynsmän/kontrolltjänstemän,
- c) krav på manuell registrering,
- d) funktionsfel på färdskrivaren.

Kontrolltjänstemännen bör vara medvetna om att färdskrivarens diagramblad eller ett förarkort kan ha tagits ut olovligen för att dölja aktiviteter som, om de registrerats, skulle strida mot förordning (EG) nr 561/2006.

Förare får inte använda ett diagramblad längre än 24 timmar, eftersom tidigare registrerade aktiviteter då kan förvanskas eller förstöras. Denna överträdelse fastställs enkelt vid en kontroll av diagrambladen om det finns överlappande spår. Om detta påträffas leder det till sanktioner. En sådan överträdelse är inte möjlig med en digital färdskrivarutrustning eller ett digitalt förarkort.

Motsvarande överträdelse skulle vara förlust av registrerade uppgifter för att de inte överförts.

I denna förordning ställs krav på vissa förfaranden vid dubbel bemanning.

Förarna måste se till att förarkortet för den person som kör sitter på rätt ställe i fordonsenheten. Om analoga diagramblad används ska diagrambladet för den person som kör vara korrekt insatt i färdskrivaren så att körsträcka, hastighet och körtid kan registreras. En sådan överträdelse upptäcks genom att fordonsenheten och båda förarkorten, eller båda de analoga diagrambladen, undersöks under kontrollen.

Artikel 15.3

Detta avsnitt handlar om kraven som gäller hantering av färdskrivaren och dess inställningar.

Förare måste se till att den analoga färdskrivarens tid stämmer överens med den officiella tiden i fordonets registreringsland. Att inte göra det är en överträdelse.

Kontrolltjänstemän bör vara medvetna om att den tiden kan skilja sig från den officiella tiden på kontrollplatsen. Slumpartade tidsinställningar kan tyda på att det skett en manipulation. I sådana fall bör utredningar göras för att utesluta eventuell förfalskning. Även om detta inte är fallet leder en överträdelse av detta krav till sanktioner.

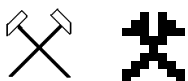
Om fordonet har en digital färdskrivare registrerar fordonsenheten UTC (Universal Time Coordinated) men den kan visa lokal tid.

Föraren måste registrera aktiviteter i färdskrivaren med de föreskrivna metoderna för den typ av färdskrivare som används enligt nedan.

Om detta inte görs kan det leda till sanktioner.



- "Körtid". Tänk på att detta görs automatiskt i de flesta moderna färdskrivare om diagrambladet/förarkortet är korrekt installerat.



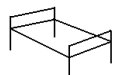
- "Annat arbete". Omfattar alla aktiviteter som definieras som arbete, förutom körning som omfattas av EU:s/AETR:s bestämmelser. Detta inbegriper allt arbete för samma eller en annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn.



- "Tid då arbetstagaren är tillgänglig". Detta definieras i artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG, och kan sammanfattas på följande sätt:
 - Andra perioder än raster och viloperioder då föraren inte är tvungen att vara vid fordonet, men är tillgänglig för att tillmötesgå eventuella uppmaningar om att påbörja eller fortsätta körningen eller utföra annat arbete. Typiska exempel på detta är att
 - följa med ett fordon som transporteras med färja eller tåg,
 - väntetid medan fordonet lastas av/på,
 - fördröjningar vid gränsen,
 - under trafikförbud,

Dessa perioder och hur långa de förväntas bli ska kännas till i förväg, antingen före avfärd eller strax innan perioden i fråga faktiskt inleds.

Denna aktivitet ska väljas av en besättningsman som medföljer ett fordon som körs av en annan förare under tiden som han utför annat arbete (t.ex. kartläsning). Upp till 45 minuter av den tid som registreras som "tillgänglig" av en sådan inaktiv förare kan dock betraktas som en rast, eftersom det inte är tekniskt möjligt att registrera en sådan rast på en digital färdskrivare under säng- eller vilosymbolen.



- Raster eller viloperioder. Detta omfattar raster från arbete eller körning och dygns- eller veckovila. Förare får då inte köra eller utföra annat arbete. Raster ska uteslutande användas för återhämtning. Under en viloperiod måste en förare kunna förfoga över sin tid. En förare som utför arbete när färdskrivaren är inställd på rast eller vila begår en överträdelse.

Om förare har valt en viss tidsgrupp av misstag är det rimligt att förvänta sig att de så snart misstaget upptäcks gör en manuell registrering eller en utskrift där de anger vad som hänt.

Artikel 15.5

I denna artikel fastställs vilka uppgifter som ska registreras för hand för att komplettera diagrambladet. En förare som inte registrerar dessa uppgifter vid den föreskrivna tidpunkten begår en överträdelse av förordningen, vilket kan leda till sanktioner.

- När tjänstgöringen påbörjas måste föraren ange sitt namn – både för- och efternamn. Han bör se till att namnet inte skrivs i diagrambladets registreringsområde. Smeknamn och initialer är inte godtagbart om de inte anges utöver de angivna kraven. Om ett namn är så långt att förkortningar måste användas för att namnet ska få plats i det avsedda utrymmet ska det fullständiga namnet skrivas på diagrambladets baksida.
- Det är bättre att namnet anges som efternamn än förnamn. Detta underlättar för myndigheter som kanske inte känner till namnseder i olika medlemsstater. Att inte följa denna standard anses dock inte vara en överträdelse. Att ange fel namn gör registreringen felaktig.
- Ort och datum för resans början måste anges. Att ange fel ort eller datum gör registreringen felaktig. Vid tjänstgöringsperiodens slut måste ort och datum anges. När användningen av diagrambladet börjar och slutar samma dag bör datumet anges två gånger. Upprepningstecken får inte användas. Som ort bör närmaste stad eller tätort anges. Orten måste anges två gånger om start- och slutorten är densamma.
- Registreringsnummer för varje fordon som föraren tilldelas.
- Vägmatarens ställning vid den dagliga registreringens början och slut samt vägmätarens ställning när ett nytt fordon börjar köras.

Om uppgifter saknas i mittfältet kan detta bero på antingen att föraren inte är så noggrann eller att föraren förbereder för förfalskning. Det kan vara svårt för kontrolltjänstemännen att skilja dessa situationer åt. De bör dock alltid försöka fastställa varför information saknas, och bedöma enstaka förbiseenden som mindre allvarliga än återkommande överträdelser, innan beslut fattas om sanktioner.

Artikel 15.5a

För digitala färdskrivare ska föraren ange symbolen för det land där han börjar och slutar sin dagliga arbetsperiod. Detta gäller även vid eventuella fordonsbyten. Att inte göra det är en överträdelse.

Artikel 15.6

Detta gäller den analoga färdskrivarens utformning och har liten betydelse för efterlevnadskontroller som kräver ytterligare tolkning.

Artikel 15.7

En förare (eller besättningsman) i ett fordon utrustat med färdskrivare måste på begäran (från en kontrolltjänsteman) kunna uppvisa följande:

- i) Aktuella diagramblad och/eller diagramblad som använts samma dag eller under de föregående 28 dagarna.
Anm.: Det är inte ett krav att kunna uppvisa 28 diagramblad. Förare som inte arbetar heltid kan ha mycket färre diagramblad för 28 kalenderdagar. Aktuella registreringar kan finnas på ett förarkort, men diagramblad från analoga färdskrivare från de föregående 28 dagarna måste fortfarande uppvisas.

ii) Förarkortet, om ett sådant innehas.

Även om de aktuella registreringarna finns på ett analogt diagramblad måste föraren visa upp sitt förarkort, om ett sådant har utfärdats, så att kontrolltjänstemännen kan kontrollera att eventuell körning med digital färdskrivare under de föregående 28 dagarna varit lagenlig.

Om ett utfärdat förarkort inte kan uppvisas är det en överträdelse. Tachonet eller nationella register bör användas för att kontrollera uppvisade kort, samt om ett kort har utfärdats.

iii) En förare måste också kunna visa upp utskrifter från digitala färdskrivare om sådana har genererats. Om en kontrolltjänsteman behöver utskrifter i enlighet med dessa förordningar och föraren inte kan tillhandahålla det så är det en överträdelse.

iv) Andra manuella registreringar som föraren har under perioden i fråga. De kan ha vilken form som helst.

Intyg

Vid sjukskrivning eller semester görs inga registreringar, och dessa perioder kan ibland vara långa. Då kan förare vid senare kontroller inte visa upp några registreringar för dessa perioder. Sådana situationer kan felaktigt tolkas som att registreringar undanhålls i ett försök att dölja överträdelser. För att undvika sådana misstankar har vissa förare med sig intyg. Om intygen har tagits fram och fyllts i i föreskrivet format ska kontrolltjänstemännen godta dem och noga undersöka deras giltighet.

Att visa upp falska intyg är dock en överträdelse, t.ex. om intygets giltighet undergrävs genom annan bevisning. I vissa medlemsstater måste förarna medföra intyg för att täcka perioder med sjukfrånvaro och ledighet, men kravet gäller endast inom de nationella gränserna. (Se bilaga Vägledning 5.) Observera också att dygns- och veckovilan inte behöver styrkas, men i många fall visar förare uppgifter som stöder sådan vila.

Inom medlemsstaterna är det inte ovanligt att förare tar ut ett analogt diagramblad vid arbetsperiodens slut och registrerar en dygnsviloperiods början och slut manuellt. I vissa medlemsstater är en sådan registrering ett krav. Kontrolltjänstemän bör känna till denna praxis när de analyserar en förares tidigare registreringar. Detta är inte lika vanligt under internationella transporter där samma fordon används under flera på varandra följande dagar.

Nyanställda förare bör kunna visa upp registrerat arbete hos den tidigare arbetsgivaren, om den tidigare anställningen faller inom den 28-dagarsperiod som föregår den nya anställningens första dag.

Vid digitala registreringar är detta inget problem, men vid analoga registreringar kan kravet krocka med arbetsgivarens skyldighet att bevara förarnas registreringar i minst ett år. I sådana fall kan kopior av registreringarna för den berörda perioden uppvisas för kontrolltjänstemännen. Lagstiftningen efterlevs då inte i strikt mening, men det underlättar om kontrolltjänstemännen tar hänsyn till detta svåra läge. Om en förare tidigare har arbetat utanför den reglerade transportsektorn kan detta styrkas genom ett intyg med lämplig ordalydelse från den nya arbetsgivaren.

Enligt artikel 15.7 c får kontrolltjänstemännen övervaka efterlevnaden av förordning (EG) nr 561/2006 genom att kontrollera diagramblad och uppgifter från fordonsenheten respektive förarkortet. Kontrolltjänstemännen får gå in i ett fordon för att göra detta. Om dokumenten inte

uppvisas och föraren har ett giltigt skäl till detta får kontrolltjänstemannen kontrollera och analysera dokument som styrker eller rättfärdigar dessa skäl, t.ex. färjebiljetter och kvitton från bensinstationer. Om det visar sig att skälen inte är giltiga har en överträdelse begåtts.

Artikel 15.8

Det är en allvarlig överträdelse att förfalska, utplåna eller förstöra uppgifter som har registrerats i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85.

Det är också en allvarlig överträdelse att manipulera eller försöka manipulera utrustningen så att den inte registrerar korrekt.

Sådana manipulationer kan vara att olovligen ta ut diagramblad eller förarkort eller att aktivt störa registreringen.

Utrustning som kan användas för att hindra en korrekt registrering av aktiviteter bör inte finnas i fordonet, och det är en överträdelse att installera sådan utrustning i färdskrivarsystemet.

Om utrustningen inte har installerats är det lämpligt att bedöma avsikten att använda den. Om utrustningen är installerad, men inte ansluten eller används, är det ändå tillräckligt för att fastställa överträdelse.

3.1.5 Artikel 16

3.1.5.1 Lagtext

1. Om utrustningen går sönder eller fungerar felaktigt, skall arbetsgivaren låta en godkänd montör eller verkstad reparera den så snart som omständigheterna medger.

Om fordonet inte kan återvända till stationeringsorten inom en vecka från den dag då utrustningen gick sönder eller funktionsfelet upptäcktes, skall reparationen göras under resans gång. Medlemsstaterna kan enligt artikel 19 bestämma att de behöriga myndigheterna får förbjuda att ett fordon används om skador eller funktionsfel inte åtgärdas i enlighet med föreskrifterna i de föregående styckena.

2. När en färdskrivare är ur funktion eller inte fungerar på fullgott sätt, skall föraren på diagrambladet eller diagrambladen eller på ett annat blad som antingen skall fästas vid diagrambladet eller bifogas förarkortet och på vilket han anger kännetecknen med vilkas hjälp han kan identifieras (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet), inbegripet sin namnteckning, föra in uppgifterna för de olika tidsperioder som inte registrerats eller skrivits ut på riktigt sätt av färdskrivaren.

Om kortet förkommer, stjäls, förstörs eller inte fungerar på fullgott sätt skall föraren vid slutet av resan skriva ut uppgifterna för de olika tidsperioder som har registrerats av färdskrivaren och i det utskrivna dokumentet föra in de uppgifter som gör det möjligt att identifiera honom (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet) och underteckna det.

3. Om kortet förstörs eller inte fungerar på fullgott sätt, skall föraren återlämna det till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där han har sitt normala hemvist. Om förarkortet stjäls skall föraren anmäla stölden i vederbörlig ordning till de behöriga myndigheterna i den stat där stölden har skett. Om förarkortet förkommer skall förlusten i vederbörlig ordning anmälas till både de behöriga myndigheterna i den stat som har utfärdat kortet och till myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sitt normala hemvist, om det rör sig om olika myndigheter.

Föraren får fortsätta att köra sitt fordon utan eget förarkort under högst 15 kalenderdagar, eller under en längre period om detta är nödvändigt för att göra det möjligt att återföra fordonet till den plats där företaget är beläget, förutsatt att föraren kan styrka att det är omöjligt att visa eller använda kortet under denna period. Om myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sitt normala hemvist är andra än de som har utfärdat hans förarkort och dessa ombeds förnya, ersätta eller byta ut detta, skall de informera de myndigheter som har utfärdat det gamla kortet om skälen för att kortet förnyas, ersätts eller byts ut.

3.1.5.2 Överträdelser

Inga överträdelser fastställs här, men i artikel 16 anges vilka åtgärder föraren måste vidta för att inte bryta mot andra artiklar. Sådana överträdelser kan vara följande:

Användning av ett fordon med defekt färdskrivare.

Manuella registreringar har inte gjorts.

Förlust eller stöld av förarkortet har inte rapporterats inom 7 dagar.

Utskrift har inte gjorts vid en resas början eller slut.

3.1.5.3 Vägkontroll

I artikel 16 anges vilka förfaranden en förare ska följa om färdskrivaren inte fungerar på ett fullgott sätt (detta gäller även förarkort, sändare och kablar). Kontrolltjänstemän som upptäcker att förfarandena inte följs vid dessa specifika omständigheter bör därför överväga sanktioner.

Om utrustningen upphör att vara fullt fungerande i enlighet med bilaga 1 eller 1b till förordning (EEG) nr 3821/85 bör den anses ha gått sönder.

Utrustningen måste repareras fullständigt så snart det är praktiskt möjligt, och senast inom 7 dagar efter att den gick sönder eller någon upptäckte att färdskrivaren inte var fullt fungerade. Den som är ansvarig för fordonets användning bör se till att reparationen görs.

Att fortsätta att använda ett fordon utan att lämpliga åtgärder vidtas enligt ovan, eller att underlåta att åtgärda felet om det är uppenbart att det har funnits möjlighet till det, är en överträdelse som leder till att föraren drabbas av sanktioner.

Bilaga 1

Vägledning 1

Fråga: Extraordinär avvikelse från bestämmelserna om minimal vilotid och maximal körtid när det gäller att hitta en lämplig plats att stanna på.

Artikel: 12 i förordning (EG) nr 561/2006.

Metod som ska tillämpas: Enligt artikel 12 får en förare avvika från artiklarna 6–9 om minimal vilotid och maximal körtid för att hitta en lämplig plats att stanna på. Enligt denna artikel har föraren inte rätt att avvika från förordningen på grund av omständigheter som var kända innan resan påbörjades. Artikeln är utformad för att göra det möjligt för förare att lösa situationer där det oväntat blir omöjligt att uppfylla bestämmelserna i förordningen under resans gång, dvs. i onormalt svåra situationer, oberoende av förarens vilja och uppenbart oundvikliga situationer som inte kan förutses trots vederbörlig hänsyn. Undantaget medger även säkerställande av personers, fordonets och lastens säkerhet, och kravet om trafiksäkerhet måste i alla fall beaktas.

Tre parter har vissa skyldigheter när det gäller sådana situationer:

1. Ett transportföretag måste noggrant planera säkerheten under förarens resa med beaktande av bl.a. regelbundna trafikstockningar, väderförhållanden och tillgång till lämpliga parkeringsplatser. Med andra ord måste företaget organisera arbetet på så sätt att förarna kan följa bestämmelserna i förordningen och företaget bör också se till att de bestämmelser om säker parkering som gäller för befraktare och försäkringsbolag följs.
2. En förare måste till punkt och pricka följa bestämmelserna och inte avvika från den maximala körtiden om inte exceptionella förhållanden oväntat råder och det därmed blir omöjligt att följa bestämmelserna i förordningen utan att äventyra personers, fordonets och lastens säkerhet samt trafiksäkerheten. Om en förare bestämmer att det är nödvändigt att avvika från förordningen och detta inte kommer att äventyra trafiksäkerheten ska han/hon ange typen av och skälen för denna avvikelse för hand (på valfritt gemenskapsspråk, på ett färdskrivardiagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista) så snart han/hon når fram till en lämplig plats att stanna på.
3. En tillsynsman måste tillämpa yrkesmässig diskretion när han/hon kontrollerar en förare och bedömer huruvida en avvikelse från körbegränsningarna är berättigad.

Vid bedömningen av avvikelsernas rimlighet på grundval av artikel 12 bör alla omständigheter granskas noggrant av tillsynsmannen, bl.a. följande:

- a) Förarens färdskrivaruppgifter för att fastställa förarens körmönster och kontrollera om föraren i normala fall följer bestämmelserna om kör- och vilotider, och om avvikelsen är exceptionell.
- b) Avvikelsen från körtidsbegränsningen får inte vara allmänt förekommande och måste bero på exceptionella förhållanden såsom större trafikolyckor, extrema väderförhållanden, trafikomläggningar, ingen plats på parkeringsområdet m.m. (*Förteckningen över möjliga extraordinära omständigheter är endast vägledande. Bedömningsprincipen är att anledningen till eventuella avvikelser från körtidsbegränsningar inte får vara kända eller ens möjliga att förutse på förhand.*)
- c) De dagliga och veckovisa körtidsbegränsningarna bör respekteras, följaktligen bör föraren inte göra några tidsbesparingar genom att överskrida körtidsbegränsningarna när han/hon söker en parkeringsplats.
- d) Avvikelsen från körtidsbestämmelserna får inte leda till minskade lagstadgade raster och dagliga och veckovisa viloperioder.

Anmärkning: Europeiska gemenskapernas domstol, mål C-235/94.

Vägledning 2

Fråga: Registrering av en förarens restid till en plats som inte är den normala platsen för att ta över eller överlämna ett fordon i enlighet med förordning (EG) 561/2006.

Artikel: 9 i förordning (EG) nr 561/2006.

Metod som ska tillämpas:

En förare som reser till en särskild plats, annan än arbetsgivarens arbetsställe, som anvisats av arbetsgivaren för att ta över och köra ett fordon med färdskrivare, uppfyller en skyldighet gentemot arbetsgivaren och förfogar därmed inte fritt över sin tid.

Följaktligen gäller följande i enlighet med artikel 9.2 och 9.3:

– Den tid som går åt för att resa till eller från en plats, annan än förarens hem eller arbetsgivarens arbetsställe och där föraren förväntas ta över eller överlämna ett fordon inom ramen för förordningen, bör registreras antingen som "tillgänglighet" eller "annat arbete" beroende på medlemsstatens nationella lagstiftning, oberoende av huruvida arbetsgivaren lämnat instruktioner för när och hur resan ska ske eller föraren själv kan välja tidpunkt och färdmedel för resan.

– Den tid som går åt för en förare för att köra **ett fordon som inte omfattas av denna förordning till eller från en plats** annan än förarens hem eller arbetsgivarens arbetsställe **och där föraren förväntas ta över eller överlämna ett fordon som omfattas av denna förordning bör registreras som "annat arbete".**

I följande tre fall får restiden betraktas som "vilotid" eller "rast":

Det första fallet är när en förare följer med ett fordon som transporteras med färja eller tåg. I detta fall får föraren ta sin viloperiod eller rast under förutsättning av att han/hon har tillgång till en liggplats eller en sovbits (artikel 9.1).

Det andra fallet är när en förare inte följer med ett fordon utan reser med tåg eller färja till en plats där han/hon ska ta över eller överlämna kontrollen över ett fordon som omfattas av denna förordning (artikel 9.2) under förutsättning av att han/hon har tillgång till en liggplats eller en sovbits på färjan eller tåget.

Det tredje fallet är när ett fordon bemannas av flera än en förare. När en andra förare finns tillgänglig för körning när så krävs, och denne sitter bredvid fordonsföraren och inte aktivt deltar i förarens framförande av fordonet, kan en "rast" även vara en period på 45 minuter av en förarens "period av tillgänglighet".

Ingen åtskillnad görs när det gäller förarens anställningskontrakt. Sålunda gäller dessa bestämmelser både fast anställda förare och förare anställda av bemanningsföretag som hyr ut arbetskraft.

För en "tillfälligt anställd förare" avses med "arbetsgivarens arbetsställe" det arbetsställe där det företag som använder den förarens tjänster för sina vägtransporter ("användarföretaget") och inte "bemanningsföretagets" huvudkontor.

Anmärkning: Europeiska gemenskapernas domstol, mål C-76/77 och mål C-297/99.

Vägledning 3

Fråga: Beordrande av avbrott i en rast, en dygnsvila eller veckovila för att flytta ett fordon framåt vid en terminal, på parkeringsplatser eller i gränsområden.

Artikel: 4 d och 4 f i förordning (EG) nr 561/2006.

Metod som ska tillämpas: Normalt sett bör en förare fritt kunna förfoga över sin tid och bör därför inte vara skyldig att ha sitt fordon inom räckhåll.

I allmänhet är det en överträdelse att avbryta en rast, dygns- eller veckovila (såvida inte reglerna om färjor tillämpas – artikel 9.1). Det kan emellertid snabbt uppstå en onormal situation eller ett nödläge vid en terminal eller på en parkeringsplats varigenom ett fordon måste flyttas. Vid en terminal finns det vanligtvis en förare (en anställd vid terminalen) som vid behov kan flytta fordon.

Om detta inte är fallet och fordonet måste flyttas på grundval av exceptionella omständigheter får föraren endast avbryta sin vila på begäran av en behörig myndighet eller tjänsteman vid terminalen med rätt att beordra att fordon flyttas.

På andra ställen (t.ex. på parkeringsplatser, vid gränsövergångar och i nödsituationer) måste föraren avbryta sin rast eller vila under några minuter om det i en nödsituation finns objektiva skäl att flytta fordonet eller om polisen eller en annan myndighet (t.ex. brandman, vägförvaltningsmyndighet, tulltjänsteman m.m.) ger order om att flytta ett fordon. I sådana fall bör inte överträdelsen beivras.

Om ett dylikt nödläge uppstår måste medlemsstatens tillsynsmyndighet visa viss tolerans efter en individuell bedömning av situationen.

Ett sådant avbrott i förarens vila eller rast måste registreras för hand av föraren och bör, i mån av möjlighet, bevitnas av den behöriga myndighet som beordrade föraren att flytta fordonet.

Vägledning 4

Fråga: Registrering av körtid med digital färdskrivare när förare är involverade i transportverksamhet som innebär att de måste stanna ofta

Artikel: 1 i förordning (EG) nr 3821/85 avseende förordning (EG) nr 1360/2002 (bilaga 1B).

Metod som ska tillämpas:

Eftersom digitala färdskrivare är mer exakta än analoga färdskrivare kan körtiderna för förare som måste stanna ofta bli längre då de registreras med en digital färdskrivare än de skulle bli med en analog färdskrivare. Denna situation är temporär och påverkar i huvudsak lokal leveransverksamhet. Problemet kommer endast att kvarstå under den övergångsperiod då analoga och digitala färdskrivare används parallellt.

För att främja snabb spridning av digitala färdskrivare och säkerställa lika behandling av alla förare, oberoende av vilket registreringsverktyg som används, borde det vara möjligt för nationella tillsynsmyndigheter att acceptera vissa avvikelser under denna övergångsperiod. Dessa avvikelser bör gälla de fordon som används till transportverksamhet med täta stopp som är utrustade med digitala färdskrivare.

Tillsynsmännen förväntas emellertid alltid tillämpa yrkesmässig diskretion. Det kommer vidare att anses att en förare som sitter bakom fordonets ratt och är aktivt involverad i transportverksamhet som omfattas av förordningen kör oberoende av omständigheterna (t.ex. i samband med trafikstockning eller vid trafikljus).

Därför rekommenderas följande:

- Medlemsstaterna ska informera sina kontrolltjänstemän att de i samband med kontroll av uppgifter från digitala färdskrivare har möjlighet att tillåta upp till 15 minuters avvikelse per körtid om fyra och en halv (4,5) timme för fordon som används i transportverksamhet med täta stopp under förutsättning att det finns underlag som stödjer detta. Avvikelsen kan t.ex. tillämpas som ett avdrag på en minut per körtid, mellan stopp, med maximalt 15 minuter per varje körtid om fyra och en halv (4,5) timme.
- Kontrolltjänstemännen ska när de utövar sitt arbete ta hänsyn till omständigheterna och använda det underlag som de har tillgång till vid den aktuella tidpunkten (så som kontrollerbar bevisning för att föraren var involverad i transportverksamhet med täta stopp) och ska kontrollera att deras tolkning inte avviker från den korrekta tillämpningen av bestämmelserna om körtider och därigenom hotar trafiksäkerheten.
- Medlemsstaterna får använda analysprogramvara som är konfigurerad för att integrera en avvikelsetid i körtidsberäkningarna, men de bör vara medvetna om att detta i ett senare skede kan leda till problem vad det gäller bevisning. Under alla omständigheter bör avvikelsen inte överskrida 15 minuter för en körtid om fyra och en halv (4,5) timme.
- Avvikelsen får inte leda till diskriminering eller nackdelar för nationella eller internationella förare och ska endast tillämpas för transporter som klart och tydligt omfattar täta stopp.

Vägledning 5

Ärende: Blankett för det intyg om aktiviteter som fastställs i kommissionens beslut (2009/959/EU) av den 14 december 2009 om ändring av beslut 2007/230/EG om en blankett avseende sociallagstiftning på vägtransportområdet

Artiklar: 11.3 och 13 i direktiv 2006/22/EG

Metod som ska tillämpas: Blanketten ska inte krävas för aktiviteter som kan registreras av färdskrivaren. Den primära informationskällan vid vägkontroller är det som registrerats av färdskrivaren, och avsaknaden av sådana uppgifter anses endast motiverad om registrering med färdskrivaren, inbegripet manuell registrering, inte varit möjlig av objektiva skäl. Under alla omständigheter ska kompletta uppgifter från färdskrivaren, kompletterade av blanketten (när så är nödvändigt), godtas som tillräckligt bevis för överensstämmelse med förordning (EG) nr 561/2006 eller AETR, om det inte finns skäligen misstankar.

Intyget omfattar vissa aktiviteter under den period som anges i artikel 15.7 a i förordning (EEG) nr 3821/85, nämligen innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

Intyget får användas när en förare har

- varit sjukskriven,
- haft semester och semestern är en del av den årliga ledighet som föraren har rätt till enligt lagstiftningen i den medlemsstat där företaget är etablerat,
- varit på ledighet eller vilopaus,
- kört ett fordon som inte omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 eller AETR,
- utfört annat arbete än att köra fordonet,
- varit tillgängliga,

och då det varit omöjligt att registrera dessa aktiviteter med färdskrivarutrustningen.

Rutan ”ledighet eller vilopaus” får användas i en situation då föraren inte varit sysselsatt med något körande eller något annat arbete eller då föraren inte har varit tillgänglig, inte har varit sjukskriven eller haft semester, detta innefattar t.ex. även fall av deltidsarbetslöshet, strejk eller lockout.

Medlemsstaterna är inte skyldiga att använda blanketten i sådana fall då registrerade uppgifter saknas, men om en blankett krävs måste denna standardiserade blankett erkännas som giltig. Ingen blankett av någon form ska dock krävas för perioder av vanlig dags- eller veckovila.

Elektronisk och utskriftsvänlig version av blanketten samt information om vilka medlemsstater som endast godkänner denna blankett finns på följande webbplats:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Blanketten erkänns i hela EU och på alla officiella EU-språk. Standardformatet är lätt att förstå eftersom det innehåller numrerade, förutfastställda rubriker som ska fyllas i. För AETR-transport rekommenderas att man använder den blankett som tagits fram av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Blanketten får ej fyllas i för hand. För att blanketten ska vara giltig måste den undertecknas av både företagets företrädare och föraren innan resan påbörjas. Förare som är egenföretagare ska skriva under en gång som företagets företrädare och en gång som förare.

Endast den underskrivna originalblanketten är giltig. Blankettens innehåll får inte ändras. Blanketten får inte skrivas under på förhand och inte ändras genom handskrivna kommentarer. Om det är tillåtet enligt nationell lag får en faxkopia eller digital kopia av blanketten godtas.

Blanketten får skrivas ut på papper med företagets logotyp och kontaktuppgifter, men rubrikerna med uppgifter om företaget ska ändå fyllas i.

Vägledning 6

Fråga: Registrering av tid som en förare tillbringar ombord på en färja eller ett tåg där föraren har tillgång till en sovbits eller en liggvagnsplats.

Artikel: 9.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

Metod som ska tillämpas: Generellt gäller i enlighet med artikel 4 f att föraren under vila ska kunna förfoga fritt över sin tid. Föraren får emellertid ta rast eller vila (dygns- eller veckovila), under en tåg- eller färjeresor, på villkor att föraren har tillgång till en sovbits eller liggvagnsplats. Detta följer av artikel 9.2 i vilken det anges att restid "skall inte räknas som vila eller rast **om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovbits eller liggplats**".

I enlighet med artikel 9.1 får **normal dygnsvila** på minst elva timmar som tas ut på en färja eller på ett tåg (om föraren har tillgång till en sovbits eller liggplats) avbrytas högst två gånger för annan verksamhet (som att köra ombord eller av en färja eller tåg). Sådan annan verksamhet får pågå under högst en timme. Denna andra verksamhet får under inga omständigheter innebära att den normala dygnsvilan på elva timmar förkortas. Om den normala dygnsvilan tas ut i två perioder, varav den första måste vara på minst tre timmar och den andra på minst nio timmar (enligt artikel 4 g) avser antalet tillåtna avbrott hela dygnsvilan och inte varje separat del av dygnsvilan.

Undantaget i artikel 9.1 avser inte veckovila, oavsett om veckovilan är reducerad eller inte.

Bilaga 2

Kommissionens klargörande 1

Ämne: Nationella bestämmelser som inspirerats av gemenskapsbestämmelserna

Artikel: omfattningen av förordning (EG) nr 561/2006, artiklarna 1, 2 och 11 i förordningen.

Fråga som tagits upp:

Enligt tysk lagstiftning måste gemenskapens bestämmelser om körtid, raster och viloperioder som införts genom förordning (EG) nr 561/2006 tillämpas även på mindre "godsfordon" än de som anges i artikel 2.1 a i den förordningen, nämligen på fordon som överstiger 2,8 ton.

Klargörande:

Det faktum att vissa transportmedel inte omfattas av förordningen innebär inte att de är undantagna från all lagstiftning. Denna bestämmelse innebär snarare att det står medlemsstaterna fritt att stifta lagar inom området. Om medlemsstaterna gör det finns det inget som hindrar dem från att anta nationella bestämmelser som inspirerats av gemenskapslagstiftningen eller är identisk med den.

Anmärkning

Klargörande från Europeiska kommissionens avdelningar till myndigheterna i Luxemburg (brev från februari 1993).

Kommissionens klargörande 2

Ämne: Fordon som körs i syfte att reparera, tvätta eller underhålla dem

Artikel: 1, 2, 4 a, 4 c

Fråga som tagits upp:

Fordon som körs i syfte att reparera, tvätta eller underhålla dem

Klargörande:

Enligt artikel 4 a i förordningen definieras vägtransport som all körning helt eller delvis på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods. När en förare kör ett fordon i syfte att åka till en verkstad, en tvättinrättning, en bensinstation, olika platser för att lämna eller ta över fordon från kunder m.m. och helt eller delvis använder allmänna vägar omfattas den här typen av körningar av definitionen av vägtransporter i förordning (EG) nr 561/2006. Detta gäller för alla förare, oavsett om föraren har tillfällig eller fast anställning.

Men enligt artikel 1 i förordningen gäller bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder förare som utför person- och godstransporter på väg. Beroende på särskilda omständigheter får inte person- och godstransporter på väg ingå i uppgifterna för vissa företags anställda, på grund av deras funktion. I sådana fall skulle dessa arbetsgivare faktiskt inte utföra godstransporter enligt definitionen i förordningen, och skulle då inte heller omfattas av dess bestämmelser.

Det finns dock inget som hindrar medlemsstaterna från att tillämpa förordningens bestämmelser även på annan transportverksamhet eller fordon eller förare som inte uttryckligen omfattas av förordningen.

Anmärkning

Klargörande från Europeiska kommissionens avdelningar till tjänsteman på myndigheterna i Luxemburg (brev från februari 1993).

Kommissionens klargörande 3

Ämne: Fordon som används som lokala affärer på lokala marknader

Artikel: 13 (1) f i förordning (EEG) nr 3820/85 och 13 (1) d, andra strecksatsen i förordning (EG) nr 561/2006.

Fråga som tagits upp:

Företag som användes som lokala affärer på lokala marknader eller för hemförsäljning kunde förut undantas från bestämmelserna om körtider enligt artikel 13 (1) f i förordning (EEG) nr 3820/85. Den möjligheten finns dock inte längre enligt förordning 561/2006. Förare av sådana fordon kör inte långa sträckor och under lång tid, och deras huvudsakliga yrkesverksamhet är inte att transportera varor, utan att sälja dem.

Klargörande:

Enligt artikel 13 (1) d, andra strecksatsen i förordning (EG) nr 561/2006 får undantag medges för fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete. Sådana fordon får endast användas inom en radie av 50 km från den plats där företaget är beläget och på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.

I domstolens dom i mål C-128/04 bekräftas att termerna "material eller utrustning" inte bara omfattar verktyg och instrument, utan även varor som krävs för att utföra det arbete som utgör den huvudsakliga arbetsuppgiften för föraren av fordonet i fråga.

I detta sammanhang skulle det innebära att fordon som används som lokala affärer på lokala marknader kan medges undantag enligt denna artikel under förutsättning att den sträcka som körts inte överstiger en radie av 50 km från den plats där företaget är beläget, och att körning inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.

Observera dock att detta undantag inte medges per automatik, utan förutsätter att en enskild medlemsstat beslutat att medge undantag på sitt eget territorium.

Anmärkning

Klargörande från Europeiska kommissionens avdelningar till parlamentsledamot Patrick Doering (brev av den 12 november 2007).

Kommissionens klargörande 4

Ämne: Tillämpning av artikel 26 i förordningen

Artikel: 26

Fråga som tagits upp: Enligt artikel 26 ska färdskrivare "vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods, med undantag för sådana fordon som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 561/2006".

Denna ändring medför en skyldighet att installera färdskrivare även i fordon som har en högsta tillåtna vikt som understiger 3,5 ton.

Klargörande: Enligt artikel 3 i förordning (EEG) nr 3821/85 är endast de särskilda fordonskategorier som fastställs i förteckningen i artikel 3 i förordning (EG) nr 561/2006 uttryckligen undantagna från skyldigheten att installera färdskrivare.

Med det sagt är det tydligt att syftet med förordning (EEG) nr 3821/85 är att möjliggöra effektiva kontroller av efterlevnaden av de bestämmelser som fastställts om körtider, viloperioder m.m. som nu finns i förordning (EG) nr 561/2006 och att fastställa bestämmelsernas tillämpningsområde.

Men eftersom det i förordning (EEG) nr 3821/85 inte finns någon uttrycklig hänvisning till artikel 2 i förordning (EG) nr 561/2006 måste denna slutsats dras genom att läsa artiklarna 2, 4 och 26 i förordning (EG) nr 561/2006 tillsammans.

Enligt artikel 26.1 i förordning (EG) nr 561/2006 ska de definitioner som anges i artikel 4 i den förordningen även gälla i förordning (EEG) nr 3821/85. I artikel 4 definieras "vägtransporter", men definitionen måste läsas mot bakgrund av termens begränsningar i artikel 3 i förordning (EEG) nr 3821/85. Detta medför att de fordon som undantas genom artikel 1 i förordning (EG) nr 561/2006 på motsvarande sätt är undantagna från skyldigheten att installera och använda färdskrivare.

Anmärkning

Klargörande från Europeiska kommissionens avdelningar till de tyska myndigheterna (brev av den 28 juni 2006).

Kommissionens klargörande 5

Ämne: Registrering av en aktivitet som kombinerar körning som omfattas respektive inte omfattas av förordningen.

Artikel: 3 h, 13 i

Fråga som tagits upp: Registrering av en aktivitet som kombinerar körning som omfattas respektive inte omfattas av förordningen.

Klargörande:

Enligt artikel 3 a gäller inte förordningen vägtransporter av "fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer". Detta innebär att förordningen endast gäller förare som utför detta undantagna tjänsteslag om de även utför aktiviteter som omfattas av förordningen, och endast i förhållande till de aktiviteter som omfattas.

Dessutom ska enligt artikel 6.5 i förordningen all tid som en förare kör ett fordon som används för kommersiella transporter som inte omfattas av förordningen registreras som "annat arbete". Med andra ord kan körningar som inte omfattas av förordningens definition av "körtid" inte räknas som "vila", enligt definitionen i artikel 4 f. Därför måste de räknas med när förordningen tillämpas.

Om en bussförare skulle ägna sig åt olika slags linjetrafik måste han eller hon använda färdskrivare oavsett vilka slags körningar, dvs. som omfattas respektive inte omfattas av förordningen, som överväger. För körningar som överstiger 50 km ska en förare registrera "körtid" och för kortare körningar ska han eller hon registrera "körning som inte omfattas" under "annat arbete".

Anmärkning

Klargörande från Europeiska kommissionens avdelningar till den italienska organisationen ANAV (brev av den 23 juli 2007).

Bilaga 3

Sammanfattning av FÖRORDNING (EG) nr 561/2006

Artikel	Beskrivning	Överträdelser
1	Presentation av förordningen och dess syfte och mål.	Nej
2	Fordon som omfattas av förordningen.	Nej
3	Fordonstyper som undantas från förordningen.	Nej
4	Definitioner av vissa termer som används i förordningen. (Observera att uppdelad vila införs här.)	Nej
5	Lägsta ålder för konduktörer och förarbiträden.	Ja
6	Gränser för daglig körtid samt körtid under en respektive två veckor. Skyldighet att registrera körning som inte omfattas och perioder av tillgänglighet när man omfattas av förordningen.	Ja
7	Skyldighet att ta rast från körningen, körtidsbegränsningar och kompensation för kvalificerade raster.	Ja
8	Förares skyldighet att ta dygns- och veckovila och tillämpliga bestämmelser. Normal och reducerad vila samt bestämmelser om användning. Skyldighet att kompensera för reducerad veckovila.	Ja
9	Bestämmelser om tillåten uppdelning av vilan på färja eller tåg. Förares skyldighet att registrera arbetsrelaterade aktiviteter innan och efter ett fordon tas över. Skyldighet att registrera körning som inte omfattas av förordningen som "annat arbete".	Ja
10	Otillåtna betalningsförhållanden. Transportföretagens skyldighet att följa förordningen när de organiserar förarens arbete. Företagens ansvar för förarens överträdelser av förordningen, var de än begås. Gränser för företagens ansvar. Avtalsparters skyldighet att följa förordningen när de gör scheman och tidsplanering. Företagens skyldighet att regelbundet överföra digitala uppgifter från färdskrivaren och bevara dessa.	Ja
11	Medlemsstaternas rätt att införa strängare gränser för nationella transporter och skyldighet att ta hänsyn till andra avtal. Gäller endast nationella transporter.	Nej
12	Förares rätt att avvika från förordningens krav i nödsituationer och villkor i samband med denna rätt.	Nej
13	Medlemsstaternas rätt att bevilja undantag från kraven i artiklarna 5–9 för vissa typer av nationell trafik som anges i en fastställd förteckning.	Nej
14	Medlemsstaternas rätt att vid extraordinära omständigheter medge undantag från förordningen under begränsad tid.	Nej
15	Medlemsstaternas skyldighet att inrätta reglering som gäller trafik som undantas genom artikel 3 a.	Nej

16	Linjetrafik för persontransporter i de fall ingen färdskrivare har installerats. Skyldighet att upprätta tidtabeller och tjänstgöringslistor. Utgår den 31 december 2007 på grund av artikel 26.	Ja
17	Medlemsstaternas skyldighet att rapportera och övervaka.	Nej
18	Medlemsstaternas skyldighet att införa lagstiftning som gör att förordningen träder i kraft.	Nej
19	Medlemsstaternas sanktioner vid överträdelser av förordningen. Sanktionernas egenskaper. Överträdelser får endast bli föremål för en sanktion. Exterritorialitet.	Nej
20	Förares skyldighet att bevara och visa upp bevis på sanktioner. Förares skyldighet att lämna relevanta uppgifter till sina arbetsgivare så att de kan uppfylla kraven.	Ja
21	Hindrande av fortsatt färd (förbud) för överträdelser som påverkar trafiksäkerheten. Administrativa sanktioner när medlemsstaternas egna företag begår överträdelser.	Nej
22	Medlemsstaternas skyldighet att bistå varandra med övervakning av efterlevnaden och informationsutbyte om sanktioner som påförts medlemsstatens invånare.	Nej
23	Krav på kommissionen.	Nej
24	Teknikaliteter som avser förfarande.	Nej
25	Medlemsstaternas rätt att begära att kommissionen tar upp skillnader som avser tillämpningen av förordningen.	Nej
26	Ändring av förordning (EG) nr 3821/85 (undantag anpassas, giltighetstiden begränsas för artikel 16).	Nej
27	Ändring av förordning (EG) nr 2135/98.	Nej
28	Upphävande av förordning (EEG) nr 3820/85.	Nej
29	Datum för förordningens ikraftträdande.	Nej

Bilaga 4

Sammanfattning av FÖRORDNING (EEG) nr 3821/85

Artikel	Beskrivning	Överträdelser
1	Konstruktion, installation, användning och provning av färdskrivare är en viktig del av förordningen.	Nej
2	Definitioner delas med förordning (EG) nr 561/2006.	Nej
3	Vilka fordon som måste ha färdskrivare installerade, med hänvisning till förordning (EG) nr 561/2006. Möjlig tillämpning på fordon som inte omfattas av förordningen under resor inom landet.	Ja
4	"Färdskrivare" inkluderar "däri ingående delar".	Nej
5	Typgodkännande och säkerhetskrav. Hänvisning till tekniska föreskrifter i bilaga.	Nej
6	Typgodkännandemärken. Hänvisning till bilaga.	Nej
7	Hantering av typgodkännanden.	Nej
8	Återkallande av typgodkännande och förfarande vid tvister.	Nej
9	Godkännandeförfarande för diagramblad.	Nej
10	Rätt att använda färdskrivare med EEG-godkännandemärken.	Nej
11	Skyldigheter vid återkallande av typgodkännande.	Nej
12	Förfarande vid installation och besiktning (verkstad).	Nej
13	Arbetsgivarens och förarens gemensamma ansvar för att färdskrivare och förarkort är korrekt installerade och används rätt.	Ja
14	Bestämmelser om användning av färdskrivare och förarkort.	Ja

15	Ytterligare bestämmelser om användning av färdskrivare och förarkort.	Ja
16	Förfaranden när färdskrivaren går sönder eller fungerar inte på fullgott sätt.	Ja
17	Teknikaliteter som avser förfarande.	Nej
18	Teknikaliteter som avser förfarande.	Nej
19	Samarbete mellan medlemsstaterna vad gäller kontroller av efterlevnaden.	Nej
20	Teknikaliteter som avser förfarande.	Nej
21	Datum för ikraftträdande.	Nej

Källor

Corte/Vosa arbetsgrupp
 MIDT (EU-MIDT/ENC/003 – 2005 rev 6)
 Samförståndsavtal (överenskommen förklaring av förordning (EG) nr 561/2006)
 Rådets förordning (EEG) nr 3821/85
 Förordning (EG) nr 561/2006

¹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

² EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG.

³ RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter.

⁴ REGULATION (EEC) No543/69 of the Council of 25th March 1969 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport (ej översatt till svenska).

⁵ RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter.

⁶ Europeisk överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006.

⁸ Domstolens dom av den 15 december 1993 i mål C-116/92.

⁹ Domstolens dom av den 29 april 2010 i mål 124/09.

¹⁰ Domstolens dom av den 9 november 1995 i mål C-235/94.