



Statens vegvesen

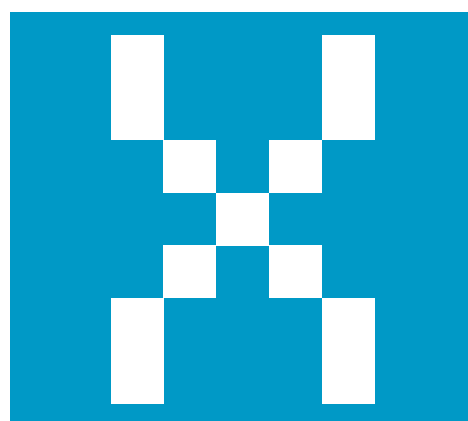
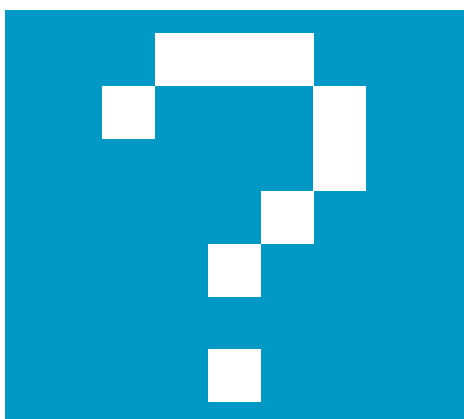


Vegtransport i EØS-område

# Forskrift om kjøre -og hviletid og fartsskriver

Januar 2025

UOFFISIELL OVERSETTELSE AV FORORDNING (EF) 561/2006 OG FORORDNING (EF) 165/2014



## Om heftet

Dette er et sammendrag av de viktigste reglene om kjøre- og hviletid. Heftet er utarbeidet av Statens vegvesen og er en uoffisiell konsolidert utgave av reglene.

Tilgang til autoritative tekster finnes på [lovdata.no](https://lovdata.no) og [eur-lex.europa.eu](https://eur-lex.europa.eu).

## Innhold

<b>Forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS</b>	<b>6</b>
§ 1. Gjennomføring av forordninger om kjøre- og hviletid, fartsskriver mv	6
§ 2. Unntak	6
§ 3. (Opphevet)	7
§ 4. Generelt om fartsskriver og fartsskriverkort	7
§ 5. Sjøførkort	7
§ 6. Bedriftskort	7
§ 7. Kontrollkort	8
§ 8. Typegodkjenning	8
§ 9. Minstekrav til kontroll	8
§ 10. Myndighet til kontroll	8
§ 11. Kontroll langs veg	9
§ 12. Kontroll hos foretak	9
§ 13. Pålegg om hvile	9
§ 14. Straff	9
§ 15. Ikrafttreden	9
 <b>KAPITTEL I – Innledende bestemmelser</b>	 <b>10</b>
Artikkel 1	10
Artikkel 2	10
Artikkel 3	11
Artikkel 4	12
 <b>Kapittel II – Mannskaper, kjøretider, pauser og hviletider</b>	 <b>14</b>
Artikkel 5	14
Artikkel 6	15
Artikkel 7	15
Artikkel 8	15
Artikkel 8a	18
Artikkel 9	19
Artikkel 9a	19
 <b>Kapittel III – Transportforetakenes ansvar</b>	 <b>20</b>
Artikkel 10	20
 <b>KAPITTEL IV – Unntak</b>	 <b>21</b>
Artikkel 11	21
Artikkel 12	21
Artikkel 13	21
Artikkel 14	24
Artikkel 15	24
 <b>KAPITTEL V – Kontroll og sanksjoner</b>	 <b>24</b>
Artikkel 16	24
Artikkel 17	25
Artikkel 18	25
Artikkel 19	25
Artikkel 20	27
Artikkel 21	27

Artikkel 22 .....	27
Artikkel 23 .....	28
Artikkel 23a .....	28
Artikkel 24 .....	29
Artikkel 25 .....	29
<b>KAPITTEL VI - Sluttbestemmelser .....</b>	<b>29</b>
Artikkel 26 .....	29
Artikkel 27 .....	32
Artikkel 28 .....	33
Artikkel 29 .....	33
<b>KAPITTEL I – Prinsipper, virkeområde og krav .....</b>	<b>34</b>
Artikkel 1 – Formål og prinsipper .....	34
Artikkel 2 - Definisjoner .....	35
Artikkel 3 - Virkeområdet .....	37
Artikkel 4 – Krav og data som skal registreres.....	38
Artikkel 5 – Den digitale fartsskriverens funksjoner .....	40
Artikkel 6 – Visning og varsling .....	40
Artikkel 7 – Vern av personopplysninger .....	41
<b>KAPITTEL II – Intelligente fartsskrivere .....</b>	<b>42</b>
Artikkel 8 – Registrering av kjøretøyets posisjon på visse punkter i løpet av den daglige arbeidstiden .....	42
Artikkel 9 – Tidlig fjernpåvisning av mulig manipulering eller misbruk .....	43
Artikkel 10 – Grensesnitt med intelligente transportsystemer .....	44
Artikkel 11 – Detaljerte bestemmelser om intelligente fartsskrivere .....	45
<b>KAPITTEL III - Typegodkjenning .....</b>	<b>45</b>
Artikkel 12 - Søknader.....	45
Artikkel 13 – Tildeling av typegodkjenning .....	47
Artikkel 14 - Typegodkjenningsmerke.....	47
Artikkel 15 – Godkjenning eller nektelse .....	47
Artikkel 16 – Utstyrets samsvar med typegodkjenningen.....	47
Artikkel 17 – Godkjenning av diagramskiver.....	48
Artikkel 18 – Begrunnelse av beslutninger om nektelse .....	48
Artikkel 19 – Anerkjennelse av typegodkjente fartsskrivere .....	49
Artikkel 20 - Sikkerhet .....	49
Artikkel 21 – Prøving i felt.....	49
<b>KAPITTEL IV – Installering og kontroll.....</b>	<b>50</b>
Artikkel 22 – Installering og reparasjoner .....	50
Artikkel 23 – Kontroll av fartsskrivere .....	51
Artikkel 24 – Godkjenning av installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter.....	52
Artikkel 25 – Verkstedkort .....	53
<b>KAPITTEL V - Sjåførkort .....</b>	<b>53</b>
Artikkel 26 – Utstedelse av sjåførkort.....	53
Artikkel 27 – Bruk av sjåførkort .....	54
Artikkel 28 – Fornyelse av sjåførkort .....	55
Artikkel 29 – Stjålne, mistede eller defekte sjåførkort.....	55
Artikkel 30 – Gjensidig godkjenning og utskifting av sjåførkort .....	55
Artikkel 31 – Elektronisk utveksling av opplysninger om sjåførkort.....	56
<b>KAPITTEL VI – Bruk av utstyr.....</b>	<b>57</b>
Artikkel 32 – Riktig bruk av fartsskrivere .....	57
Artikkel 33 – Transportforetakenes ansvar .....	57
Artikkel 34 – Bruk av sjåførkort og diagramskiver .....	58

Artikkel 35 – Skadete sjåførkort og diagramskiver.....	60
Artikkel 36 – Opplysninger som føreren skal medbringe.....	60
Artikkel 37 – Fremgangsmåte ved funksjonssvikt i utstyret .....	61
<b>KAPITTEL VII – Håndheving og sanksjoner .....</b>	<b>61</b>
Artikkel 38 - Kontrollører.....	61
Artikkel 39 – Opplæring av kontrollørere.....	62
Artikkel 40 – gjensidig bistand.....	63
Artikkel 41 - Sanksjoner .....	63
<b>KAPITTEL VIII – Sluttbestemmelser.....</b>	<b>63</b>
Artikkel 42 - Komité .....	63
Artikkel 43 - Fartsskriverforum .....	63
Artikkel 44 – Oversending av nasjonale tiltak.....	64
Artikkel 45 – Endring av forordning (EF) nr. 561/2006 .....	64
Artikkel 46 - Overgangsbestemmelser.....	65
Artikkel 47 – Oppheving .....	65
Artikkel 48 - Ikrafttredelse.....	65

# Forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS

**Hjemmel:** Fastsett av Samferdselsdepartementet 2. juli 2007 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 13, § 14, § 19 b, § 20, § 21 annet ledd, § 32 og § 36.

**EØS-henvisninger:** EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 19ac (forordning (EU) 2016/403), nr. 21 (forordning (EØF) nr. 3821/85 som endret ved forordning (EØF) nr. 3314/90, forordning (EØF) nr. 3572/90, forordning (EØF) nr. 3688/92, forordning (EF) nr. 2479/95, forordning (EF) nr. 1056/97, forordning (EF) nr. 2135/98, forordning (EF) nr. 1360/2002, forordning (EF) nr. 432/2004, forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EF) nr. 1791/2006, forordning (EF) nr. 68/2009, forordning (EU) nr. 1266/2009, forordning (EU) nr. 517/2013, forordning (EU) nr. 1161/2014 og forordning (EU) 2016/130), nr. 21a (direktiv 2006/22/EF som endret ved direktiv 2009/4/EF, direktiv 2009/5/EF og forordning (EU) 2016/403), nr. 21b (forordning (EU) nr. 165/2014, som endret ved forordning (EU) 2020/1054), nr. 21ba (forordning (EU) 2016/68 som endret ved forordning (EU) 2017/1503), nr. 21bb (forordning (EU) 2016/799 som endret ved forordning (EU) 2018/502, forordning (EU) 2020/158 og forordning (EU) 2021/1228), nr. 21bc (forordning (EU) 2017/548), nr. 24e (forordning (EF) nr. 561/2006 som endret ved forordning (EF) nr. 1073/2009, forordning (EU) nr. 165/2014 og forordning (EU) 2020/1054) og nr. 24eb (forordning (EU) nr. 581/2010).

**Endret** ved forskrifter 7 sep 2007 nr. 1031, 12 juni 2008 nr. 578, 17 juli 2008 nr. 813, 10 feb 2010 nr. 149, 29 juni 2010 nr. 1027, 22 des 2010 nr. 1795, 24 mai 2011 nr. 529, 20 des 2011 nr. 1410, 19 des 2012 nr. 1347, 13 des 2013 nr. 1508, 10 des 2014 nr. 1556, 23 juni 2015 nr. 755, 21 des 2015 nr. 1815, 9 mai 2016 nr. 472, 22 des 2016 nr. 1836, 1 des 2017 nr. 1918, 18 des 2017 nr. 2149, 7 juni 2018 nr. 815, 26 sep 2018 nr. 1476, 20 des 2018 nr. 2195, 17 des 2019 nr. 1877 (i kraft 1 jan 2020), 19 des 2019 nr. 2044 (i kraft 1 jan 2020), 25 sep 2020 nr. 2243, 18 des 2020 nr. 3038 (i kraft 1 jan 2021), 13 april 2021 nr. 1142 (i kraft 30 april 2021), 21 des 2021 nr. 3838 (i kraft 1 jan 2022), 12 okt 2022 nr. 1741 (i kraft 1 nov 2022, bl.a. tittel), 7 des 2022 nr. 2217, 15 des 2022 nr. 2234, 22 des 2022 nr. 2477 (i kraft 1 jan 2023), 6 okt 2023 nr. 1593 (i kraft 15 okt 2023), 26 okt 2023 nr. 1705, 9 nov 2023 nr. 1842 (i kraft 1 jan 2024), 20 des 2023 nr. 2236 (i kraft 1 jan 2024), 5 juni 2024 nr. 916, 19 des 2024 nr. 3280 (i kraft 1 jan 2025).

**Rettelser:** 09.05.2008 (tilføyd lenker i vedlegg 2), 10.01.2020 (ortografiske feil), 26.02.2020 (fjernet forordninger i pdf).

## § 1. Gjennomføring av forordninger om kjøre- og hviletid, fartsskriver mv.

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 19ac (forordning (EU) 2016/403 som endret ved forordning (EU) 2022/694), nr. 21 (forordning (EØF) nr. 3821/85 som endret ved forordning (EØF) nr. 3314/90, forordning (EØF) nr. 3572/90, forordning (EØF) nr. 3688/92, forordning (EF) nr. 2479/95, forordning (EF) nr. 1056/97, forordning (EF) nr. 2135/98, forordning (EF) nr. 1360/2002, forordning (EF) nr. 432/2004, forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EF) nr. 1791/2006, forordning (EF) nr. 68/2009, forordning (EU) nr. 1266/2009, forordning (EU) nr. 517/2013, forordning (EU) nr. 1161/2014 og forordning (EU) 2016/130), nr. 21a (direktiv 2006/22/EF som endret ved direktiv 2009/4/EF, direktiv 2009/5/EF, forordning (EU) 2016/403 og direktiv (EU) 2020/1057), nr. 21ab (forordning (EU) 2022/695), nr. 21b (forordning (EU) nr. 165/2014, som endret ved forordning (EU) 2020/1054), nr. 21ba (forordning (EU) 2016/68 som endret ved forordning (EU) 2017/1503), nr. 21bb (forordning (EU) 2016/799, som endret ved forordning (EU) 2018/502, forordning (EU) 2020/158, forordning (EU) 2021/1228 og forordning (EU) 2023/980), nr. 21bc (forordning (EU) 2017/548), nr. 24e (forordning (EF) nr. 561/2006, som endret ved forordning (EF) nr. 1073/2009, forordning (EU) nr. 165/2014 og forordning (EU) 2020/1054) og nr. 24eb (forordning (EU) nr. 581/2010) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 og EØS-avtalen ellers.

- 0 Endret ved forskrifter 12 juni 2008 nr. 578 (i kraft 1 juli 2008), 10 feb 2010 nr. 149, 24 mai 2011 nr. 529, 23 juni 2015 nr. 755, 9 mai 2016 nr. 472, 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018), 25 sep 2020 nr. 2243, 12 okt 2022 nr. 1741 (i kraft 1 nov 2022), 15 des 2022 nr. 2234, 6 okt 2023 nr. 1593 (i kraft 15 okt 2023), 26 okt 2023 nr. 1705, 9 nov 2023 nr. 1842 (i kraft 1 jan 2024), 5 juni 2024 nr. 916.

## § 2. Unntak

Innenlands vegtransport med kjøretøy nevnt i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, l, n og p er unntatt fra kravene i forordningen artiklene 5 til 9 om medfølgende personale, kjøretid, pauser og hviletid. Unntaket i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav f gjelder kjøretøy med en største tillatte totalvekt medregnet tilhenger som ikke overstiger 4 250 kg og som bruker alternativt drivstoff, som definert i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 5-2 bokstav k. Unntaket i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav i begrenses til kjøretøyer med høyst 12 sitteplasser inkludert førerasetet. Kjøretøy omfattet av unntakene er også unntatt fra bestemmelser om fartsskriver, jf. forordning (EU) 165/2014 om bruk av fartsskriver innen vegtransport artikkel 3 nr. 2.

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra bestemmelsene i denne forskriften i den utstrekningen forordningene nevnt i § 1 tillater det.

Forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 8 nr. 6 gjelder ikke for transport i samsvar med forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 8 nr. 6a inntatt ved forordning (EF) nr. 1073/2009 artikkel 29.

- 0 Endret ved forskrifter 17 juli 2008 nr. 813 (i kraft 1 aug 2008), 29 juni 2010 nr. 1027, 7 juni 2018 nr. 815, 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018), 13 april 2021 nr. 1142 (i kraft 30 april 2021)

### § 3. (Opphevet)

0 Opphevet ved forskrift 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018).

### § 4. Generelt om fartsskriver og fartsskriverkort

Statens vegvesen utsteder fartsskriverkort. Søknad om fartsskriverkort framsettes på den måten som Statens vegvesen fastsetter.

Fartsskriverkort utstedt på grunnlag av uriktige opplysninger eller forfalskede dokumenter, skal inndras. Tilsvarende gjelder ved bruk av en annens fartsskriverkort, forfalsket fartsskriverkort eller annen urettmessig bruk. Fartsskriverkort som er inndratt etter urettmessig bruk, skal ikke utleveres igjen, men kan erstattes av nytt kort.

Fartsskriverkort som er i ustand eller fungerer galt, skal korteier returnere til Statens vegvesen.

Tapt eller stjålet fartsskriverkort skal korteier uten ugrunnet opphold melde fra om til Statens vegvesen.

Fartsskriverkort som er meldt tapt eller stjålet og som gjenfinnes, skal ikke brukes med mindre det er registrert ved Statens vegvesen at kortet er kommet tilbake til rette korteier eller kortbruker og det ikke er utstedt erstatningskort.

Statens vegvesen fører register over utstedte, stjålne, tapte og defekte fartsskriverkort. Registeret benyttes av utstedende myndighet, jf. første ledd, og av kontrollmyndighetene, jf. § 10.

For utstedelse av fartsskriverkort betales ved oppmøte hos Statens vegvesen kr 390,– i gebyr. Gebyr ved bruk av selvbetjeningsløsninger for utstedelse av fartsskriverkort er kr 360,–.

Periodisk inspeksjon av digital og analog fartsskriver installert i kjøretøy skal utføres minst én gang i løpet av to år (24 måneder) etter siste inspeksjon.

0 Endret ved forskrifter 22 des 2010 nr. 1795 (i kraft 1 jan 2011), 24 mai 2011 nr. 529, 20 des 2011 nr. 1410 (i kraft 1 jan 2012), 19 des 2012 nr. 1347 (i kraft 1 jan 2013), 13 des 2013 nr. 1508 (i kraft 1 jan 2014), 10 des 2014 nr. 1556 (i kraft 1 jan 2015), 21 des 2015 nr. 1815 (i kraft 1 jan 2016), 22 des 2016 nr. 1836 (i kraft 1 jan 2017), 18 des 2017 nr. 2149 (i kraft 1 jan 2018), 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018), 20 des 2018 nr. 2195 (i kraft 1 jan 2019), 17 des 2019 nr. 1877 (i kraft 1 jan 2020), 19 des 2019 nr. 2044 (i kraft 1 jan 2020), 18 des 2020 nr. 3038 (i kraft 1 jan 2021), 21 des 2021 nr. 3838 (i kraft 1 jan 2022), 7 des 2022 nr. 2217, 22 des 2022 nr. 2477 (i kraft 1 jan 2023), 20 des 2023 nr. 2236 (i kraft 1 jan 2024), 19 des 2024 nr. 3280 (i kraft 1 jan 2025).

### § 5. Sjåførkort

Sjåførkort er personlig og inneholder sjåførens bilde og signatur.

Sjåførkort utstedes til person som har førerkort.

0 Endret ved forskrift 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018).

### § 6. Bedriftskort

Bedriftskort skal brukes av foretak som utøver transport omfattet av denne forskriften og som eier eller innehar bruksrett til kjøretøy utstyrt med digital fartsskriver.

Foretak skal med bedriftskortet låse de data som tilhører vedkommende foretak til de digitale fartsskrivere som foretaket har benyttet ved utførelse av transport. Foretak som benytter kjøretøy utstyrt med digital fartsskriver, hvor kjøretøyet også benyttes av annet foretak, skal med bedriftskortet låse opp fartsskriveren slik at lagring og tilgjengeliggjøring av data i fartsskriveren er mulig også for annet foretak.

Foretak skal minst hver måned sikre at alle data knyttet til foretaket blir lastet ned fra digital fartsskriver som er benyttet ved transport utført av eller for foretaket, og fra sjåførkort som benyttes av sjåfører som utfører transport for foretaket.

0 Endret ved forskrift 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018).

## § 7. Kontrollkort

Kontrollkort kan bare utstedes til person som kan foreta kontroll etter § 10 og som har fått opplæring i samsvar med forordning (EU) nr. 165/2014 artikkel 39 nr. 1.

Kontrollkort er personlig og inneholder kontrollørens bilde.

0 Endret ved forskrift 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018).

## § 8. Typegodkjenning

Vegdirektoratet gir typegodkjenning for fartsskrivere og fartsskriverkort i samsvar med forordning (EU) nr. 165/2014 kapittel III.

Den som søker om typegodkjenning av fartsskriver eller fartsskriverkort bærer selv omkostningene knyttet til typegodkjenningen.

0 Endret ved forskrift 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018).

## § 9. Minstekrav til kontroll

Statens vegvesen og politiet skal organisere og gjennomføre kontroll i tråd med direktiv 2006/22/EF, forordning (EF) nr. 561/2006 kapittel V og forordning (EU) nr. 165/2014 kapittel VII.

Statens vegvesen og politiet skal samarbeide med utenlandske kontrollmyndigheter, og minst seks ganger i året delta i samordnet kontroll i tråd med direktiv 2006/22/EF artikkel 5.

Minst 3 % av sjåførenes arbeidsdager skal kontrolleres. Minst 30 % av kontrollene skal utføres langs veg, og minst 50 % skal utføres hos foretak.

Statens vegvesen skal svare ut henvendelser fra andre land i henhold til direktiv 2006/22/EF artikkel 8.

0 Endret ved forskrifter 10 feb 2010 nr. 149, 1 des 2017 nr. 1918, 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018), 19 des 2019 nr. 2044 (i kraft 1 jan 2020), 6 okt 2023 nr. 1593 (i kraft 15 okt 2023).

## § 10. Myndighet til kontroll

Statens vegvesen og politiet er kontrollmyndigheter etter denne forskriften og rettsaktene nevnt i § 1.

Statens vegvesen og politiet kan til enhver tid foreta kontroll hos den som er underlagt reglene i denne forskriften og rettsaktene nevnt i § 1. På forlangende skal sjåfør eller foretak utlevere eller overføre elektronisk de opplysningene og den dokumentasjonen som er nødvendig for å kontrollere at reglene i denne forskriften er fulgt. Kontroll kan omfatte kjøretøyet og fartsskriveren med tilhørende komponenter.

Statens vegvesen er koordinerende organ i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 22 og direktiv 2006/22/EF artikkel 2 nr. 1 tredje ledd og artikkel 7. Når Statens vegvesen krever det, skal kontrollmyndighetene sende inn oversikt over sine registreringer.

Kontrollmyndighetene skal holde Statens vegvesen orientert om egne erfaringer fra kontrollvirksomheten.

Statens vegvesen fastsetter krav til opplæring av kontrollører i samsvar med forordning (EU) nr. 165/2014 artikkel 39.

0 Endret ved forskrifter 10 feb 2010 nr. 149, 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018), 19 des 2019 nr. 2044 (i kraft 1 jan 2020), 7 des 2022 nr. 2217.



## **§ 11. Kontroll langs veg**

Kontroll skal foregå uten forskjellsbehandling på grunnlag av kjøretøyets registreringsland, sjåførens hjemland, foretakets etableringsland, turens start- og bestemmelsested eller fartsskrivertype.

Når det innledes straffeforfølgning eller ilegges sanksjoner, skal Statens vegvesen eller politiet utstede dokumentasjon på dette. Sjåføren skal beholde og oppbevare slik dokumentasjon i en måned, og deretter overlevere den til foretaket som skal oppbevare dokumentasjonen i ett år.

Statens vegvesen og politiet skal for egne kontroller føre statistikk som angitt i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 17 og beslutning (EU) 2017/1013.

Ved en kontroll langs veg, skal arbeidstaker gis rimelig tid til å kontakte arbeidsgiver for å skaffe til veie nødvendig dokumentasjon som ikke befinner seg i kjøretøyet på kontrolltidspunktet.

0 Endret ved forskrifter 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018), 19 des 2019 nr. 2044 (i kraft 1 jan 2020), 6 okt 2023 nr. 1593 (i kraft 15 okt 2023)..

## **§ 12. Kontroll hos foretak**

Foretak som blir kontrollert skal i ett år oppbevare dokumentasjon på at det har vært gjennomført kontroll.

Statens vegvesen og politiet skal føre statistikk som angitt i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 17 og beslutning (EU) 2017/1013.

0 Endret ved forskrift 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018), 19 des 2019 nr. 2044 (i kraft 1 jan 2020).

## **§ 13. Pålegg om hvile**

Når en sjåfør har overtrådt bestemmelsene på en slik måte at videre kjøring klart kan sette trafiksikkerheten i fare, kan Statens vegvesen og politiet pålegge sjåføren å gjennomføre nødvendig hvile.

0 Tilføyd ved forskrift 12 juni 2008 nr. 578 (i kraft 1 juli 2008), 19 des 2019 nr. 2044 (i kraft 1 jan 2020).

## **§ 14. Straff**

Den som overtrer denne forskriften, herunder bestemmelser gjennomført i § 1, kan straffes etter vegtrafikkloven § 31, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud. I stedet for straff kan det ilegges gebyr for overtredelser som omfattes av forskrift 26. mars 2021 nr. 963 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

Overtredelse begått på fremmed stats territorium som oppdages i Norge, straffes her i riket, jf. vegtrafikkloven § 32 og forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 19 nr. 2 første ledd.

0 Endret ved forskrifter 12 juni 2008 nr. 578 (i kraft 1 juli 2008, tidligere § 13), 26 sep 2018 nr. 1476 (i kraft 1 okt 2018), 12 okt 2022 nr. 1741 (i kraft 1 nov 2022).

## **§ 15. Ikrafttreden**

Denne forskriften trer i kraft 1. august 2007. Forskrift 28. september 1993 nr. 910 om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området oppheves.

0 Endret ved forskrifter 7 sep 2007 nr. 1031, 12 juni 2008 nr. 578 (i kraft 1 juli 2008, tidligere § 14), 17 juli 2008 nr. 813 (i kraft 1 aug 2008), 7 juni 2018 nr. 815.

*Dette er en uoffisiell, konsolidert versjon av Forordning (EF) 561/2006 i norsk oversettelse hvor senere endringer er innarbeidet. Fortalene til forordningene er ikke tatt med i denne konsoliderte utgaven. Endringer som følger av Forordning (EF) 1073/2009 artikkel 29 er merket med blå tekst. Endringene som følger av Forordning (EU) 165/2014, artikkel 45 er innarbeidet her med rød skrift. Endringene som følger av Forordning (EU) 2020/1054, er innarbeidet her med grønn skrift.*

# EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006

om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —  
VEDTATT DENNE FORORDNING:

## KAPITTEL I – Innledende bestemmelser

### Artikkel 1

I denne forordning fastsettes regler om kjøretider, pauser og hviletider for førere av kjøretøyer i gods- og persontransport på vei med sikte på å harmonisere konkurransevilkårene mellom forskjellige landtransportsystemer, særlig innen veisektoren, og å bedre arbeidsvilkårene og trafiksikkerheten. Denne forordning har også som mål å fremme bedre kontroll og regelhåndheving i medlemsstatene samt bedre arbeidspraksis innen veitransportsektoren.

### Artikkel 2

1. Denne forordning får anvendelse på veitransport<sup>(1)</sup> av:
  - a) gods med kjøretøyer der største tillatte masse, medregnet vekten av tilhenger eller semitrailer, overstiger 3,5 tonn,
  - aa) fra 1. juli 2026, gods i internasjonal transport eller i kabotasje med kjøretøyer der største tillatte masse, medregnet vekten av tilhenger eller semitrailer, overstiger 2,5 tonn
  - b) personer med kjøretøyer som er bygget for eller permanent tilpasset transport av mer enn ni personer medregnet føreren, og som er beregnet brukt til dette formål.

---

<sup>(1)</sup> «veitransport» som er definert i artikkel 4a) er innskrevet i punkt 1. Dette er i samsvar med den engelske teksten. Bokstav a) og b) er endret slik at det samsvarer med endringene i punkt 1. (Statens vegvesen anm)

2. Denne forordning får, uavhengig av kjøretøyets registreringsstat, anvendelse på veitransport som utføres:
  - a) utelukkende innen Fellesskapet, eller
  - b) mellom Fellesskapet, Sveits og statene som er avtaleparter i avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.
3. AETR får anvendelse i stedet for denne forordning på internasjonal veitransport som utføres delvis utenfor områdene nevnt i nr. 2 med:
  - a) kjøretøyer som er registrert i Fellesskapet eller i stater som er avtaleparter i AETR, for hele transporten,
  - b) kjøretøyer som er registrert i en tredjestat som ikke er en avtalepart i AETR, bare for den delen av transporten som finner sted på Fellesskapets territorium eller på territoriet til stater som er avtaleparter i AETR.

Bestemmelsene i AETR bør bringes i samsvar med bestemmelsene i denne forordning, slik at de viktigste bestemmelsene i denne forordning gjennom AETR får anvendelse på slike kjøretøyer for alle deler av transporten som utføres innenfor Fellesskapet.

### Artikkel 3

Denne forordning får ikke anvendelse på veitransport med:

- a) kjøretøyer som brukes til persontransport i rute, når rutens lengde ikke overstiger 50 kilometer,
- aa) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til:
  - i) å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid, eller
  - ii) å levere gods som er håndverksmessig framstilt,men bare innenfor en radius på 100 km fra stedet der foretaket er hjemmehørende, og forutsatt at kjøringen av slike kjøretøyer ikke er førerens hovedaktivitet, og at transporten ikke utføres for en annens regning,
- b) kjøretøyer der høyeste tillatte hastighet ikke overstiger 40 kilometer i timen,

- c) kjøretøyer som eies eller leies uten fører av de forsvarer<sup>(2)</sup>, sivilforsvaret, brannvesenet og ordensmakten, når transporten skjer i forbindelse med oppgaver som disse myndighetene har ansvaret for og står under deres kontroll,
- d) kjøretøyer som brukes i forbindelse med katastrofer eller redningsoperasjoner, herunder kjøretøyer som brukes til ikke-kommersiell transport i forbindelse med humanitær hjelp,
- e) spesialkjøretøyer for medisinske formål,
- f) spesialkjøretøyer for hjelp ved bilhavari, som opererer innenfor en radius på 100 km fra stedet der de er hjemmehørende,
- g) kjøretøyer som prøvekjøres i forbindelse med tekniske forbedringer, reparasjon eller vedlikehold, og nye eller ombygde kjøretøyer som ennå ikke er tatt i bruk,
- h) kjøretøyer, eller kombinasjoner av kjøretøyer, der største tillatte masse ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til godstransport av ikke-kommersiell art,
- ha) kjøretøyer med en største tillatte masse, inkludert tilhenger eller semitrailer, som overstiger 2,5 tonn, men ikke overstiger 3,5 tonn, og som brukes til godstransport, når transporten ikke utføres for en annens regning men for foretakets eller førerens egen regning, og når kjøringen ikke er hovedaktiviteten til føreren av kjøretøyet
- i) nyttekjøretøyer som har en historisk status i henhold til lovgivningen i den medlemsstaten der de brukes, og som brukes til person- eller godstransport av ikke-kommersiell art.

## Artikkel 4

I denne forordning gjelder følgende definisjoner:

- a) «**veitransport**»: enhver kjøring helt eller delvis på offentlig vei av kjøretøy, med eller uten last, som brukes til person- eller godstransport,
- b) «**kjøretøy**»: en motorvogn, trekkbil, tilhenger eller semitrailer, eller en kombinasjon av disse kjøretøyene, i samsvar med følgende definisjoner:
  - «**motorvogn**»: ethvert kjøretøy som kjører på vei ved egen kraft, som ikke permanent beveger seg på skinner, og som normalt brukes til person- eller godstransport,
  - «**trekkbil**»: ethvert kjøretøy som kjører på vei ved egen kraft, som ikke beveger seg permanent på skinner, og som er spesielt utformet for å trekke, skyve eller bevege tilhengere, semitrailere, redskaper eller maskiner,
  - «**tilhenger**»: ethvert kjøretøy som er utformet for tilkobling til en motorvogn eller trekkbil,

---

<sup>(2)</sup> Endret fra «de væpnede styrker» til «forsvaret» iht. rettelse 14. mars 2009 (Statens vegvesen anm)

- «**semitrailer**»: en tilhenger uten foraksel koblet på en slik måte at en stor del av dens egenvekt og av lastens vekt bæres av trekkbilen eller motorvognen,
- c) «**fører**»: enhver person som kjører kjøretøyet, også bare for en kort periode, eller som sitter på – som ledd i sine plikter – for eventuelt å kjøre det,
- d) «**pause**»: enhver periode som en fører ikke får benytte til kjøring eller noe annet arbeid, og som utelukkende brukes til hvile,
- e) «**annet arbeid**»: alle aktiviteter, unntatt «kjøring», som er definert som arbeidstid i artikkel 3 bokstav a) i direktiv 2002/15/EF, herunder ethvert arbeid for samme eller en annen arbeidsgiver, innenfor eller utenfor transportsektoren,
- f) «**hviletid**»: enhver uavbrutt periode som føreren fritt kan benytte,
- g) «**døgnhvil**»: daglig periode som føreren fritt kan benytte og som kan være «normal døgnhvil» eller «redusert døgnhvil»:
  - «**normal døgnhvil**»: enhver hvileperiode på minst elleve timer; en «normal døgnhvil» kan alternativt tas i to omganger, hvorav den første må bestå av en uavbrutt periode på minst tre timer og den andre av en uavbrutt periode på minst ni timer,
  - «**redusert døgnhvil**»: enhver hvileperiode på minst ni, men mindre enn elleve timer,
- h) «**ukehvil**»: ukentlig periode som føreren fritt kan benytte og som kan være en «normal ukehvil» eller en «redusert ukehvil»:
  - «**normal ukehvil**»: enhver hvileperiode på minst 45 timer,
  - «**redusert ukehvil**»: enhver hvileperiode på under 45 timer som, med forbehold for vilkårene fastsatt i artikkel 8 nr. 6, kan reduseres til en periode med en minste varighet på 24 sammenhengende timer,
- i) «**uke**»: tidsrommet mellom mandag kl.00.00 og søndag kl. 24.00,
- j) «**kjøretid**»: kjøreaktivitetens varighet, registrert:
  - automatisk eller halvautomatisk av en fartsskriver som definert i vedlegg I og I B i forordning (EØF) nr. 3821/85, eller
  - for hånd, som fastsatt i artikkel 16 nr. 2 i forordning (EØF) nr. 3821/85,
- k) «**daglig kjøretid**»: sammenlagt kjøretid mellom slutten av en døgnhvil og begynnelsen av neste døgnhvil, eller mellom en døgnhvil og en ukehvil,
- l) «**ukentlig kjøretid**»: sammenlagt kjøretid i løpet av en uke,
- m) «**største tillatte totalmasse**»: største tillatte totalmasse, medregnet nyttelast, for kjøretøy

under kjøring,

- n) «**persontransport i rute**»: nasjonal og internasjonal transport som definert i artikkel 2 i rådsforordning (EØF) nr. 684/92 av 16. mars 1992 om innføring av felles regler for internasjonal persontransport med turvogn og buss<sup>(3)</sup>,
- o) «**flerbemanning**»: situasjon der minst to førere befinner seg i kjøretøyet for å kjøre det i hver kjøreperiode mellom to på hverandre følgende døgnhviler, eller mellom en døgnhvil og en ukehvil. I den første timen med flerbemanning er bruk av minst to førere valgfritt, men obligatorisk resten av tiden,
- p) «**transportforetak**»: enhver fysisk eller juridisk person, enhver sammenslutning eller gruppe av personer uten status som juridisk person, med ideell virksomhet eller næringsvirksomhet som formål, eller ethvert offentlig organ som enten selv har status som juridisk person eller er underlagt en annen myndighet med slik status, som driver veitransport, uavhengig av om dette gjøres for en annens eller egen regning,
- q) «**kjøreperiode**»: samlet kjøretid fra det tidspunkt da føreren starter kjøringen etter en hvileperiode eller en pause og fram til neste hvil eller pause. Kjøreperioden kan være sammenhengende eller oppdelt.
- r) «**ikke-kommersiell transport**» veitransport – bortsett fra transport for en annens eller egen regning – der det ikke mottas noen direkte eller indirekte godtgjøring, og som ikke direkte eller indirekte gir noen inntekt for føreren av kjøretøyet eller for andre, og som ikke er knyttet til en yrkesmessig eller kommersiell aktivitet

## Kapittel II – Mannskaper, kjøretider, pauser og hviletider

### Artikkel 5

Minstealder for billettører skal være 18 år.

Minstealder for sidemenn skal være 18 år. Medlemsstatene kan likevel sette ned minstealderen for sidemenn til 16 år dersom:

- a) veitransporten utføres i en enkelt medlemsstat innenfor en radius av 50 kilometer fra det stedet der kjøretøyet er hjemmehørende, herunder i kommuner med sentrum innenfor denne radius,
- b) aldersnedsettingen foretas av hensyn til yrkesrettet opplæring og
- c) i samsvar med medlemsstatenes nasjonale arbeidsrettsbestemmelser.

---

<sup>(3)</sup> EFT L 74 av 20.3.1992, s. 1. Direktivet sist endret ved tiltredelsesakten av 2003.

## Artikkel 6

1. Daglig kjøretid skal ikke overstige ni timer.

Den daglige kjøretiden kan likevel utvides til inntil ti timer inntil to ganger i uken.

2. Ukentlig kjøretid skal ikke overstige 56 timer, og skal ikke føre til overskridelse av den øvre grensen for arbeidstid per uke som er fastsatt i direktiv 2002/15/EF.
3. Sammenlagt kjøretid i løpet av to på hverandre følgende uker skal ikke overstige 90 timer.
4. Daglig og ukentlig kjøretid skal omfatte all kjøretid på Fellesskapets eller en tredjestats territorium.
5. En fører skal registrere som «annet arbeid» all medgått tid i henhold til beskrivelsen i artikkel 4 bokstav e), og all tid benyttet til kjøring i kommersiell hensikt av et kjøretøy som ikke omfattes av denne forordningens virkeområde, samt registrere all «tid føreren står til rådighet», som definert i artikkel 3 bokstav b) i direktiv 2002/15/EF, i samsvar med artikkel 34 nr. 5 bokstav b) iii) i europaparlaments- og rådsforordning (EØF) nr. 165/2014<sup>(4)</sup>. Denne registreringen skal legges inn enten manuelt på en diagramskive eller på en utskrift, eller ved bruk av manuelt registreringsutstyr på en fartsskriver.

## Artikkel 7

Etter en kjøreperiode på fire og en halv time skal føreren ta en sammenhengende pause på minst 45 minutter, med mindre føreren gjennomfører en hvileperiode.

Denne pausen kan erstattes av en pause på minst 15 minutter, etterfulgt av en pause på minst 30 minutter, dersom pausene fordeles over perioden på en slik måte at bestemmelsene i første ledd overholdes.

Ved flerbemanning kan en fører ta en pause på 45 minutter i et kjøretøy som kjøres av en annen fører, forutsatt at føreren som tar pause, ikke har til oppgave å bistå føreren som kjører kjøretøyet.

## Artikkel 8

1. En fører skal ta døgn- og ukehvil.
2. I løpet av hver 24-timers periode etter at foregående døgn- eller ukehvil er avsluttet, skal føreren gjennomføre en ny døgnhvil.

Dersom andelen av en døgnhvil som faller innenfor den nevnte 24-timers perioden er på

---

<sup>(4)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1).

minst ni, men mindre enn elleve timer, skal den aktuelle døgnhvilen anses som en redusert døgnhvil.

3. En døgnhvil kan utvides til en normal ukehvil eller en redusert ukehvil.
4. En fører kan ha høyst tre reduserte døgnhvil mellom to ukehvil.
5. Som unntak fra nr. 2 skal en fører i et kjøretøy med flerbemanning innen 30 timer etter avslutningen av en døgn- eller ukehvil gjennomføre en ny døgnhvil på minst ni timer.
6. I løpet av to sammenhengende uker skal en fører ta ut minst:
  - a) to normale ukehvil, eller
  - b) én normal ukehvil og én redusert ukehvil på minst 24 timer.

En ukehvil skal begynne senest etter seks 24-timersperioder, regnet fra slutten av forrige ukehvil.

Som unntak fra første ledd kan en fører som utfører internasjonal godstransport, ta to påfølgende reduserte ukehvil<sup>(5)</sup> utenfor etableringsstaten, forutsatt at føreren i fire sammenhengende uker tar ut minst fire ukehvil, der minst to skal være normal ukehvil.

I dette leddet anses en fører å utføre internasjonal transport når føreren begynner de to sammenhengende reduserte ukehvilene utenfor medlemsstaten der arbeidsgiveren er etablert, og utenfor landet der føreren er bosatt.

- 6a. Som unntak fra nr. 6, kan en fører som utfører en enkeltstående internasjonal persontransport utenfor rute, som definert i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss<sup>(\*)</sup>, utsette ukehvilen med inntil tolv sammenhengende 24-timersperioder etter en forutgående normal ukehvil, forutsatt at:
  - a) transporten varer i minst 24 sammenhengende timer i en annen medlemsstat eller en annen tredjestat, som begge omfattes av denne forordning, enn der transporten startet,
  - b) føreren tar etter å ha benyttet seg av unntaket:
    - i) enten to normale ukehvil, eller
    - ii) én normal ukehvil og én redusert ukehvil på minst 24 timer; reduksjonen skal imidlertid kompenseres av en tilsvarende hvileperiode som skal tas samlet før slutten av den tredje uken som følger etter unntaksperioden

---

<sup>(5)</sup> Teksten endret slik at den blir i samsvar med den engelske teksten. (Statens vegvesen anm)

<sup>(\*)</sup> EUT L 300 av 14.11.2009, s. 88.



- c) kjøretøyet etter 1. januar 2014 utstyres med fartsskriver i samsvar med kravene i vedlegg IB til forordning (EØF) nr. 3821/85, og
- d) kjøretøyet etter 1. januar 2014, dersom det benyttes i perioden mellom kl. 22.00 og 06.00, har mer enn én fører, eller kjøretiden omhandlet i artikkel 7 reduseres til tre timer.

Kommisjonen skal nøye overvåke bruken av dette unntaket for å sikre at veisikkerheten ivaretas på grunnlag av svært strenge vilkår, særlig ved å kontrollere at den samlede akkumulerte kjøretiden i den perioden som omfattes av unntaket, ikke blir for lang. Kommisjonen skal innen 4. desember 2012 utarbeide en rapport der unntakets konsekvenser for veisikkerheten, i tillegg til dets sosiale aspekter, vurderes. Dersom Kommisjonen finner det hensiktsmessig, skal den foreslå endringer i denne forordning i så henseende.

- 6b. Enhver reduksjon av ukehvil skal kompenseres med en tilsvarende hvileperiode, som skal tas ut samlet innen utløpet av den tredje uken etter den aktuelle uken.

Om det er tatt ut to sammenhengende reduserte ukehvil i samsvar med nr. 6 tredje ledd, skal det før den neste ukehvil tas ut en hviletid som kompensasjon for de to reduserte ukehvile

- 7. Enhver hvil som tas som kompensasjon for en redusert ukehvil, skal tas i sammenheng med en annen hvileperiode på minst ni timer.
- 8. Normale ukehvil og enhver annen ukehvil på mer enn 45 timer som tas ut som kompensasjon for tidligere reduserte ukehvil, skal ikke tas ut i et kjøretøy. De skal tas ut i egnet, kjønnstilpasset innkvartering, med tilfredsstillende fasiliteter for søvn og sanitære behov.

Alle kostnader i forbindelse med innkvartering utenfor kjøretøyet skal dekkes av arbeidsgiveren.

- 8a. Transportforetaket skal organisere føreres arbeid på en slik måte at de innenfor hver periode på fire sammenhengende uker kan returnere til arbeidsgiverens driftssenter der de vanligvis er stasjonert og den normale ukehvil begynner, i medlemsstaten der arbeidsgiveren er etablert, eller returnere til sitt bosted for å ta ut minst én normal ukehvil eller en ukehvil på mer enn 45 timer, som tas ut som kompensasjon for redusert ukehvil.

Når føreren har tatt ut to sammenhengende reduserte ukehvil i samsvar med nr. 6, skal imidlertid transportforetaket organisere førerens arbeid på en slik måte at vedkommende kan returnere før starten på den normale ukehvil på mer enn 45 timer som skal tas ut som kompensasjon.

Foretaket skal dokumentere hvordan det oppfyller denne forpliktelsen og oppbevare dokumentasjonen i sine lokaler, slik at den kan legges fram dersom kontrollmyndighetene ber om det

9. En ukehvil som påbegynnes i én uke og fortsetter inn i den neste, kan registreres i hvilken som helst av de to ukene, men ikke i begge.
10. Innen 21. august 2022 skal Kommisjonen vurdere om det kan vedtas mer hensiktsmessige regler for førere som utfører persontransport utenfor rute som definert i artikkel 2 nr. 4 i forordning (EF) nr. 1073/2009, og gi Parlamentet og Rådet en rapport om dette

## Artikkel 8a

1. Kommisjonen skal sørge for at informasjon om trygge og sikre parkeringsområder er lett tilgjengelig for førere som utfører gods- og persontransport på vei. Kommisjonen skal offentliggjøre en liste over alle sertifiserte parkeringsområder, slik at førerne får tilfredsstillende informasjon om

- tiltak for å oppdage og hindre innbrudd,
- belysning og synlighet,
- kontaktpunkter og prosedyrer i nødsituasjoner,
- kjønnstilpassede sanitære fasiliteter,
- muligheter for å kjøpe mat og drikke,
- kommunikasjonsforbindelser,
- strømforsyning.

Listen over slike parkeringsområder skal gjøres tilgjengelig på et felles, offisielt nettsted som oppdateres jevnlig.

2. Kommisjonen skal vedta delegerete rettsakter i samsvar med artikkel 23a med sikte på å fastsette standarder som gir mer detaljert informasjon om service- og sikkerhetsnivået for områdene nevnt i nr. 1, og om prosedyrene for sertifisering av parkeringsområder.
3. Alle sertifiserte parkeringsområder kan angi at de er sertifisert i samsvar med Unionens standarder og prosedyrer.

I samsvar med artikkel 39 nr. 2 bokstav c) i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013<sup>(6)</sup> skal medlemsstatene oppmuntre til etablering av parkeringsplasser for yrkestrafikanter.

4. Innen 31. desember 2024 skal Kommisjonen legge en rapport fram for Europaparlamentet og Rådet om tilgangen til egnede hvilefasiliteter for førere, og til sikrede parkeringsanlegg, og

---

<sup>(6)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

om utviklingen av trygge og sikre parkeringsområder som er sertifisert i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 2. Rapporten kan inneholde en liste over tiltak for å øke antallet trygge og sikre parkeringsområder, og for å heve deres kvalitet.

## Artikkel 9

1. Når en fører følger et kjøretøy som transporteres med ferge eller tog, og tar ut en normal døgnhvil eller en redusert ukehvil, kan denne hvilen, som unntak fra artikkel 8, avbrytes inntil to ganger av andre aktiviteter med en samlet tid på høyst én time. Under denne normale døgnhvilen eller reduserte ukehvilen skal føreren ha tilgang til en sovekupé, køye eller liggeplass.

Med hensyn til normal ukehvil skal dette unntaket bare gjelde for reiser med ferge eller tog når

- a) reisen er planlagt å vare minst 8 timer, og
  - b) føreren har tilgang til en sovekupé på fergen eller toget.».
2. Tiden som går med til å reise til et sted for å overta et kjøretøy som omfattes av denne forordningens virkeområde, eller til å returnere fra dette stedet, når kjøretøyet verken befinner seg på førerens hjemsted eller på arbeidsgiverens driftssenter der føreren vanligvis er stasjonert, skal ikke regnes som hvile eller pause, unntatt når føreren oppholder seg på en ferge eller i et tog og har tilgang til en sovekupé, køye eller liggeplass.
  3. Den tiden en fører bruker på å kjøre et kjøretøy som ikke omfattes av denne forordnings virkeområde,<sup>(7)</sup> til eller fra et kjøretøy som omfattes av denne forordnings virkeområde og som ikke befinner seg på førerens hjemsted eller på arbeidsstedet der føreren vanligvis er hjemmehørende, skal regnes som annet arbeid.

## Artikkel 9a

Innen 31. desember 2025 skal Kommisjonen legge en evalueringsrapport fram for Europaparlamentet og Rådet om bruken av selvkjøringssystemer i medlemsstatene. Rapporten skal legge særlig vekt på disse systemenes potensielle betydning for reglene om kjøre- og hviletid. Med rapporten skal det eventuelt følge et forslag til regelverk som endrer denne forordningen

---

<sup>(7)</sup> Lagt til et komma (Statens vegvesen anm.)

## Kapittel III – Transportforetakenes ansvar

### Artikkel 10

1. Et transportforetaks avlønning av egne ansatte førere eller av førere som er stilt til dets rådighet, skal ikke være knyttet til kjørt distanse, rask levering og/eller mengde gods som transporteres, selv ikke i form av bonus eller lønnstillegg, dersom denne betalingen er av en slik art at den setter trafiksikkerheten i fare og/eller oppmuntrer til overtredelse av denne forordningen.
2. Et transportforetak skal organisere arbeidet til førerne nevnt i nr. 1 på en slik måte at de er i stand til å overholde bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 3821/85 og i kapittel II i denne forordning. Transportforetaket skal gi føreren tilstrekkelig informasjon og foreta regelmessige kontroller for å sikre at forordning (EØF) nr. 3821/85 og kapittel II i denne forordning overholdes.
3. Transportforetaket er ansvarlig for overtredelser begått av foretakets førere, også i de tilfeller der overtredelsen begås på en annen medlemsstats eller en tredjestats territorium.

Med forbehold for medlemsstatenes rett til å holde transportforetakene fullt ansvarlige, kan medlemsstatene gjøre dette ansvaret avhengig av foretakets overtredelser av nr. 1 og 2. Medlemsstatene kan ta hensyn til alle eventuelle bevis for at transportforetaket ikke med rimelighet kan holdes ansvarlig for den overtredelsen som er begått.

4. Foretak, avsendere, speditører, turoperatører, hovedleverandører, underleverandører og førerformidlingsbyråer skal sikre at avtalte transporttidsplaner er i samsvar med denne forordning.
5. a) Et transportforetak som benytter kjøretøyer som er utstyrt med fartsskrivere i henhold til vedlegg I B i forordning (EØF) nr. 3821/85 og omfattes av denne forordnings virkeområde, skal:
  - i) sikre at alle opplysninger overføres fra kjøretøyenheten og sjåførkortet med den regelmessighet som er fastsatt av medlemsstatene, og at alle relevante opplysninger overføres oftere for å sikre at alle opplysninger om aktiviteter utført av eller for vedkommende foretak blir overført,
  - ii) sikre at alle opplysninger som overføres fra kjøretøyenheten og sjåførkortet, oppbevares i minst 12 måneder etter at de er registrert og at de på anmodning fra en kontrollør er tilgjengelige, enten direkte eller via en fjerntilslutning, på foretakets område,
- b) uttrykket «overføres» er i dette nummer brukt i samsvar med definisjonen fastsatt i kapittel I bokstav s) i vedlegg I B til forordning (EØF) nr. 3821/85,
- c) den lengste tiden som de relevante opplysningene skal overføres for i henhold til bokstav a) i), skal fastsettes av Kommisjonen i samsvar med framgangsmåten nevnt i

## KAPITTEL IV – Unntak

### Artikkel 11

En medlemsstat kan, i forbindelse med veitransport som i sin helhet utføres på dens territorium, fastsette lengre minstepauser og hviletider eller kortere lengste tillatte kjøretider enn dem som er fastsatt i artikkel 6–9. I slike tilfeller skal medlemsstatene ta hensyn til relevante tariffavtaler eller andre avtaler mellom partene i arbeidslivet. Denne forordning får likevel fortsatt anvendelse på førere av kjøretøyer i internasjonal transport.

### Artikkel 12

Dersom det ikke medfører fare for trafiksikkerheten, kan føreren fravike artikkel 6–9 for å finne et egnet stoppested for kjøretøyet i den utstrekning det er nødvendig av hensyn til sikkerheten for personer, kjøretøyet eller lasten. Føreren skal senest ved ankomst til det egnede stoppestedet angi årsaken til avviket ved å notere dette på fartsskriverens diagramskive eller på en utskrift fra fartsskriveren, eller på tjenestelisten.

Under ekstraordinære omstendigheter kan føreren også avvike fra artikkel 6 nr. 1 og 2 og artikkel 8 nr. 2 ved å forlenge den daglige og ukentlige kjøretiden med inntil én time for å kunne nå fram til arbeidsgiverens driftssenter eller førerens bosted for å ta ut ukehvil, forutsatt at dette ikke går ut over trafiksikkerheten.

På samme vilkår kan føreren forlenge den daglige og ukentlige kjøretiden med inntil to timer for å kunne nå fram til arbeidsgiverens driftssenter eller førerens bosted for å ta ut normal ukehvil, forutsatt at det ble tatt en uavbrutt pause på 30 minutter umiddelbart før den ekstra kjøringen.

Føreren skal oppgi årsaken til avviket ved å notere dette på fartsskriverens diagramskive, eller på en utskrift fra fartsskriveren, eller på tjenestelisten, senest ved ankomst til bestemmelsesstedet eller det egnede stoppestedet.

Enhver forlengelse skal kompenseres med en tilsvarende hvileperiode, som skal tas ut samlet i forlengelse av enhver hviletid innen utløpet av den tredje uken etter den aktuelle uken.

### Artikkel 13

1. Forutsatt at det er forenlig med målene fastsatt i artikkel 1, kan hver medlemsstat på sitt territorium, eller, med samtykke fra den berørte medlemsstaten, på en annen medlemsstats territorium, tillate unntak fra artikkel 5–9 og gjøre unntakene avhengige av individuelle vilkår som får anvendelse på transport med følgende kjøretøyer:

- a) kjøretøyer som eies eller leies uten fører av offentlige myndigheter for å utføre

veittransporter som ikke konkurrerer med private transportforetak,

- b) kjøretøyer som brukes eller leies uten fører av landbruks-, hagebruks-, skogbruks-, oppdretts- eller fiskeriforetak til godstransport knyttet til foretakenes egen næringsvirksomhet innenfor en radius av inntil 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende,
- c) landbruks- og skogbrukstraktorer som brukes til landbruks- eller skogbruksvirksomhet innenfor en radius av inntil 100 km fra det stedet der foretaket som eier, leier eller leaser kjøretøyet er hjemmehørende,
- d) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes av ytere av universelle tjenester som definert i artikkel 2 nr. 13 i europaparlaments- og rådsdirektiv 97/67/EF av 15. desember 1997 om felles regler for utviklingen av et indre marked for posttjenester i Fellesskapet og forbedring av tjenestenes kvalitet<sup>(\*)</sup>, til å levere sendinger som inngår som en del av den universelle tjenesten.

Disse kjøretøyene skal bare brukes innenfor en radius av 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, og forutsatt at kjøring av kjøretøyet ikke er førerens hovedbeskjeftigelse

- e) kjøretøyer utelukkende i bruk på øyer eller områder som er isolert fra resten av det nasjonale territoriet og har et areal som ikke overstiger 2 300 km<sup>2</sup>, og som ikke er forbundet med statens øvrige territorium med bro, vadested eller tunnel med adgang for motorkjøretøyer, og som ikke grenser til en annen medlemsstat
- f) kjøretøyer som brukes til godstransport innenfor en radius av 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, som drives ved hjelp av naturlig eller flytende gass eller elektrisitet, og som har en største tillatte masse, medregnet massen til en tilhenger eller semitrailer, som ikke overstiger 7,5 tonn<sup>(8)</sup>,
- g) kjøretøyer som brukes til trafikkopplæring og førerprøver med sikte på å oppnå et førerkort eller eksamensbevis for faglig dyktighet, forutsatt at de ikke brukes til kommersiell gods- eller persontransport,
- h) kjøretøyer som brukes i forbindelse med kloakkrensing, flomsikring, vedlikehold av<sup>(9)</sup> vann-, gass- og elektrisitetsforsyning, vedlikehold av og tilsyn med veier, dør-til-dør<sup>(10)</sup>-innsamling og fjerning av husholdningsavfall, telegraf- og telefontjeneste, radio- og fjernsynskringkasting samt peiling av radio- eller fjernsynssendere eller -mottakere,
- i) kjøretøyer med mellom 10 og 17 seter som utelukkende brukes til persontransport av

---

<sup>(\*)</sup> EFT L 15 av 21.1.1998, s. 14

<sup>(8)</sup> I Norge kjøretøy/vogntog med tillatt totalvekt på maksimalt 4.250 kg, jf. § 2 i forskriften, Statens vegvesen anm

<sup>(9)</sup> Ifølge den engelske versjonen skal det være «maintenance services». Den norske offisielle oversettelsen har ikke med «vedlikehold av», men artikkelen skal forstås i tråd med den engelske versjonen. (Statens vegvesen anm.)

<sup>(10)</sup> «[D]ør-til-dør» lagt til iht. rettelse 25. mars 2011 (Statens vegvesen anm.)

ikke-kommersiell art,<sup>(11)</sup>

- j) spesialkjøretøyer som transporterer sirkus- og tivoliutstyr,
  - k) spesialutrustede mobile prosjektkjøretøyer som hovedsakelig brukes til undervisningsformål når de står i ro,
  - l) kjøretøyer som brukes til henting av melk fra gårder og/eller<sup>(12)</sup> tilbakelevering av melkespann eller melkeprodukter som skal brukes som fôr,
  - m) spesialkjøretøyer som transporterer penger og/eller verdisaker,
  - n) kjøretøyer som brukes til å transportere avfall fra dyr eller dyreskrotter som ikke er beregnet på menneskelig<sup>(13)</sup> konsum,
  - o) kjøretøyer som utelukkende brukes på veier som befinner seg innenfor transportknutepunkter som havner, terminaler for ulike transportsystemer og jernbaneterminaler,
  - p) kjøretøyer som brukes til transport av levende dyr fra gårder til lokale markeder og omvendt, eller fra markeder til lokale slakterier innenfor en radius av inntil 100 km,
  - q) kjøretøyer eller vogntog som transporterer byggmaskiner for et byggforetak, innenfor en radius på 100 km fra stedet der foretaket er hjemmehørende, og forutsatt at kjøring av slike kjøretøyer ikke er førerens hovedaktivitet,
  - r) kjøretøyer som brukes til levering av ferdigblandet betong.
2. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om unntakene de gir i henhold til nr. 1, og Kommisjonen skal underrette de øvrige medlemsstatene.
3. Forutsatt at det er forenlig med målene fastsatt i artikkel 1 og at det gis tilfredsstillende vern for føreren, kan en medlemsstat på sitt territorium, etter godkjenning fra Kommisjonen, tillate mindre unntak fra denne forordning for kjøretøyer som brukes i forhåndsdefinerte områder med en befolkningstetthet på mindre enn fem personer per kvadratkilometer, i følgende tilfeller:
- innenlandsk persontransport i rute der ruteplanen er bekreftet av myndighetene (bare unntak med hensyn til pauser kan tillates i dette tilfellet), og
  - innenlandsk godstransport på vei for egen eller en annens regning som ikke har noen innvirkning på det felles marked og som trengs for å opprettholde visse næringsgrener på det berørte territoriet, og der det i unntaksbestemmelsene i denne forordning er fastsatt en begrenset kjøreradius på inntil 100 km,

<sup>(11)</sup> I Norge kjøretøyer med mellom 10 og 12 seter, jf. § 2 i forskriften, Statens vegvesen anm.

<sup>(12)</sup> Korrigert fra «og» til «og/eller» iht. rettelse 20. juli 2016 (Statens vegvesen anm.)

<sup>(13)</sup> Ifølge den engelske versjonen skal det være «human consumption». Den norske offisielle oversettelsen har ikke med «menneskelig», men artikkelen skal forstås i tråd med den engelske versjonen

En veitransport i henhold til dette unntaket kan bare omfatte en tur til et område med en befolkningstetthet per kvadratkilometer på fem personer eller mer, og dersom hensikten med turen er å avslutte eller starte transporten. Alle slike tiltak skal være forholdsmessige med hensyn til art og omfang.

## Artikkel 14

1. Forutsatt at det er forenlig med målene fastsatt i artikkel 1, kan medlemsstatene, etter tillatelse fra Kommisjonen, gi unntak fra anvendelse av artikkel 6 til 9 for transporter som utføres under ekstraordinære omstendigheter.
2. I hastetilfeller kan medlemsstatene under ekstraordinære omstendigheter gi et midlertidig unntak for et tidsrom av høyst 30 dager, som skal behørig begrunnes og umiddelbart meldes til Kommisjonen. Kommisjonen skal umiddelbart offentliggjøre denne informasjonen på et offentlig nettsted.
3. Kommisjonen skal underrette de øvrige medlemsstatene om ethvert unntak som gis i henhold til denne artikkel.

## Artikkel 15

Medlemsstatene skal påse at førere av kjøretøyer som nevnt i artikkel 3 bokstav a) er underlagt nasjonale regler som gir tilstrekkelig vern med hensyn til tillatte kjøretider og obligatoriske pauser og hviletider. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om relevante nasjonale regler som gjelder for slike førere.

## KAPITTEL V – Kontroll og sanksjoner

### Artikkel 16

1. Dersom et kjøretøy ikke er utstyrt med en fartsskriver i samsvar med forordning (EØF) nr. 3821/85, får nr. 2 og 3 i denne artikkel anvendelse på:
  - a) nasjonal persontransport i rute, og
  - b) internasjonal persontransport i rute, der ruteterminalene befinner seg innenfor en avstand på 50 km i luftlinje fra grensen mellom to medlemsstater, og der rutelengden ikke overstiger 100 km.
2. Transportforetaket skal utarbeide en ruteplan og en tjenesteliste for hver fører som inneholder førerens navn, navnet på det stedet der føreren er hjemmehørende og en på forhånd fastsatt tidsplan med opplysninger om ulike perioder med kjøring, annet arbeid, pauser og tid da arbeidstakeren står til rådighet.



Hver fører som er tildelt en type transport som nevnt i nr. 1, skal medbringe et utdrag fra tjenestelisten og en kopi av ruteplanen for den aktuelle transporten.

3. Tjenestelisten skal:

- a) inneholde alle opplysninger spesifisert i nr. 2 for et tidsrom som minst omfatter kontrolldagen og de foregående 56 dagene; opplysningene skal oppdateres jevnlig, og minst én gang i måneden<sup>(14)</sup>,
- b) undertegnes av lederen for transportforetaket eller av en person som denne har bemyndiget,
- c) oppbevares av transportforetaket i ett år etter utløpet av den perioden den omfatter; transportforetaket skal på anmodning gi et utdrag av tjenestelisten til de berørte førerne; og
- d) forevises og utleveres til en godkjent kontrollør på anmodning.

## Artikkel 17

- 1. Medlemsstatene skal ved hjelp av standardskjemaet fastsatt i vedtak 93/173/EØF15 oversende Kommisjonen de opplysninger som er nødvendige for at Kommisjonen annethvert år skal kunne utarbeide en rapport om anvendelsen av denne forordning og av forordning (EØF) nr. 3821/85, og om utviklingen på det aktuelle området.
- 2. Opplysningene skal oversendes Kommisjonen senest 30. september i året som følger etter den aktuelle toårsperioden.
- 3. I rapporten skal det angis i hvilken grad det er gjort bruk av unntakene fastsatt i artikkel 13.
- 4. Kommisjonen skal oversende rapporten til Europaparlamentet og Rådet innen 13 måneder etter utløpet av den aktuelle toårsperioden.

## Artikkel 18

Medlemsstatene skal iverksette de tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning.

## Artikkel 19

- 1. Medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner mot overtredelser av denne forordningen og forordning (EU) nr. 165/2014 og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at

---

<sup>(14)</sup> I kraft fra 31 desember 2024

<sup>(15)</sup> EFT L 72 av 25.3.1993, s. 33.

sanksjonene gjennomføres. Sanksjonene skal være effektive og stå i forhold til overtredelsene, som angitt i vedlegg III til europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF<sup>(16)</sup>, så vel som avskrekkende og ikke-diskriminerende. Ingen overtredelse av denne forordningen og av forordning (EØF) nr. 165/2014 skal være gjenstand for mer enn én sanksjon eller rettsforfølging. Medlemsstatene skal gi Kommisjonen melding om disse reglene og tiltakene, sammen med metoden og kriteriene som er valgt på nasjonalt plan for å kunne vurdere om de er forholdsmessige. Medlemsstatene skal umiddelbart melde fra om senere endringer som berører dem. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om disse reglene og tiltakene og om eventuelle endringer av dem. Kommisjonen skal sørge for at denne informasjonen offentliggjøres på et eget, offentlig nettsted som inneholder detaljerte opplysninger om hvilke sanksjoner som gjelder i medlemsstatene, på alle offisielle språk i Unionen.

2. En medlemsstat skal gi vedkommende myndigheter mulighet til å ilegge et foretak og/eller en fører en sanksjon ved en overtredelse av denne forordning som oppdages på dens territorium og som det ikke tidligere er ilagt en sanksjon for, også når den nevnte overtredelsen er begått på en annen medlemsstats eller en tredjestats territorium.

Som unntak fra denne regel kan medlemsstaten, dersom overtredelsen som oppdages:

- ikke er begått på den berørte medlemsstats territorium, og
- er begått av et foretak etablert i, eller av en fører som har sitt tjenestested i, en annen medlemsstat eller i en tredjestat,

fram til 1. januar 2009, i stedet for å ilegge en sanksjon, underrette vedkommende myndighet i den medlemsstaten eller tredjestaten der foretaket er etablert eller føreren har sitt tjenestested, om de faktiske forhold i forbindelse med overtredelsen.

3. Når en medlemsstat innleder rettsforfølging eller ilegger en sanksjon for en bestemt overtredelse, skal den framlegge skriftlig bevis for dette for føreren.
4. Medlemsstatene skal sørge for at et system med forholdsmessige sanksjoner, som kan omfatte økonomiske sanksjoner, er i kraft for overtredelser av denne forordning eller av forordning (EØF) nr. 3821/85 som begås av foretak eller tilknyttede avsendere, speditører, turoperatører, hovedleverandører, underleverandører eller førerformidlingsbyråer.

---

<sup>(16)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 2006/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 og direktiv 2002/15/EF med hensyn til bestemmelser på det sosiale området innen veitransport, og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 35).

## Artikkel 20

1. Føreren skal oppbevare all dokumentasjon som en medlemsstat har framskaffet i forbindelse med ilagte sanksjoner eller innledning av rettsforfølgning inntil samme overtredelse av denne forordning ikke lenger kan føre til ny rettsforfølgning eller ny sanksjon i henhold til denne forordning.
2. Føreren skal på anmodning framlegge dokumentasjonen nevnt i nr. 1.
3. En fører som er ansatt hos eller står til rådighet for mer enn ett transportforetak, skal gi hvert foretak tilstrekkelige opplysninger til at foretakene kan oppfylle kravene i kapittel II.

## Artikkel 21

I tilfeller der en medlemsstat anser at det har skjedd en overtredelse av denne forordning av en slik art at det klart kan sette trafiksikkerheten i fare, skal medlemsstaten gi vedkommende myndighet rett til å ta det berørte kjøretøyet ut av trafikk inntil årsaken til overtredelsen er rettet opp.

Medlemsstatene kan pålegge en fører å ta en døgnhvil. En medlemsstat kan også om nødvendig trekke tilbake for godt, inndra midlertidig eller begrense et foretaks tillatelse dersom foretaket er etablert i den aktuelle medlemsstaten, eller trekke tilbake for godt, inndra midlertidig eller begrense en førers førerkort. Kommisjonen skal, etter framgangsmåten i artikkel 24 nr. 2, utvikle retningslinjer for å fremme en harmonisert anvendelse av denne artikkel.

## Artikkel 22

1. Medlemsstatene skal ha et nært samarbeid med hverandre og uten unødig opphold bistå hverandre med sikte på å lette en enhetlig anvendelse og effektiv håndheving av denne forordningen, i samsvar med kravene i artikkel 8 i direktiv 2006/22/EF.
2. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal regelmessig utveksle alle tilgjengelige opplysninger om:
  - a) overtredelser av reglene i kapittel II begått av personer som ikke er bosatt i den aktuelle medlemsstaten,
  - b) sanksjoner som en medlemsstat ilegger personer bosatt i staten for slike overtredelser når de er begått i andre medlemsstater.
  - c) andre særlige opplysninger, inkludert risikovurdering av foretaket, som kan få følger for overholdelsen av denne forordningen
3. Medlemsstatene skal regelmessig sende relevante opplysninger om nasjonal fortolkning og anvendelse av denne forordning til Kommisjonen, som skal gjøre opplysningene tilgjengelige i elektronisk form for de andre medlemsstatene.

- 3a) Ved utveksling av informasjon innenfor rammen av denne forordningen skal medlemsstatene benytte de organer for kontakt innenfor Fellesskapet som er utpekt i henhold til artikkel 7 i direktiv 2006/22/EF
- 3b) Gjensidig administrativt samarbeid og administrativ bistand skal skje vederlagsfritt.
- 4. Kommisjonen skal støtte dialogen mellom medlemsstatene om nasjonal fortolkning og anvendelse av denne forordning gjennom komiteen nevnt i artikkel 24 nr. 1.

## Artikkel 23

Fellesskapet skal innlede de forhandlinger med tredjestater som måtte være nødvendige for å gjennomføre denne forordning.

### Artikkel 23a

- 1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med de forbehold som følger av denne artikkelen.
- 2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 8a skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 20. august 2020.

Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.

- 3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 8a kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i Den europeiske unions tidende, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
- 4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming<sup>(17)</sup>.
- 5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
- 6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 8a skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet

---

<sup>(17)</sup> EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1

innen utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Denne fristen skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

## Artikkel 24

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt i henhold til artikkel 18 nr. 1 i forordning (EØF) nr. 3821/85.
2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011<sup>(18)</sup> anvendelse.
- 2a. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

## Artikkel 25

1. Kommisjonen skal på anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ:
  - a) undersøke de tilfellene der en bestemmelse i denne forordning, særlig med hensyn til kjøretider, pauser og hviletider, anvendes og håndheves forskjellig,
  - b) klargjøre bestemmelsene i denne forordning med sikte på en ensartet anvendelse.
2. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav b) skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter felles framgangsmåter.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 24 nr. 2a.

## KAPITTEL VI - Sluttbestemmelser

### Artikkel 26

I forordning (EF) nr. 3821/85 gjøres følgende endringer:

1. Artikkel 2 skal lyde:

«Artikkel 2

---

<sup>(18)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13)

I denne forordning får definisjonene i artikkel 4 i europaparlaments- og rådsforordning nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98(\*) anvendelse.

---

(\*) EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1»

2. I artikkel 3 skal nr. 1, 2 og 3 lyde:

«1. Fartsskriver skal installeres og brukes i kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport på vei og er registrert i en medlemsstat, unntatt i de kjøretøyene som er nevnt i artikkel 3 i forordning (EF) nr. 561/2006. Kjøretøyene som er nevnt i artikkel 16 nr. 1 i forordning (EF) nr. 561/2006 og kjøretøyer som var unntatt fra virkeområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85, men som ikke lenger er unntatt i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006, skal ha frist til 31. desember 2007 med å oppfylle dette kravet.

2. Medlemsstatene kan unnta fra bestemmelsene i denne forordning kjøretøyer nevnt i artikkel 13 nr. 1 og 3 i forordning (EF) nr. 561/2006.

3. Medlemsstatene kan etter godkjenning fra Kommisjonen unnta fra bestemmelsene i denne forordning kjøretøyer brukt i transport som er nevnt i artikkel 14 i forordning (EF) nr. 561/2006.»

3. I artikkel 14 skal nr. 2 lyde:

«2. Foretaket skal oppbevare diagramskivene og utskriftene, dersom disse er tatt for å etterkomme kravene i artikkel 15 nr. 1, i kronologisk orden og i lesbar form i minst ett år etter at de er brukt, og gi kopier til berørte førere som ber om det. Foretaket skal også gi en kopi av opplysningene som er overført fra sjåførkortet, sammen med en papirutskrift, til berørte førere som ber om det. Diagramskivene, utskriftene og de overførte opplysningene skal forevises eller utleveres til godkjente inspektører på anmodning.»

4. I artikkel 15 gjøres følgende endringer:

- i nr. 1 tilføyes følgende ledd:

«Dersom et sjåførkort er skadet, ikke virker, eller ikke er i førerens besittelse, skal føreren:

a) når turen påbegynnes, skrive ut opplysningene om det kjøretøyet føreren kjører, og på utskriften notere:

i) opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort, førerkortnummer), samt egen underskrift,

ii) periodene nevnt i nr. 3 annet strekpunkt bokstav b), c) og d),

b) når turen avsluttes, skrive ut opplysninger om de periodene som er registrert av fartsskriveren, registrere samtlige perioder da føreren har utført annet arbeid, stått til

rådighet eller tatt ut hvile siden utskriften ble gjort ved turens begynnelse, dersom periodene ikke ble registrert av fartsskriveren, og notere på utskriften opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort, førerkortnummer), samt egen underskrift.»,


- i nr. 2 skal annet ledd lyde:


«Når en fører ikke oppholder seg i kjøretøyet og derfor ikke kan bruke fartsskriveren som er installert i kjøretøyet, skal periodene nevnt i nr. 3 annet strekpunkt bokstav b), c) og d):

- a) dersom kjøretøyet er utstyrt med en fartsskriver i henhold til vedlegg I, påføres diagramskiven for hånd, ved hjelp av automatisk registrering eller på annen måte, i lesbar form og uten at skiven tilsmusses; eller
- b) dersom kjøretøyet er utstyrt med en fartsskriver i henhold til vedlegg I B, registreres i sjåførkortet ved bruk den manuelle registreringsfunksjonen som fartsskriveren er utstyrt med.

Dersom et kjøretøy som er utstyrt med en fartsskriver i henhold til vedlegg I B har mer enn én fører, skal hver fører påse at førerens sjåførkort er riktig satt på plass i fartsskriveren.»,

- i nr. 3 skal bokstav b) og c) lyde:

- b) «annet arbeid», det vil si alle aktiviteter unntatt «kjøring», i henhold til artikkel 3 bokstav a) i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF av 11. mars 2002 om organisering av arbeidstida til personar som utfører mobilt arbeid innanfor vegtransport(\*), samt alt arbeid for den samme eller en annen arbeidsgiver innenfor eller utenfor transportsektoren, skal registreres under dette tegnet 

- c) «perioder da arbeidstakeren står til rådighet», som definert i artikkel 3 bokstav b) i direktiv 2002/15/EF, skal registreres under dette tegnet 

<sup>(\*)</sup> EFT L 80 av 23.3.2002, s. 35.»

- nr. 4 oppheves,

- nr. 7 skal lyde:

- «7. a) Dersom føreren kjører et kjøretøy som er utstyrt med en fartsskriver i henhold til vedlegg I, skal føreren på anmodning fra en kontrollør kunne forevise:
  - i) diagramskivene for inneværende uke og de som føreren har brukt i de foregående 15 dagene,
  - ii) sjåførkortet, dersom føreren har et slikt kort, og
  - iii) alle manuelle registreringer og utskrifter gjort i løpet av inneværende uke og i de foregående 15 dagene, som fastsatt i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006.

Etter 1. januar 2008 skal imidlertid periodene nevnt i i) og iii) omfatte inneværende dag og de foregående 28 dager.

- b) Dersom føreren kjører et kjøretøy som er utstyrt med en fartsskriver i henhold til vedlegg I B, skal føreren på anmodning fra en kontrollør kunne forevise:
- i) sitt sjåførkort,
  - ii) alle manuelle registreringer og utskrifter gjort i løpet av inneværende uke og i de foregående 15 dagene, som fastsatt i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006.
  - iii) diagramskivene for perioden nevnt i ii), dersom føreren i denne perioden kjørte et kjøretøy utstyrt med en fartsskriver i samsvar med vedlegg I.

Etter 1. januar 2008 skal imidlertid periodene nevnt i ii) omfatte inneværende dag og de foregående 28 dager.

- c) En godkjent kontrollør kan kontrollere om forordning (EF) nr. 561/2006 er overholdt ved å analysere diagramskivene, de viste opplysningene registrert av fartsskriveren eller sjåførkortet, eller utskriftene av dem, eller, dersom dette ikke er mulig, ved å analysere andre underlagsdokumenter som begrunner manglende overholdelse av bestemmelser, for eksempel artikkel 16 nr. 2 og 3.»

## Artikkel 27

I forordning (EF) nr. 2135/98 gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 2 nr. 1 skal bokstav a) lyde:

- «1. a) Fra den 20. dag etter kunngjøringen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98(\*), skal kjøretøyer som tas i bruk for første gang, være utstyrt med en fartsskriver i samsvar med kravene i vedlegg I B til forordning (EØF) nr. 3821/85.

---

(\*) EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1».

2. I artikkel 2 skal nytt nr. 2 lyde:

- «2. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at de kan utstede sjåførkortene senest den 20. dag etter kunngjøringen av forordning (EF) nr. 561/2006.»



## Artikkel 28

Forordning (EØF) nr. 3820/85 oppheves og erstattes av denne forordning.

Artikkel 5 nr. 1, 2 og 4 i forordning (EØF) nr. 3820/85 skal likevel fortsette å gjelde fram til datoene fastsatt i artikkel 15 nr. 1 i direktiv 2003/59/EF.

## Artikkel 29

Denne forordning trer i kraft 11. april 2007, med unntak av artikkel 10 nr. 5, artikkel 26 nr. 3 og 4 og artikkel 27, som trer i kraft 1. mai 2006.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 15. mars 2006.

*For Europaparlamentet*

J. BORRELL FONTELLES

*President*

*For Rådet*

H. WINKLER

*Formann*

*Dette er en uoffisiell, konsolidert versjon av Forordning (EU) 165/2014 i norsk oversettelse hvor senere endringer er innarbeidet. Fortalene til forordningene er ikke tatt med i denne konsoliderte utgaven. Endringer som følger av Forordning (EU) 2020/1054, er innarbeidet her med grønn skrift.*

*NB: Vedlegg I og II til forordningen er tatt ut av dette heftet. Vedleggene finnes på lovdata.no*

# EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014

om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

## KAPITTEL I – Prinsipper, virkeområde og krav

### Artikkel 1 – Formål og prinsipper

1. Ved denne forordningen fastsettes forpliktelser og krav knyttet til konstruksjon, installering, bruk, prøving og kontroll av fartsskrivere som brukes i veitransport, med sikte på å kontrollere samsvaret med forordning (EF) nr. 561/2006, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009<sup>(19)</sup>, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009<sup>(20)</sup>, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009<sup>(21)</sup>, europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF<sup>(22)</sup>, rådsdirektiv 92/6/EØF<sup>(23)</sup> og rådsdirektiv 92/106/EØF<sup>(24)</sup> og, hva angår utsending av arbeidstakere innenfor veitransport, europaparlaments- og rådsdirektiv 96/71/EF<sup>(25)</sup>, europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/67/EU<sup>(26)</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2020/1057<sup>(27)</sup>.

Fartsskrivere skal være i samsvar med kravene i denne forordning når det gjelder konstruksjon, installering, bruk og prøving.

<sup>(19)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei, og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).

<sup>(20)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 72)

<sup>(21)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 88).

<sup>(22)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF av 11. mars 2002 om organisering av arbeidstida til personar som utfører mobilt arbeid innanfor vegtransport (EFT L 80 av 23.3.2002, s. 35).

<sup>(23)</sup> Rådsdirektiv 92/6/EØF av 10. februar 1992 om installering og bruk av hastighetsbegrensere på visse grupper motorvogner i Fellesskapet (EFT L 57 av 2.3.1992, s. 27).

<sup>(24)</sup> Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).

<sup>(25)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 96/71/EF av 16. desember 1996 om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting (EFT L 18 av 21.1.1997, s. 1).

<sup>(26)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/67/EU av 15. mai 2014 om håndheving av direktiv 96/71/EF om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting, og om endring av forordning (EU) nr. 1024/2012 om forvaltningssamarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked («IMI-forordningen»)(EUT L 159 av 28.5.2014, s. 11).

<sup>(27)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2020/1057 av 15. juli 2020 om fastsettelse av særlige regler hva angår direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om utsending av arbeidstakere i veitransportsektoren, og om endring av direktiv 2006/22/EF med hensyn til håndhevingskrav og forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 249 av 31.7.2020, s. 49).

2. I denne forordning fastsettes vilkårene og kravene som gjelder for at opplysninger og data, unntatt personopplysninger, som registreres, behandles eller lagres av fartsskrivere, kan brukes til andre formål enn å kontrollere samsvar med rettsaktene nevnt i nr. 1.

## Artikkel 2 - Definisjoner

1. I denne forordning får definisjonene fastsatt i artikkel 4 i forordning (EF) nr. 561/2006 anvendelse.
2. I tillegg til definisjonene nevnt i nr. 1 menes i denne forordning med:
- a) «**fartsskriver**» utstyret som er beregnet på installering i veigående kjøretøyer og som hel- eller halvautomatisk viser, registrerer, skriver ut, lagrer og nærmere opplysninger om slike kjøretøyers bevegelse, herunder hastigheten, i samsvar med artikkel 4 nr. 3, samt nærmere opplysninger om bestemte førerne,
  - b) «**kjøretøyenhet**» fartsskrivern unntatt bevegelsesføleren og ledningene som brukes til å kople til bevegelsesføleren. Kjøretøyenheten kan være en enkelt enhet eller flere enheter som er fordelt i kjøretøyet, forutsatt at den oppfyller sikkerhetskravene i denne forordning. Kjøretøyenheten inneholder blant annet en prosessor, et minne, en funksjon for tidsmåling, to kortinnganger for smartkort for fører og annenfører, en skriver, en skjerm, kontakter og utstyr til innlesing av brukerens data,
  - c) «**bevegelsesføler**» en del av fartsskrivern som avgir et signal som tilsvarer kjøretøyet's hastighet og/eller tilbakelagte strekning,
  - d) «**fartsskriverkort**» et smartkort som er beregnet på bruk i fartsskrivern, og som gjør det mulig for fartsskrivern å identifisere kortinnehaverens rolle samt gir mulighet for å overføre og lagre data,
  - e) «**diagramskive**» en skive som er utformet for å ta imot og lagre registrerte data, og som skal plasseres i en analog fartsskriver, og der den analoge fartsskriverns skriveinnretning løpende skriver inn de opplysningene som skal registreres,
  - f) «**sjåførkort**» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til en bestemt fører, og som identifiserer føreren og gjør det mulig å lagre data om førerns aktivitet,
  - g) «**analog fartsskriver**» en fartsskriver som bruker en diagramskive i samsvar med denne forordning,
  - h) «**digital fartsskriver**» en fartsskriver som bruker et fartsskriverkort i samsvar med denne forordning,
  - i) «**kontrollkort**» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til en vedkommende nasjonal kontrollmyndighet, og som identifiserer kontrollorganet og

eventuelt kontrolløren og gir tilgang til dataene som er lagret i minnet eller i sjåførkortene og eventuelt i verkstedkortene, for lesing, utskrift og/eller overføring,

j) «**foretakskort**» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til et transportforetak som har behov for å bruke kjøretøyer som er utstyrt med fartsskriver, og som identifiserer transportforetaket og gjør det mulig å vise, overføre og skrive ut data som er lagret i fartsskriveren, og som nevnte transportforetak har låst,

k) «**verkstedkort**» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til utpekt personale hos en produsent av fartsskrivere, en installatør, en kjøretøyprodusent eller et verksted som er godkjent av vedkommende medlemsstat, og som identifiserer kortinnehaveren og gjør det mulig å prøve, kalibrere og aktivere fartsskrivere og/eller overføre data fra dem,

l) «**aktivering**» fasen der fartsskriveren kommer i full drift og iverksetter alle funksjoner, herunder sikkerhetsfunksjoner, ved hjelp av et verkstedkort,

m) «**kalibrering**» når det gjelder en digital fartsskriver, å oppdatere eller bekrefte kjøretøyets parametere, herunder kjøretøyets identifikasjon og egenskaper, som skal lagres i minnet ved hjelp av et verkstedkort,

n) «**overføring**» fra en digital fartsskriver, kopiering sammen med den elektroniske signaturen av en del av eller et helt sett datafiler som er registrert i kjøretøyenhetens minne eller i fartsskriverkortets minne, forutsatt at denne prosessen ikke endrer eller sletter lagrede data,

o) «**hendelse**» unormal drift som påvises av den digitale fartsskriveren, og som kan skyldes forsøk på bedrageri,

p) «**feil**» unormal drift som påvises av den digitale fartsskriveren, og som kan skyldes funksjonssvikt eller feil ved utstyret,

q) «**installering**» montering av en fartsskriver i et kjøretøy,

r) «**ugyldig kort**» et kort som påvises å være defekt, eller der den innledende autentiseringen mislyktes, eller der gyldighetsdatoen ennå ikke er påbegynt eller der utløpsdatoen er overskredet,

s) «**periodisk kontroll**» en handlingsrekke som utføres for å kontrollere at fartsskriveren fungerer riktig, at innstillingene er i samsvar med kjøretøyets parametere og at ingen manipulasjonsinnretninger er koplet til fartsskriveren,

t) «**reparasjon**» enhver reparasjon av en bevegelsesføler eller en kjøretøyenhet som krever at strømforsyningen frakoples, at den koples fra andre fartsskriverkomponenter eller at bevegelsesføleren eller kjøretøyenheten åpnes,

u) «**typegodkjenning**» en prosess der en medlemsstat i samsvar med artikkel 13 bekrefter at fartsskriveren, dens relevante komponenter eller fartsskriverkortet som skal

bringes i omsetning, oppfyller kravene i denne forordning,

- v) «**samvirkningsevne**» systemets og de underliggende forretningsprosessenes evne til å utveksle data og dele opplysninger,
- w) «**grensesnitt**» en forbindelse mellom systemer som gir dem mulighet til å koples sammen og samhandle,
- x) «**tidsmåling**» en permanent digital registrering av koordinert universaltid (UTC),
- y) «**tidsjustering**» en automatisk og regelmessig justering av gjeldende tid innenfor en høyeste toleranse på ett minutt, eller en justering som foretas ved kalibrering,
- z) «**åpen standard**» en standard fastsatt i et dokument med standardspesifikasjoner som er tilgjengelig gratis eller mot en rimelig avgift, og som det er tillatt å kopiere, distribuere eller bruke gratis eller mot en rimelig avgift.

### Artikkel 3 - Virkeområdet

1. Fartsskrivere skal installeres og brukes i kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport på vei og er registrert i en medlemsstat, og som forordning (EF) nr. 561/2006 får anvendelse på.
2. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av denne forordning kjøretøyer nevnt i artikkel 13 nr. 1 og 3 i forordning (EF) nr. 561/2006.
3. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av denne forordning kjøretøyer som brukes til transport som det er gitt unntak for i samsvar med artikkel 14 nr. 1 i forordning (EF) nr. 561/2006.

Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av denne forordning kjøretøyer som brukes til transport som det er gitt unntak for i samsvar med artikkel 14 nr. 2 i forordning (EF) nr. 561/2006. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

4. Senest tre år fra utgangen av året da de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd trer i kraft, skal følgende grupper av kjøretøyer som er i bruk i en annen medlemsstat enn registreringsmedlemsstaten, utstyres med en smart fartsskriver som fastsatt i artikkel 8, 9 og 10 i denne forordningen:

- a) Kjøretøyer utstyrt med en analog fartsskriver.
- b) Kjøretøyer utstyrt med en digital fartsskriver som er i samsvar med de spesifikasjoner i vedlegg 1B til forordning (EØF) nr. 3821/85 som var gjeldende til 30 september 2011.
- c) Kjøretøyer utstyrt med en digital fartsskriver som er i samsvar med de spesifikasjoner i vedlegg 1B til forordning (EØF) nr. 3821/85 som var gjeldende fra 1. oktober 2011.

d) Kjøretøyer utstyrt med en digital fartsskriver som er i samsvar med de spesifikasjoner i vedlegg 1B til forordning (EØF) nr. 3821/85 som var gjeldende fra 1. oktober 2012

4a. Senest fire år fra utgangen av året da de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd trer i kraft, skal kjøretøyer utstyrt med en smart fartsskriver som er i samsvar med vedlegg IC til Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/799<sup>(28)</sup>, og som er i bruk i en annen medlemsstat enn registreringsmedlemsstaten, utstyres med en smart fartsskriver som fastsatt i artikkel 8, 9 og 10 i denne forordningen.

5. Når det gjelder innenlandsk transport, kan medlemsstatene kreve at det installeres og brukes fartsskrivere i samsvar med denne forordning i alle kjøretøyer der dette ikke kreves i henhold til nr. 1.

## Artikkel 4 – Krav og data som skal registreres

1. Fartsskrivere, herunder eksterne komponenter, fartsskriverkort og diagramskiver skal oppfylle strenge tekniske og andre krav slik at denne forordning kan bli gjennomført på riktig måte.

2. Fartsskrivere og diagramskiver skal oppfylle følgende krav.

De skal:

- registrere data om føreren, førerens aktivitet og kjøretøyet som skal være nøyaktige og pålitelige,
- være sikre, særlig når det gjelder å garantere integriteten og opprinnelsen til kilden til data som registreres av og hentes fra kjøretøyenheter og bevegelsesfølere,
- være samvirkende mellom de ulike generasjonene av kjøretøyenheter og fartsskriverkort,
- gi mulighet for effektiv kontroll av samsvar med denne forordning og andre gjeldende rettsakter,
- være brukervennlige.
- ha nok minnekapasitet til å kunne lagre alle data som kreves etter denne forordningen

3. Digitale fartsskrivere skal registrere følgende data:

- a) tilbakelagt strekning og kjøretøyetets hastighet,

---

<sup>(28)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/799 av 18. mars 2016 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 med hensyn til fastsettelse av krav til konstruksjon, prøving, installasjon, drift og reparasjon av fartsskrivere og deres komponenter (EUT L 139 av 26.5.2016, s. 1).

- b) tidsmåling,
  - c) posisjonspunkter som nevnt i artikkel 8 nr. 1,
  - d) førerens identitet,
  - e) førerens aktivitet,
  - f) data om kontroll, kalibrering og reparasjon av fartsskriveren, herunder opplysninger om verkstedet,
  - g) hendelser og feil.
4. Analoge fartsskrivere skal registrere minst dataene nevnt i nr. 3 bokstav a), b) og e).
5. Tilgang til dataene som er lagret i fartsskriveren og på fartsskriverkortet, kan til enhver tid gis til:
- a) vedkommende kontrollmyndigheter,
  - b) det relevante transportforetak slik at det kan oppfylle sine juridiske forpliktelser, særlig som angitt i artikkel 32 og 33.
6. Overføring av data skal foretas med minst mulig forsinkelse til transportforetak eller førere.
7. Data som fartsskriveren registrerer, og som overføres til eller fra fartsskriveren, enten trådløst eller elektronisk, skal gjengis i form av offentlig tilgjengelige protokoller som definert i åpne standarder.
8. For å sikre at fartsskrivere og fartsskriverkort er i samsvar med prinsippene og kravene i denne forordning, og særlig i denne artikkel, skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av denne artikkel, særlig bestemmelser som gjelder de tekniske midlene for å oppfylle disse kravene. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.
9. De detaljerte bestemmelsene nevnt i nr. 8 skal dersom det er relevant, være basert på standarder og skal sikre samvirkingsevne og kompatibilitet mellom de ulike generasjonene av kjøretøyenheter og alle fartsskriverkort.

## **Artikkel 5 – Den digitale fartsskriverens funksjoner**

Digitale fartsskrivere skal omfatte følgende funksjoner:

- måling av hastighet og strekning,
- overvåking av førerens aktiviteter og kjørestatus,
- overvåking av innsetting og uttak av fartsskriverkort,
- registrering av førerens manuelle innlegginger,
- kalibrering,
- automatisk registrering av posisjonspunktene som er nevnt i artikkel 8 nr. 1,
- overvåking av kontrollaktiviteter,
- påvisning og registrering av hendelser og feil,
- lesing fra minnet og registrering og lagring i minnet,
- lesing fra fartsskriverkort og registrering og lagring på fartsskriverkort,
- visning, varsling, utskrift og overføring av data til eksterne enheter,
- tidsjustering og tidsmåling,
- fjernkommunikasjon,
- styring av foretakslåser,
- innebygd prøving og egenprøving.

## **Artikkel 6 – Visning og varsling**

1. Opplysninger i digitale fartsskrivere og fartsskriverkort som gjelder kjøretøyets aktiviteter og førere og annenførere, skal vises på en klar, utvetydig og ergonomisk måte.

2. Følgende opplysninger skal vises:

- a) tid,
- b) driftsinnstilling,
- c) førerens aktivitet,



- dersom den aktuelle aktiviteten er kjøring, førerens aktuelle kontinuerlige kjøretid og aktuelle samlede pausetid,
  - dersom den aktuelle aktiviteten er periode da arbeidstakeren står til rådighet/annet arbeid/hvile eller pause, aktuell varighet av denne aktiviteten (siden den ble valgt) og aktuell samlet pausetid,
- d) data som gjelder varslingssignaler,
- e) data som gjelder menytilgang.

Ytterligere opplysninger kan vises, forutsatt at de tydelig kan skilles fra opplysningene som kreves i dette nummer.

3. Digitale fartsskrivere skal varsle førerne når de oppdager hendelser og/eller feil samt før og på tidspunktet for overskridelse av den lengste tillatte kontinuerlige kjøretiden med sikte på å tilrettelegge for samsvar med relevant lovgivning.
4. Varslingssignaler skal være synlige og kan også være hørbare. Varslingssignaler skal ha en varighet på minst 30 sekunder, med mindre brukeren svarer ved å trykke på en hvilken som helst knapp på fartsskriveren. Varslingsårsaken skal vises og forbli synlig til brukeren svarer på den ved hjelp av en bestemt knapp eller kommando på fartsskriveren.
5. For å sikre at fartsskrivere oppfyller kravene til visning og varsling i denne artikkel skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

## **Artikkel 7 – Vern av personopplysninger**

1. Medlemsstatene skal sørge for at behandlingen av personopplysninger i forbindelse med denne forordningen utføres ene og alene for å kunne kontrollere samsvar med denne forordningen og forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EF) nr. 1071/2009, forordning (EF) nr. 1072/2009, forordning (EF) nr. 1073/2009, direktiv 2002/15/EF, direktiv 92/6/EØF og direktiv 92/106/EØF og, hva angår utsending av arbeidstakere innenfor veitransport, direktiv 96/71/EF, direktiv 2014/67/EU og direktiv (EU) 2020/1057.
2. Medlemsstatene skal særlig sørge for at personopplysninger beskyttes mot annen bruk enn bruk som utelukkende er knyttet til unionsrettsaktene som er nevnt i nr. 1, vedrørende
  - a) bruk av et globalt satellitnavigasjonssystem (GNSS) til registrering av stedsbestemmelserdata som nevnt i artikkel 8,
  - b) bruk av fjernkommunikasjon til kontrollformål som nevnt i artikkel 9, bruk av fartsskrivere med et grensesnitt som nevnt i artikkel 10, elektronisk utveksling av opplysninger om sjåførkort som nevnt i artikkel 31, og særlig utveksling over

landegrensene av slike data med tredjeland, og

- c) transportforetakenes oppbevaring av opplysninger som nevnt i artikkel 33.

3. Digitale fartsskrivere skal være utformet slik at personvernet er sikret. Bare data som er nødvendige ut fra formålene nevnt i nr. 1, skal behandles.

4. Eiere av kjøretøyer, transportforetak og andre berørte enheter skal, dersom det er relevant, overholde de relevante bestemmelsene om vern av personopplysninger.

## KAPITTEL II – Intelligente fartsskrivere

### Artikkel 8 – Registrering av kjøretøyets posisjon på visse punkter i løpet av den daglige arbeidstiden

1. For å gjøre det lettere å kontrollere samsvar med relevant regelverk skal kjøretøyets posisjon registreres automatisk på følgende punkter, eller på det punktet som er nærmeste slike steder der satellittsignalet er tilgjengelig:

- Stedet der den daglige arbeidstiden begynner.
- Hver gang kjøretøyet passerer en medlemsstats grense.
- Hver gang kjøretøyet utfører lasting eller lossing.
- Hver tredje time av den sammenlagte kjøretiden.
- Stedet der den daglige arbeidstiden slutter.

For å lette kontrollmyndighetenes kontroll av samsvar, skal den smarte fartsskriveren også registrere om kjøretøyet har vært brukt til gods- eller persontransport, i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006.

For disse formålene skal kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 første ledd er trådt i kraft, være utstyrt med en fartsskriver som er tilknyttet en tjeneste for posisjonsbestemmelse basert på et satellittnavigasjonssystem.

Registrering av grensepassering og andre aktiviteter som er nevnt i første ledd andre og tredje strekpunkt, og i andre ledd, skal imidlertid gjelde for kjøretøyer som ble registrert for første gang i en medlemsstat mer enn to år etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd er trådt i kraft, uten at dette berører forpliktelsen til senere ettermontering i kjøretøyer i samsvar med artikkel 3 nr. 4.

2. Når det gjelder fartsskriverens tilknytning til en tjeneste for posisjonsbestemmelse basert på et satellittnavigasjonssystem, som nevnt i nr. 1, skal det bare benyttes tilknytning til tjenester som bruker en gratis tjeneste for posisjonsbestemmelse. Ingen andre posisjonsopplysninger skal lagres

permanent i fartsskriveren enn de posisjonsopplysningene som der det er mulig, uttrykkes i geografiske koordinater for å bestemme punktene nevnt i nr. 1. Posisjonsopplysninger som må lagres midlertidig for å gjøre det mulig å registrere automatisk punktene nevnt i nr. 1 eller bekrefte bevegelsesføleren, skal ikke være tilgjengelige for noen brukere og skal automatisk slettes når de ikke lenger er nødvendige for disse formålene.

## **Artikkel 9 – Tidlig fjernpåvisning av mulig manipulering eller misbruk**

1. For å gjøre det lettere for vedkommende kontrollmyndigheter å foreta målrettet kontroll ved veien skal fartsskrivere som er installert i kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 har trådt i kraft, kunne kommunisere med disse myndighetene mens kjøretøyet er i bevegelse.

2. Tre år etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd er trådt i kraft, skal medlemsstatene i passende omfang utstyre kontrollmyndighetene med det utstyret for tidlig fjernpåvisning som er nødvendig for å oppnå datakommunikasjonen nevnt i denne artikkelen, samtidig som det tas hensyn til deres særlige krav til og strategier for håndheving. Fram til det tidspunktet kan medlemsstatene bestemme om de vil utstyre kontrollmyndighetene med et slikt utstyr for tidlig fjernpåvisning.

3. Det skal bare opprettes kommunikasjon som nevnt i nr. 1 med fartsskriveren når kontrollmyndighetenes utstyr ber om det. Den skal sikres, slik at dataintegriteten og registrerings- og kontrollutstyrets ekthet kan garanteres. Tilgang til dataene som kommuniseres, skal begrenses til kontrollmyndigheter med myndighet til å kontrollere overtredelser av unionsrettsaktene som er nevnt i artikkel 7 nr. 1, og av denne forordningen, og til verksteder i den grad det er nødvendig for å kontrollere at fartsskriveren fungerer slik den skal.

4. Dataene som utveksles i kommunikasjonen, skal begrenses til data som er nødvendige for å kunne foreta målrettet kontroll ved veien av kjøretøyer som kan ha en fartsskriver som er manipulert, eller som misbrukes. Slike data skal gjelde følgende hendelser eller data som fartsskriveren har registrert:

- siste forsøk på sikkerhetsbrudd,
- lengste brudd på strømtilførselen,
- følerfeil,
- feil i bevegelsesdata,
- kjøretøybevegelseskonflikt,
- kjøring uten gyldig kort,
- innsetting av kort under kjøring,
- tidsjusteringsdata,

- kalibreringsdata, inkludert data for de to siste kalibreringene,
- kjøretøyets registreringsnummer,
- hastighet registrert av fartsskriveren.
- **Overskridelse av lengste tillatte kjøretid.**

5. Dataene som utveksles, skal brukes bare for å kontrollere at denne forordning overholdes. De skal ikke sendes til andre enheter enn myndigheter som kontrollerer kjøre- og hviletid samt rettsinstanser innenfor rammen av en igangsatt domstolsbehandling.

6. Dataene kan lagres bare av kontrollmyndighetene så lenge kontrollen ved veien varer og skal slettes senest tre timer etter at de er oversendt, med mindre dataene tyder på mulig manipulering eller misbruk av fartsskriveren. Dersom manipuleringen eller misbruket ikke bekreftes i løpet av den påfølgende kontrollen ved veien, skal de oversendte dataene slettes.

7. Transportforetak som benytter kjøretøyer, skal være ansvarlige for å underrette førerne om muligheten for fjernkommunikasjon for tidlig å påvise mulig manipulering eller misbruk av fartsskrivere.

8. Fjernkommunikasjon med sikte på tidlig påvisning av den typen som er beskrevet i denne artikkel, skal ikke under noen omstendigheter føre til automatiske bøter eller sanksjoner for føreren eller transportforetaket. Vedkommende kontrollmyndighet kan på grunnlag av de oversendte dataene beslutte å foreta en kontroll av kjøretøyet og fartsskriveren. Resultatet av fjernkommunikasjonen skal ikke hindre kontrollmyndighetene i å foreta stikkprøvekontroller ved veien på grunnlag av risikoklassifiseringssystemet som innføres ved artikkel 9 i direktiv 2006/22/EF.

## **Artikkel 10 – Grensesnitt med intelligente transportsystemer**

Fartsskriverne i kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 har trådt i kraft, kan utstyres med standardiserte grensesnitt slik at dataene som registreres eller framgår av fartsskriveren, kan brukes i driftsinnstilling av en ekstern enhet, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- a) grensesnittet påvirker ikke ektheten og integriteten av fartsskriverens data,
- b) grensesnittet er i samsvar med de detaljerte bestemmelsene i artikkel 11,
- c) den eksterne enheten som er knyttet til grensesnittet, får tilgang til personopplysninger, herunder data om geografisk posisjon, først etter kontrollerbart samtykke fra føreren som opplysningene gjelder.

**Fartsskrivere i kjøretøyer som registreres for første gang i en medlemsstat mer enn to år etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd er trådt i kraft, skal utstyres med grensesnittet nevnt i første ledd.**

## Artikkel 11 – Detaljerte bestemmelser om intelligente fartsskrivere

For å sikre at smarte fartsskrivere er i samsvar med prinsippene og kravene i denne forordningen, skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for ensartet anvendelse av artikkel 8, 9 og 10, med unntak av bestemmelser som fastsetter at fartsskriveren skal registrere ytterligere data.

Innen 21. august 2021 skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av detaljerte bestemmelser om ensartet anvendelse av plikten til å registrere og lagre data om alle kjøretøyets grensepasseringer og om aktiviteter nevnt i artikkel 8 nr. 1 første ledd andre og tredje strekpunkt, og i artikkel 8 nr. 1 andre ledd.

Innen 21. februar 2022 skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av reglene om datakrav og -funksjoner, blant annet artikkel 8, 9 og 10 i denne forordningen, og om installering av fartsskrivere for kjøretøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav aa) i forordning (EF) nr. 561/2006.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 42 nr. 3.

De detaljerte bestemmelsene nevnt i første, andre og tredje ledd i denne artikkelen skal:

- a) når det gjelder funksjonene i den intelligente fartsskriveren som nevnt i dette kapittel, omfatte de nødvendige kravene som garanterer sikkerhet, nøyaktighet og pålitelighet for dataene som fartsskriveren får fra tjenesten for posisjonsbestemmelse ved hjelp av satellitt og fjernkommunikasjonsteknologien som er nevnt i artikkel 8 og 9,
- b) angi de ulike vilkårene og kravene til tjenesten for posisjonsbestemmelse ved hjelp av satellitt og fjernkommunikasjonsteknologien som er nevnt i artikkel 8 og 9, som enten skal ligge utenfor eller være innebygd i fartsskriveren, og når de ligger utenfor, angi vilkårene for bruken av signalet for posisjonsbestemmelse ved hjelp av satellitt som en annen bevegelsesføler,
- c) angi de nødvendige standardene for grensesnittet som er nevnt i artikkel 10. Slike standarder kan inneholde en bestemmelse om tildeling av tilgangsrett for førere, verksteder og transportforetak og kontrollroller for dataene som fartsskriveren registrerer, som skal baseres på en autentiserings-/tillatelsesordning som er definert for grensesnittet, for eksempel et sertifikat for hvert tilgangsnivå og med forbehold for at dette er teknisk mulig.

## KAPITTEL III - Typegodkjenning

### Artikkel 12 - Søknader

1. Produsenter eller deres representanter skal inngi en søknad om godkjenning av en type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskrive eller fartsskriver til typegodkjenningsmyndighetene som medlemsstatene har utpekt for dette formål.

2. Medlemsstatene skal innen 2. mars 2015 underrette Kommisjonen om navnene og kontaktopplysningene til de utpekte myndighetene som er nevnt i nr. 1, og skal deretter framlegge ajourførte opplysninger når det er nødvendig. Kommisjonen skal offentliggjøre en liste over utpekte typegodkjenningsmyndigheter på sin nettside og skal holde denne listen à jour.

3. En søknad om typegodkjenning skal vedlegges relevante spesifikasjoner, herunder nødvendige opplysninger om forseglinger, og sikkerhets-, funksjons- og samvirkingssertifikater. Sikkerhetssertifikatet skal utstedes av et godkjent sertifiseringsorgan utpekt av Kommisjonen.

Funksjonssertifikater skal utstedes til produsenten av typegodkjenningsmyndigheten.

Samvirkingssertifikatet skal utstedes av ett enkelt laboratorium under Kommisjonens myndighet og ansvar.

4. Når det gjelder fartsskrivere, deres relevante komponenter og fartsskriverkort:

a) skal sikkerhetssertifikatet bekrefte følgende for kjøretøyenheten, fartsskriverkortene, bevegelsesføleren og tilkoplingen til GNSS-mottakeren når GNSS ikke er innebygd i kjøretøyenhetene:

i) at sikkerhetsmålene er oppfylt,

ii) at følgende sikkerhetsfunksjoner er oppfylt: identifisering og autentisering, godkjenning, fortrolighet, ansvarlighet, integritet, tilsyn, nøyaktighet og pålitelighet for tjenesten,

b) skal funksjonssertifikatet bekrefte at elementene som er utprøvd, oppfyller de relevante kravene med hensyn til funksjoner, miljøegenskaper, elektromagnetiske kompatibilitetsegenskaper, oppfyllelse av fysiske krav og samsvar med andre gjeldende standarder,

c) skal samvirkingssertifikatet bekrefte at elementet som er utprøvd, er fullstendig samvirkende med de nødvendige fartsskriverne eller fartsskriverkortmodellene.

5. Myndigheten som ga typegodkjenning til utstyret, skal underrettes om enhver endring av fartsskriverens programvare eller maskinvare eller av arten av materialer som brukes i produksjonen, før den anvendes. Myndigheten skal bekrefte overfor produsenten at typegodkjenningen er utvidet, eller kan kreve en ajourføring eller bekreftelse av de relevante funksjons-, sikkerhets- og/eller samvirkingssertifikatene.

6. En søknad om enhver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort kan ikke inngis til mer enn én medlemsstat.

7. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

## **Artikkel 13 – Tildeling av typegodkjenning**

En medlemsstat skal tildele typegodkjenning til enhver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort som oppfyller kravene angitt i artikkel 4 og 11, forutsatt at medlemsstaten er i stand til å kontrollere at produksjonsmodellene er i samsvar med den godkjente typen.

Alle endringer av eller tillegg til en godkjent modell skal gis en ytterligere typegodkjenning av medlemsstaten som tildelte den opprinnelige typegodkjenningen.

## **Artikkel 14 - Typegodkjenningsmerke**

Medlemsstatene skal utstede til søkeren et typegodkjenningsmerke som er i samsvar med et forhåndsfastsatt mønster, for hver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort som de godkjenner i henhold til artikkel 13 og vedlegg II. Slike mønstre skal vedtas av Kommisjonen ved gjennomføringsrettsakter i samsvar med framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

## **Artikkel 15 – Godkjenning eller nektelse**

Vedkommende myndigheter i medlemsstaten som søknaden om typegodkjenning er inngitt til, skal for hver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort som de godkjenner, innen én måned sende en kopi av typegodkjenningsdokumentet vedlagt kopier av de relevante spesifikasjonene, herunder de som gjelder forseglinger, til myndighetene i de andre medlemsstatene. Dersom vedkommende myndigheter ikke godkjenner søknaden om typegodkjenning, skal de underrette myndighetene i de andre medlemsstatene om at det ikke er gitt godkjenning og skal framlegge begrunnelsen for beslutningen.

## **Artikkel 16 – Utstyrets samsvar med typegodkjenningen**

1. Dersom en medlemsstat som har gitt typegodkjenning som fastsatt i artikkel 13, finner at en kjøretøyenhet, en bevegelsesføler, en diagramskive eller et fartsskriverkort som er påført typegodkjenningsmerket som er utstedt av medlemsstaten, ikke er i samsvar med den typen som den har godkjent, skal den treffe nødvendige tiltak for å sikre at produksjonsmodeller er i samsvar med den godkjente typen. Tiltakene som treffes, kan om nødvendig omfatte tilbakekalling av typegodkjenningen.
2. En medlemsstat som har gitt typegodkjenning, skal tilbakekalle denne godkjenningen dersom kjøretøyenheten, bevegelsesføleren, diagramskiven eller fartsskriverkortet som er godkjent, ikke er i samsvar med denne forordning, eller dersom de ved anvendelsen viser seg å ha en generell feil som gjør dem uegnet for det formålet de var beregnet på.
3. Dersom en medlemsstat som har gitt typegodkjenning, underrettes av en annen medlemsstat om ett av tilfellene nevnt i nr. 1 eller 2, skal den etter å ha rådført seg med

meldermedlemsstaten treffe tiltakene som er fastsatt i disse numrene, med forbehold for nr. 5.

4. En medlemsstat som fastslår at ett av tilfellene nevnt i nr. 2 forekommer, kan inntil videre forby at berørte kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver eller fartsskriverkort bringes i omsetning eller tas i bruk. Det samme gjelder i tilfellene nevnt i nr. 1 for kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver eller fartsskriverkort som er unntatt fra EU-førstegangskontroll, dersom produsenten etter behørig varsling ikke bringer utstyret i samsvar med den godkjente modellen eller med kravene i denne forordning.

I alle tilfeller skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene innen én måned underrette hverandre og Kommisjonen om tilbakekalling av typegodkjenning eller andre tiltak som er truffet i henhold til nr. 1, 2 eller 3, og skal begrunne tiltakene.

5. Dersom en medlemsstat som har gitt typegodkjenning, bestrider at det forekommer tilfeller som nevnt i nr. 1 eller 2 som medlemsstaten er underrettet om, skal de berørte medlemsstatene forsøke å løse tvisten, og Kommisjonen skal holdes underrettet.

Dersom samtaler mellom medlemsstatene ikke fører til enighet innen fire måneder etter dagen for underretningen nevnt i nr. 3, skal Kommisjonen etter å ha rådspurt sakkyndige fra alle medlemsstater og etter å ha vurdert alle relevante faktorer, for eksempel økonomiske og tekniske faktorer, innen seks måneder etter utløpet av fristen på fire måneder treffe en beslutning som de berørte medlemsstatene skal underrettes om, og som de andre medlemsstatene samtidig skal underrettes om. Kommisjonen skal i hvert enkelt tilfelle fastsette fristen for å gjennomføre beslutningen.

## **Artikkel 17 – Godkjenning av diagramskiver**

1. Den som søker om typegodkjenning av en diagramskive, skal i søknadsskjemaet angi hvilken type eller hvilke typer analoge fartsskrivere som den aktuelle diagramskiven er beregnet på å brukes i, og skal levere egnet utstyr til denne typen eller disse typene med sikte på prøving av diagramskiven.

2. Vedkommende myndigheter i hver medlemsstat skal angi i godkjenningsdokumentet for diagramskiven hvilken type eller hvilke typer analoge fartsskrivere som denne diagramskiven kan brukes i.

## **Artikkel 18 – Begrunnelse av beslutninger om nektelse**

Alle beslutninger i henhold til denne forordning om å nekte eller tilbakekalle godkjenning av en type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort skal inneholde en detaljert begrunnelse. Slike beslutninger skal meddeles den berørte part, som samtidig skal underrettes om den klageadgangen som foreligger i henhold til lovgivningen i den relevante medlemsstaten, og om fristen for slik klage.



## **Artikkel 19 – Anerkjennelse av typegodkjente fartsskrivere**

Medlemsstatene skal ikke nekte å registrere kjøretøyer som er utstyrt med fartsskriver, eller forby at slike kjøretøyer tas i bruk eller anvendes med den begrunnelse at kjøretøyet har dette utstyret, dersom utstyret er påført typegodkjenningsmerket nevnt i artikkel 14 og installasjonsplaten nevnt i artikkel 22 nr. 4.

## **Artikkel 20 - Sikkerhet**

1. Produsentene skal utforme, prøve og vurdere kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver og fartsskriverkort som settes i produksjon, for å påvise sårbarhet som oppstår i alle faser av produktets livssyklus, og skal hindre eller redusere muligheter for utnytting. Prøvingens hyppighet skal fastsettes av medlemsstaten som har utstedt godkjenningsdokumentet, innen en frist på høyst to år.
2. For dette formål skal produsentene framlegge den dokumentasjonen som er nødvendig for en sårbarhetsanalyse, for sertifiseringsorganet nevnt i artikkel 12 nr. 3.
3. Ved anvendelsen av nr. 1 skal sertifiseringsorganet nevnt i artikkel 12 nr. 3 utføre prøving av kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver og fartsskriverkort for å bekrefte at kjent sårbarhet ikke kan utnyttes av enkeltpersoner som har offentlig tilgjengelig kunnskap.
4. Dersom det under prøvingen nevnt i nr. 1 påvises sårbarhet i systemelementer (kjøretøyenheter, bevegelsesfølere og fartsskriverkort), skal disse elementene ikke bringes i omsetning. Dersom sårbarheten påvises under prøvingen nevnt i nr. 3 for elementer som allerede er brakt i omsetning, skal produsenten eller sertifiseringsorganet underrette vedkommende myndigheter i medlemsstaten som har gitt typegodkjenningen. Disse vedkommende myndigheter skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at problemet blir løst, særlig av produsenten, og skal umiddelbart underrette Kommisjonen om sårbarheten som er påvist, og om tiltakene som er planlagt eller truffet, herunder om nødvendig, tilbakekalling av typegodkjenning i samsvar med artikkel 16 nr. 2.

## **Artikkel 21 – Prøving i felt**

1. Medlemsstatene kan tillate prøving i felt av fartsskrivere som ennå ikke er typegodkjent. Medlemsstatene skal godkjenne gjensidig slike tillatelser til prøving i felt.
2. Førere og transportforetak som deltar i en prøving i felt, skal oppfylle kravene i forordning (EF) nr. 561/2006. Førerne skal dokumentere at disse kravene er oppfylt ved å følge framgangsmåten angitt i artikkel 35 nr. 2 i denne forordning.
3. Kommisjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette framgangsmåtene som skal følges ved gjennomføring av prøving i felt og skjemaene som skal brukes til å overvåke denne prøvingen i felt. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

## KAPITTEL IV – Installering og kontroll

### Artikkel 22 – Installering og reparasjoner

1. Fartsskrivere kan installeres eller repareres bare av installatører, verksteder eller kjøretøyprodusenter som er godkjent av vedkommende myndigheter i medlemsstatene for dette formål i samsvar med artikkel 24.
2. Godkjente installatører, verksteder eller kjøretøyprodusenter skal i samsvar med spesifikasjonene i typegodkjenningsdokumentet som er nevnt i artikkel 15, forsegle fartsskriveren etter å ha kontrollert at den fungerer på riktig måte og særlig på en måte som sikrer at ingen manipulasjonsinnretning kan manipulere eller endre de registrerte dataene.
3. De godkjente installatørene, verkstedene eller kjøretøyprodusentene skal påføre forseglingsmerket et spesielt merke og dessuten når det gjelder digitale fartsskrivere, legge inn elektroniske sikkerhetsdata for gjennomføring av autentisering. Vedkommende myndigheter i hver medlemsstat skal sende Kommisjonen et register over merkene og de elektroniske sikkerhetsdataene som brukes, samt nødvendige opplysninger om de elektroniske sikkerhetsdataene som brukes. Kommisjonen skal gi medlemsstatene tilgang til disse opplysningene på anmodning.
4. Med sikte på å bekrefte at fartsskriveren ble installert i samsvar med kravene i denne forordning, skal en installasjonsplate monteres slik at den er godt synlig og lett tilgjengelig.
5. Fartsskriverkomponenter skal forsegles som angitt i typegodkjenningsdokumentet. Alle koplinger til fartsskriveren som kan være sårbare for manipulering, herunder koplingen mellom bevegelsesføleren og girkassen, samt installasjonsplaten dersom det er relevant, skal forsegles.

En forsegling skal fjernes eller brytes bare:

- av installatører eller verksteder som er godkjent av vedkommende myndigheter i henhold til artikkel 24 for reparasjon, vedlikehold eller kalibrering av fartsskriveren, eller av kontrollører med tilstrekkelig opplæring, og der det kreves, er godkjent for kontrollformål,
- for å foreta reparasjoner eller endringer av kjøretøyet som påvirker forseglingsmerket. I slike tilfeller skal det i kjøretøyet oppbevares en skriftlig erklæring som angir datoen og tidspunktet da forseglingsmerket ble brutt, og begrunnelsen for at forseglingsmerket ble fjernet. Kommisjonen skal utarbeide et standardkjema for den skriftlige erklæringen ved gjennomføringsrettsakter.

Forseglinger som er fjernet eller brutt, skal erstattes av en godkjent installatør eller et godkjent verksted uten unødig opphold og innen sju dager etter at de ble fjernet eller brutt. Er forseglingsmerket fjernet eller brutt for kontrollformål kan de, uten unødig opphold, erstattes av en kontrollør som har forseglingsutstyr og et unikt, eget merke.

Når en kontrollør fjerner en forsegling, skal kontrollkortet settes inn i fartsskriveren i det øyeblikk forseglingsmerket fjernes og til kontrollen er avsluttet, herunder når det settes på en ny forsegling.

Kontrolløren skal utstede en skriftlig erklæring som minst inneholder følgende informasjon:

- Kjøretøyets understellsnummer.
- Kontrollørens navn.
- Kontrollmyndighet og medlemsstat.
- Kontrollkortets nummer.
- Nummeret på forseglingen som er fjernet.
- Dato og klokkeslett da forseglingen ble fjernet.
- Den nye forseglings nummer, når kontrolløren har satt på en ny forsegling.

Før forseglingene fjernes, skal et godkjent verksted kontrollere og kalibrere fartsskriveren, unntatt når en forsegling er fjernet eller brutt for kontrollformål og erstattet av en kontrollør

## **Artikkel 23 – Kontroll av fartsskrivere**

1. Fartsskrivere skal kontrolleres regelmessig av godkjente verksteder. Regelmessig kontroll skal foretas minst hvert annet år.
2. Ved kontrollen som er nevnt i nr. 1, skal minst følgende kontrolleres:
  - at fartsskriveren er riktig installert og passer til kjøretøyet,
  - at fartsskriveren fungerer på riktig måte,
  - at fartsskriveren er påført typegodkjenningsmerke,
  - at det er montert en installasjonsplate,
  - at alle forseglinger er uskadet og virker som de skal,
  - at ingen manipulasjonsinnretninger er koplet til fartsskriveren, eller at det ikke er spor av at slike innretninger brukes,
  - dekkstørrelsen og dekkenes rulleomkrets.
3. Verksteder skal utarbeide en kontrollrapport i tilfeller der uregelmessigheter i fartsskriverens funksjon måtte utbedres, enten som følge av periodisk kontroll eller kontroll som ble foretatt på særlig anmodning fra vedkommende nasjonale myndighet. De skal føre en liste over alle kontrollrapporter som utarbeides.
4. Kontrollrapporter skal oppbevares i minst to år fra tidspunktet da rapporten ble utarbeidet. Medlemsstatene skal bestemme om kontrollrapportene skal beholdes eller sendes til vedkommende myndighet i dette tidsrommet. I tilfeller der kontrollrapportene oppbevares av

verkstedet, skal verkstedet på anmodning fra vedkommende myndighet stille til rådighet rapportene om kontroll og kalibrering som er foretatt i dette tidsrommet.

## **Artikkel 24 – Godkjenning av installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter**

1. Medlemsstatene skal godkjenne, kontrollere regelmessig og sertifisere installatørene, verkstedene og kjøretøyprodusentene som kan utføre installasjoner, kontroller, inspeksjoner og reparasjoner av fartsskrivere.
2. Medlemsstatene skal sørge for at installatørene, verkstedene og kjøretøyprodusentene er kvalifisert og pålitelige. For dette formål skal de fastsette og offentliggjøre tydelige nasjonale framgangsmåter og skal sikre at følgende minstekrav er oppfylt:
  - a) personalet har tilstrekkelig opplæring,
  - b) utstyret som er nødvendig for å utføre relevante prøvinger og oppgaver er tilgjengelig,
  - c) installatørene, verkstedene og kjøretøyprodusentene har godandel.
3. Tilsyn av godkjente installatører eller verksteder skal foretas på følgende måte:
  - a) minst hvert annet år skal det føres tilsyn med framgangsmåtene som godkjente installatører eller verksteder anvender når de håndterer fartsskrivere. Tilsynet skal fokusere særlig på sikkerhetstiltak som er truffet, og håndtering av verkstedkort. Medlemsstatene kan utføre dette tilsynet uten å gjennomføre et besøk på stedet,
  - b) det skal også foretas uanmeldt teknisk tilsyn av godkjente installatører eller verksteder for å kontrollere kalibreringer, kontroller og installasjoner som er utført. Dette tilsynet skal hvert år omfatte minst 10 % av de godkjente installatørene og verkstedene.
4. Medlemsstatene og deres vedkommende myndigheter skal treffe egnede tiltak for å hindre interessekonflikter mellom installatører eller verksteder og transportforetak. Særlig skal det dersom det er alvorlig risiko for interessekonflikt, treffes ytterligere særlige tiltak for å sikre at installatøren eller verkstedet er i samsvar med denne forordning.
5. Vedkommende myndigheter i medlemsstaten skal hvert år oversende Kommisjonen listene, om mulig i elektronisk form, over godkjente installatører og verksteder samt kortene som er utstedt til dem. Kommisjonen skal offentliggjøre disse listene på nettstedet sitt.
6. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal tilbakekalle godkjenninger, enten midlertidig eller endelig, fra installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter som ikke oppfyller forpliktelsene sine i henhold til denne forordning.

## **Artikkel 25 – Verkstedkort**

1. Gyldighetstiden for verkstedkort skal være høyst ett år. Når verkstedkortet fornyes, skal vedkommende myndighet sikre at kravene oppført i artikkel 24 nr. 2 er oppfylt av installatøren, verkstedet eller og kjøretøyprodusenten.
2. Vedkommende myndighet skal fornye et verkstedkort innen 15 virkedager etter at den har mottatt en gyldig søknad om fornyelse og all nødvendig dokumentasjon. Dersom et verkstedkort er skadet, ikke virker, er mistet eller stjålet, skal vedkommende myndighet utstede et erstatningskort innen fem virkedager etter at den har mottatt en detaljert søknad om dette. Vedkommende myndigheter skal føre et register over mistede, stjålne eller defekte kort.
3. Dersom en medlemsstat tilbakekaller godkjenningen av en installatør, et verksted eller en kjøretøyprodusent som fastsatt i artikkel 24, skal den også tilbakekalle verkstedkortene som er utstedt til disse.
4. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å hindre at verkstedkort som utstedes til godkjente installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter, blir forfalsket.

## **KAPITTEL V - Sjåførkort**

### **Artikkel 26 – Utstedelse av sjåførkort**

1. Sjåførkort skal etter søknad fra føreren utstedes av vedkommende myndighet i medlemsstaten der føreren har vanlig bosted. De skal utstedes innen én måned etter at vedkommende myndighet har mottatt søknaden og all nødvendig dokumentasjon.
2. I denne artikkel menes med «vanlig bosted» stedet der en person vanligvis bor, det vil si i minst 185 dager hvert kalenderår, på grunn av personlig eller yrkesmessig tilknytning eller, dersom det er snakk om en person uten yrkesmessig tilknytning, på grunn av personlig tilknytning som viser nære forbindelser mellom denne personen og stedet der vedkommende bor.  
  
Dersom en person har personlig tilknytning til et annet sted enn den yrkesmessige tilknytningen, og derfor vekselvis må oppholde seg på ulike steder i to eller flere medlemsstater, skal vedkommendes vanlige bosted likevel anses å være på det stedet han/hun har personlig tilknytning til, forutsatt at personen regelmessig vender tilbake til dette stedet. Sistnevnte vilkår trenger ikke å være oppfylt dersom personen oppholder seg i en annen medlemsstat for å utføre en tidsbegrenset oppgave.
3. Førere skal framlegge bevis for sitt vanlige bosted på en egnet måte, for eksempel ved hjelp av identitetskort eller annet gyldig dokument. Dersom vedkommende myndigheter i medlemsstaten som utsteder sjåførkortet, er i tvil om opplysningene om vanlig bosted er gyldige, eller dersom det er behov for visse særskilte kontroller, kan de be om ytterligere opplysninger eller dokumentasjon.
4. I behørig begrunnede unntakstilfeller kan medlemsstatene utstede et midlertidig sjåførkort som ikke kan fornyes, og som er gyldig i et tidsrom på høyst 185 dager, til en fører som ikke har sitt

vanlige bosted i en medlemsstat eller en stat som er en avtalepart i AETR-avtalen, forutsatt at denne føreren har et arbeidsrettslig forhold til et foretak som er etablert i den utstedende medlemsstaten, og i den grad europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009<sup>(29)</sup> får anvendelse, framlegger en førerattest i henhold til nevnte forordning.

Kommisjonen skal på grunnlag av data som medlemsstatene har framlagt, overvåke anvendelsen av dette nummer nøye. Den skal hvert annet år avlegge rapport om resultatene til Europaparlamentet og Rådet og skal særlig undersøke om midlertidige sjåførkort har negativ innvirkning på arbeidsmarkedet, og om midlertidige kort normalt utstedes til navngitte førere i flere enn ett tilfelle. Kommisjonen kan framlegge et egnet forslag til regelverk for å revidere dette nummer.

5. Vedkommende myndigheter i den utstedende medlemsstaten skal treffe egnede tiltak for å sikre at en søker ikke allerede har et gyldig sjåførkort, og skal gjøre sjåførkortet personlig og sikre at dataene er synlige og sikre.

6. Sjåførkortet skal ikke være gyldig i mer enn fem år.

7. Et gyldig sjåførkort skal ikke tilbakekalles eller midlertidig oppheves med mindre vedkommende myndigheter i en medlemsstat fastslår at kortet er forfalsket, at føreren bruker et kort som han ikke er innehaver av, eller at kortet er utstedt på grunnlag av uriktige opplysninger og/eller forfalskede dokumenter. Dersom en annen medlemsstat enn den utstedende medlemsstaten tilbakekaller eller midlertidig opphever kortet, skal vedkommende medlemsstat snarest mulig sende kortet tilbake til myndighetene i den utstedende medlemsstaten, og begrunne tilbakekallingen eller den midlertidige opphevingen. Dersom det forventes å ta mer enn to uker å sende tilbake kortet, skal medlemsstaten som tilbakekaller eller midlertidig opphever kortet, i løpet av disse to ukene underrette den utstedende medlemsstaten om begrunnelsen for tilbakekallingen eller den midlertidige opphevingen.

7a. Vedkommende myndighet i den utstedende medlemsstaten kan kreve at en fører erstatter sjåførkortet med et nytt kort dersom det er nødvendig for å kunne oppfylle relevante tekniske spesifikasjoner.

8. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å hindre at sjåførkort blir forfalsket.

9. Denne artikkel skal ikke være til hinder for at en medlemsstat kan utstede et sjåførkort til en fører som har sitt vanlige bosted i en del av en medlemsstats territorium der traktaten om Den europeiske union og traktaten om Den europeiske unions virkemåte ikke får anvendelse, forutsatt at de relevante bestemmelsene i denne forordning kommer til anvendelse i slike tilfeller.

## **Artikkel 27 – Bruk av sjåførkort**

1. Sjåførkortet er personlig.

---

<sup>(29)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for godstransport på vei (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 72).

2. En fører kan ikke ha mer enn ett gyldig sjåførkort og kan bare bruke sitt eget personlige sjåførkort. En fører skal ikke bruke et sjåførkort som er defekt eller utløpt.

## **Artikkel 28 – Fornyelse av sjåførkort**

1. Når en fører ønsker å fornye sjåførkortet, skal vedkommende sende en søknad om dette til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der føreren har sitt vanlige bosted, senest 15 virkedager før kortets utløpsdato.
2. Dersom et sjåførkort skal fornyes og medlemsstaten der føreren har sitt vanlige bosted er en annen enn medlemsstaten som utstedte det gjeldende kortet, og dersom myndighetene i førstnevnte medlemsstat blir bedt om å fornye sjåførkortet, skal de underrette myndighetene som utstedte det opprinnelige kortet, om begrunnelsen for fornyelsen.
3. Dersom det søkes om fornyelse av et kort som utløper innen kort tid, skal vedkommende myndighet utstede et nytt kort før utløpsdatoen, forutsatt at søknaden ble sendt innen fristen som er fastsatt i nr. 1.

## **Artikkel 29 – Stjålne, mistede eller defekte sjåførkort**

1. De utstedende myndigheter skal føre et register over utstedte, stjålne, mistede eller defekte sjåførkort i et tidsrom som minst tilsvarer gyldighetstiden.
2. Dersom et sjåførkort er skadet eller ikke virker, skal føreren sende det tilbake til vedkommende myndighet i medlemsstaten der vedkommende har sitt vanlige bosted. Tyveri av sjåførkort skal formelt meldes til vedkommende myndigheter i staten der kortet ble stjålet.
3. Tap av sjåførkort skal formelt meldes til vedkommende myndigheter i den utstedende medlemsstaten og til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der føreren har sitt vanlige bosted, dersom dette er en annen medlemsstat.
4. Dersom sjåførkortet er skadet, ikke virker, er mistet eller stjålet, skal føreren innen sju kalenderdager sende søknad om erstatning av kortet til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der vedkommende har sitt vanlige bosted. Disse myndighetene skal utstede et erstatningskort innen åtte virkedager etter at de har mottatt en detaljert søknad om dette.
5. Under omstendighetene som er angitt i nr. 4, kan føreren fortsette å kjøre uten sjåførkort i høyst 15 kalenderdager eller i et lengre tidsrom dersom det er nødvendig for at kjøretøyet kan kjøres tilbake til stedet der det har base, forutsatt at føreren kan bevise at det er umulig å vise eller bruke kortet i dette tidsrommet.

## **Artikkel 30 – Gjensidig godkjenning og utskifting av sjåførkort**

1. Sjåførkort utstedt av medlemsstatene skal godkjennes gjensidig.

2. Dersom innehaveren av et gyldig sjåførkort som er utstedt av en medlemsstat, har fått vanlig bosted i en annen medlemsstat, kan vedkommende søke om å få sjåførkortet byttet inn i et likeverdig sjåførkort. Medlemsstaten som foretar utskiftingen, skal ha ansvar for å kontrollere om det framlagte kortet fremdeles er gyldig.
3. Medlemsstater som foretar en utskifting, skal sende det gamle kortet tilbake til myndighetene i den utstedende medlemsstaten og begrunne utskiftingen.
4. Dersom en medlemsstat erstatter eller skifter ut et sjåførkort, skal erstatningen eller utskiftingen og eventuelle etterfølgende erstatninger eller utskiftinger registreres i denne medlemsstaten.

### **Artikkel 31 – Elektronisk utveksling av opplysninger om sjåførkort**

1. For å sikre at en søker ikke allerede har et gyldig sjåførkort som nevnt i artikkel 26, skal medlemsstatene ha et nasjonalt elektronisk register med følgende opplysninger om sjåførkort, herunder sjåførkortene nevnt i artikkel 26 nr. 4, i et tidsrom som minst tilsvarer disse kortenes gyldighetstid:
  - førerens etternavn og fornavn,
  - førerens fødselsdato og fødested dersom det er tilgjengelig,
  - gyldig førerkortnummer og førerkortets utstedelsesstat (dersom det er relevant),
  - sjåførkortets status,
  - sjåførkortnummer.
2. Kommisjonen og medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de elektroniske registrene er sammenkoplet og tilgjengelige i hele Unionen, ved hjelp av meldingssystemet TACHOnet som er nevnt i rekommandasjon 2010/19/EU, eller et kompatibelt system. Dersom et kompatibelt system anvendes, skal utvekslingen av elektroniske data med alle andre medlemsstater være mulig gjennom meldingssystemet TACHOnet.
3. Når et sjåførkort utstedes, erstattes og eventuelt fornyes, skal medlemsstatene ved hjelp av elektronisk datautveksling kontrollere at føreren ikke allerede har et gyldig sjåførkort. Dataene som utveksles, skal begrenses til data som er nødvendige for denne kontrollens formål.
4. Kontrollørene kan ha tilgang til det elektroniske registeret for å kontrollere et sjåførkorts status.
5. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette felles framgangsmåter og spesifikasjoner som er nødvendige for sammenkoplingen nevnt i nr. 2, herunder formatet på dataene som utveksles, de tekniske framgangsmåtene for elektroniske oppslag i de nasjonale elektroniske registrene, framgangsmåter for tilgang, og sikkerhetsordninger. Disse



gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

## **KAPITTEL VI – Bruk av utstyr**

### **Artikkel 32 – Riktig bruk av fartsskrivere**

1. Transportforetak og førere skal sørge for at digitale fartsskrivere og sjåførkort virker på riktig måte og brukes riktig. Transportforetak og førere som bruker analoge fartsskrivere, skal sørge for at de virker på riktig måte, og at diagramskivene brukes riktig.
2. Digitale fartsskrivere skal ikke innstilles slik at de automatisk skifter til en bestemt aktivitetskategori når kjøretøyets motor eller tenning er slått av, med mindre føreren fortsatt manuelt kan velge riktig aktivitetskategori.
3. Det skal være forbudt å forfalske, skjule, utelate eller ødelegge data som er registrert på diagramskiven eller lagret i fartsskriveren eller på sjåførkortet, eller utskrifter fra fartsskriveren. Det er også forbudt å manipulere fartsskriveren, diagramskiven eller sjåførkortet slik at data og/eller utskrifter forfalskes, utelates eller ødelegges. Det skal ikke finnes innretninger i kjøretøyet som kan brukes for dette formål.
4. Kjøretøyer skal ikke være utstyrt med mer enn én fartsskriver, unntatt ved prøving i felt som nevnt i artikkel 21.
5. Medlemsstatene skal forby produksjon, distribusjon, annonsering og/eller salg av innretninger som er konstruert for og/eller beregnet på manipulering av fartsskrivere.

### **Artikkel 33 – Transportforetakenes ansvar**

1. Transportforetakene skal være ansvarlige for å sikre at førerne har fått tilstrekkelig opplæring og anvisninger når det gjelder riktig funksjon for fartsskrivere, uansett om de er digitale eller analoge, skal foreta regelmessig kontroll for å sikre at førerne bruker fartsskriverne på riktig måte og skal ikke treffe direkte eller indirekte tiltak som kan oppmuntre førerne til misbruk av fartsskriverne.

Transportforetakene skal utlevere et tilstrekkelig antall diagramskiver til førerne av kjøretøyer med analoge fartsskrivere, idet det tas hensyn til diagramskivenes personlige art, tjenestetidens varighet samt eventuelle behov for å erstatte diagramskiver som er ødelagt eller er inndratt av en godkjent kontrollør. Transportforetak skal utlevere til førerne bare diagramskiver av en godkjent modell som er egnet for bruk i utstyret som er installert i kjøretøyet.

Dersom et kjøretøy er utstyrt med en digital fartsskriver, skal transportforetaket og føreren, idet det tas hensyn til tjenestetiden, sikre at det kan tas riktig utskrift av data fra fartsskriveren på anmodning fra en kontrollør ved en eventuell kontroll.

2. Transportforetakene skal oppbevare diagramskivene og utskriftene, dersom disse er tatt for å etterkomme kravene i artikkel 35, i kronologisk orden og i lesbar form i minst ett år etter at de er

brukt, og gi kopier til berørte førere som ber om det. Transportforetakene skal også gi en kopi av opplysningene som er overført fra sjåførkortet, sammen med en papirutskrift, til berørte førere som ber om det. Diagramskivene, utskriftene og de overførte opplysningene skal forevises eller utleveres til godkjente kontrollører på anmodning.

3. Transportforetakene skal være ansvarlige for overtredelser av denne forordning som er begått av foretakenes førere eller av førere som står til rådighet for foretakene. Medlemsstatene kan imidlertid gjøre dette ansvaret avhengig av foretakets overtredelser av nr. 1 første ledd i denne artikkel og artikkel 10 nr. 1 og 2 i forordning (EF) nr. 561/2006.

## **Artikkel 34 – Bruk av sjåførkort og diagramskiver**

1. Førerne skal bruke diagramskiver eller sjåførkort hver dag de kjører, fra det tidspunktet de overtar kjøretøyet. Diagramskiven eller sjåførkortet skal ikke tas ut før den daglige arbeidstiden er over, med mindre det er tillatt å ta det ut på et annet tidspunkt, eller det er nødvendig for å kunne legge inn landets nasjonalitetsmerke etter å ha passert en grense. Ingen diagramskiver eller sjåførkort kan brukes over et lengre tidsrom enn forutsatt.

2. Føreren skal beskytte diagramskiver eller sjåførkort tilstrekkelig og skal ikke bruke skitne eller skadede diagramskiver eller sjåførkort.

3. Når en fører ikke oppholder seg i kjøretøyet og derfor ikke kan bruke fartsskriveren som er installert i kjøretøyet, skal periodene nevnt i nr. 5 bokstav b) ii), iii) og iv):

a) dersom kjøretøyet er utstyrt med en analog fartsskriver, påføres diagramskiven for hånd, ved hjelp av automatisk registrering eller på annen måte, i lesbar form og uten at diagramskiven tilsmusses, eller

b) dersom kjøretøyet er utstyrt med en digital fartsskriver, registreres i sjåførkortet ved bruk av den manuelle registreringsfunksjonen som fartsskriveren er utstyrt med.

Medlemsstatene skal ikke pålegge førerne et krav om å framlegge skjemaer som bekrefter aktivitetene deres når de ikke oppholder seg i kjøretøyet.






4. Dersom et kjøretøy som er utstyrt med en digital fartsskriver, har mer enn én fører, skal hver fører påse at førerens sjåførkort er riktig satt på plass i fartsskriveren.

Dersom et kjøretøy som er utstyrt med en analog fartsskriver, har mer enn én fører, skal førerne endre diagramskivene etter behov, slik at de relevante opplysningene registreres på diagramskiven til føreren som faktisk kjører.

5. Førerne skal:

a) sikre at tiden som registreres i diagramskiven, tilsvarer den offisielle tiden i staten der kjøretøyet er registrert,

b) bruke bryterinnretningen slik at følgende tidsrom registreres separat og tydelig:

- i) under tegnet  : kjøretid,
- ii) under tegnet  : «annet arbeid»: alle aktiviteter unntatt kjøring som definert i artikkel 3 bokstav a) i direktiv 2002/15/EF, samt alt arbeid for den samme eller en annen arbeidsgiver innenfor eller utenfor transportsektoren,
- iii) under tegnet  : «perioder da arbeidstakeren står til rådighet», som definert i artikkel 3 bokstav b) i direktiv 2002/15/EF,
- iv) under tegnet  : pauser eller hvile, ferie- eller sykefravær.
- v) under tegnet for «ferge/tog»: I tillegg til tegnet  : hviletiden om bord på en ferge eller et tog i henhold til artikkel 9 i forordning (EF) nr. 561/2006.

6. Hver fører av et kjøretøy som er utstyrt med en analog fartsskriver, skal oppgi følgende opplysninger på diagramskiven sin:

- a) etternavn og fornavn når diagramskiven tas i bruk,
- b) dato og sted når diagramskiven tas i bruk, og data og sted når bruken av diagramskiven avsluttes,
- c) registreringsnummer for hvert kjøretøy som føreren har ansvar for, både ved begynnelsen av den første turen som er registrert på diagramskiven, og deretter ved et eventuelt skifte av kjøretøy, ved bruk av diagramskiven,
- d) avlesing av kilometerstand:
  - i) ved begynnelsen av den første turen som er registrert på diagramskiven,
  - ii) ved avslutningen av den siste turen som er registrert på diagramskiven,
  - iii) dersom føreren skifter kjøretøy i løpet av en arbeidsdag, avlesing på det første kjøretøyet som føreren fikk ansvar for, og avlesing på det neste kjøretøyet,
- e) tidspunktet for et eventuelt skifte av kjøretøy.
- f) Nasjonalitetsmerkene for landene der den daglige arbeidstiden begynte og sluttet. Føreren skal også legge inn nasjonalitetsmerket for landet føreren kjører inn i etter å ha passert en medlemsstats grense, i begynnelsen av sin første stopp i den medlemsstaten. Den første stoppen skal finne sted på nærmest mulige stoppested ved eller etter grensen. Når passeringen av en medlemsstats grenser skjer på en ferge eller et tog, skal føreren legge inn landets nasjonalitetsmerke i ankomsthavnen eller på ankomststasjonen.

7. Føreren skal legge nasjonalitetsmerkene for landene der den daglige arbeidstiden begynte og sluttet, inn i den digitale fartsskriveren.

Fra 2. februar 2022 skal føreren også legge inn nasjonalitetsmerket for landet føreren kjører inn i etter å ha passert en medlemsstats grense, i begynnelsen av sin første stopp i den medlemsstaten. Den første stoppen skal finne sted på nærmest mulige stoppested ved eller etter grensen. Når passeringen av en medlemsstats grenser skjer på en ferge eller et tog, skal føreren legge inn landets nasjonalitetsmerke i ankomsthavnen eller på ankomststasjonen.».

Medlemsstatene kan kreve at førere av kjøretøyer som utfører transport på deres territorium, føyer mer detaljerte geografiske spesifikasjoner til nasjonalitetsmerket, forutsatt at medlemsstatene har gitt Kommisjonen melding om disse detaljerte geografiske spesifikasjonene innen 1. april 1998.

Det skal ikke være nødvendig for førere å legge inn opplysningene nevnt i andre<sup>(30)</sup> ledd dersom fartsskriveren automatisk registrerer stedsbestemmelsesdata i samsvar med artikkel 8.

## Artikkel 35 – Skadede sjåførkort og diagramskiver

1. Dersom en diagramskive med registreringer eller et sjåførkort blir skadet, skal førerne oppbevare den skadede diagramskiven eller det skadede sjåførkortet sammen med reservediagramskiven som brukes som erstatning.
2. Dersom et sjåførkort er skadet, ikke virker, eller er mistet eller stjålet, skal føreren:
  - a) når turen påbegynnes, skrive ut opplysningene om det kjøretøyet føreren kjører, og på utskriften notere:
    - i) opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort- eller førerkortnummer), samt egen underskrift,
    - ii) periodene nevnt i artikkel 34 nr. 5 bokstav b) ii), iii) og iv),
  - b) når turen avsluttes, skrive ut opplysninger om de periodene som er registrert av fartsskriveren, registrere samtlige perioder da føreren har utført annet arbeid, stått til rådighet eller tatt ut hvile siden utskriften ble gjort ved turens begynnelse, dersom periodene ikke ble registrert av fartsskriveren, og notere på utskriften opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort- eller førerkortnummer), samt egen underskrift.

## Artikkel 36 – Opplysninger som føreren skal medbringe

1. Føreren av et kjøretøy som er utstyrt med en analog fartsskriver, skal kunne forevise følgende når en godkjent kontrollør ber om det:
  - i) diagramskivene for inneværende dag og de foregående 56 dagene
  - ii) sjåførkortet, dersom føreren har et slikt kort, og
  - iii) alle manuelle registreringer og utskrifter for inneværende dag og de foregående 56 dagene.

---

<sup>30</sup> Endret fra første til andre ledd, slik at teksten blir lik den engelske versjonen: «information referred to in the first subparagraph» (Statens vegvesen anm)

2. Føreren av et kjøretøy som er utstyrt med en digital fartsskriver, skal kunne forevise følgende når en godkjent kontrollør ber om det:

- i) sjåførkortet,
- ii) alle manuelle registreringer og utskrifter for inneværende dag og de foregående 56 dagene.
- iii) diagramskivene for perioden nevnt i ii), dersom føreren i denne perioden kjørte et kjøretøy utstyrt med en analog fartsskriver.

3. En godkjent kontrollør kan kontrollere om forordning (EF) nr. 561/2006 er overholdt ved å analysere diagramskivene, de viste, utskrevne eller overførte opplysningene registrert av fartsskriveren eller sjåførkortet, eller, dersom dette ikke er mulig, ved å analysere andre underlagsdokumenter som begrunner manglende overholdelse av en bestemmelse, for eksempel artikkel 29 nr. 2 og artikkel 37 nr. 2 i denne forordning.

## **Artikkel 37 – Fremgangsmåte ved funksjonssvikt i utstyret**

1. Ved driftsstans eller funksjonsfeil i en fartsskriver skal transportforetaket få den reparert av en godkjent installatør eller et godkjent verksted så snart omstendighetene tillater det.

Dersom kjøretøyet ikke kan komme tilbake til transportforetakets område innen en uke fra dagen da driftsstansen inntraff eller funksjonsfeilen ble oppdaget, skal reparasjonen foretas underveis.

Tiltak som medlemsstatene har truffet i henhold til artikkel 41, skal gi vedkommende myndigheter fullmakt til å forby bruk av kjøretøyet dersom driftsstansen eller funksjonsfeilen ikke er utbedret som fastsatt i første og annet ledd i dette nummer, såfremt dette er i samsvar med den berørte medlemsstatens nasjonale lovgivning.

2. Mens fartsskriveren ikke er i funksjon eller ikke fungerer på riktig måte, skal føreren notere opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort- eller førerkortnummer), herunder en underskrift, samt opplysninger om de ulike periodene som fartsskriveren ikke lenger registrerer eller skriver ut på riktig måte:

- a) på diagramskiven eller diagramskivene, eller
- b) på et midlertidig ark som skal vedlegges diagramskiven eller oppbevares sammen med sjåførkortet.

## **KAPITTEL VII – Håndheving og sanksjoner**

### **Artikkel 38 - Kontrollører**

1. For effektivt å overvåke at denne forordning overholdes skal tilstrekkelig utstyr og egnet rettslig myndighet stilles til rådighet for godkjente kontrollører slik at de kan utføre sine oppgaver i

samsvar med denne forordning. Utstyret skal særlig omfatte:

- a) kontrollkort som gir tilgang til data som er registrert i fartsskriveren og på fartsskriverkort, og eventuelt på verkstedkort,
  - b) verktøy som er nødvendige for å overføre datafiler fra kjøretøyenheter og fartsskriverkort, og for å kunne analysere disse datafilene og utskriftene fra digitale fartsskrivere i kombinasjon med diagramskiver eller tabeller fra analoge fartsskrivere.
2. Dersom kontrollørene etter å ha foretatt kontrollen, finner tilstrekkelig bevis for en rimelig mistanke om bedrageri, skal de ha fullmakt til å sende kjøretøyet til et godkjent verksted med sikte på å foreta ytterligere prøving for særlig å kontrollere at fartsskriveren:
- a) fungerer på riktig måte,
  - b) registrerer og lagrer data på riktig måte, og at kalibreringsparametrene er riktige.
3. Kontrollørene skal ha myndighet til å be godkjente verksteder om å foreta prøvingen nevnt i nr. 2 og særlige prøver som er utformet for å påvise at det finnes en manipulasjonsinnretning. Dersom det påvises manipulasjonsinnretninger, kan utstyret, herunder selve innretningen, kjøretøyenheten eller dens komponenter samt sjåførkortet fjernes fra kjøretøyet og kan brukes som bevis i samsvar med nasjonale saksbehandlingsregler for håndtering av slike bevis.
4. Kontrollørene skal, når det er relevant, benytte seg av muligheten til å kontrollere fartsskrivere og sjåførkort som befinner seg på stedet under en kontroll hos et foretak.

### **Artikkel 39 – Opplæring av kontrollører**

1. Medlemsstatene skal sørge for at kontrollørene har tilstrekkelig opplæring til å analysere de registrerte dataene og kontrollere fartsskrivere for å oppnå en effektiv og harmonisert kontroll og håndheving.
2. Medlemsstatene skal innen 2. september 2016 underrette Kommisjonen om opplæringskravene for kontrollørene.
3. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta tiltak som angir innholdet i grunnopplæringen og etter- og videreutdanningen av kontrollører, herunder opplæring som gjelder teknikker for målrettet kontroll og påvisning av manipulasjonsinnretninger og bedrageri. Disse tiltakene skal omfatte retningslinjer som letter gjennomføringen av de relevante bestemmelsene i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.
4. Medlemsstatene skal sørge for at opplæringen av kontrollørene har det innholdet som Kommisjonen har angitt.

## **Artikkel 40 – gjensidig bistand**

Medlemsstatene skal bistå hverandre når det gjelder anvendelsen av denne forordning og kontrollen med at den overholdes.

Særlig skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene innenfor rammen av denne gjensidige bistanden regelmessig sende til hverandre alle tilgjengelige opplysninger om overtredelser av denne forordning begått av installatører og verksteder, ulike typer manipulasjon og eventuelle sanksjoner som pålegges for disse overtredelsene.

## **Artikkel 41 - Sanksjoner**

1. Medlemsstatene skal i samsvar med nasjonale forfatningsordninger fastsette bestemmelser om sanksjoner som får anvendelse på overtredelser av denne forordning, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. Disse sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling, og skal være i samsvar med overtredelseskategoriene som er fastsatt i direktiv 2006/22/EF.
2. Medlemsstatene skal innen 2. mars 2016 underrette Kommisjonen om disse tiltakene og bestemmelsene. De skal underrette Kommisjonen om eventuelle senere endringer av tiltakene.

## **KAPITTEL VIII – Sluttbestemmelser**

### **Artikkel 42 - Komité**

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Dersom komiteens uttalelse skal innhentes gjennom en skriftlig framgangsmåte, skal framgangsmåten avsluttes uten resultat når komitélederen innen fristen for å avgis en uttalelse bestemmer dette, eller et simpelt flertall av komitémedlemmene ber om det.

### **Artikkel 43 - Fartsskriverforum**

1. Et fartsskriverforum skal opprettes for å fremme dialog om tekniske spørsmål som gjelder fartsskrivere, blant medlemsstatenes sakkyndige, medlemmer av komiteen nevnt i artikkel 42 og sakkyndige fra tredjestater som bruker fartsskrivere i henhold til AETR-avtalen.

2. Medlemsstatene skal utnevne de sakkyndige som deltar i komiteen nevnt i artikkel 42, til sakkyndige i fartsskriverforumet.
3. Fartsskriverforumet skal være åpent for deltakelse for sakkyndige fra berørte tredjestater som er avtaleparter i AETR-avtalen.
4. Berørte parter, representanter for kjøretøyprodusentene, fartsskriverprodusentene, partene i arbeidslivet og EUs datatilsynsmann skal inviteres til fartsskriverforumet.
5. Fartsskriverforumet fastsetter sin forretningsorden.
6. Fartsskriverforumet skal tre sammen minst én gang i året.

#### **Artikkel 44 – Oversending av nasjonale tiltak**

Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de lover og forskrifter som de vedtar på det området denne forordning omhandler, senest 30 dager etter at de er vedtatt, første gang innen 2. mars 2015.

#### **Artikkel 45 – Endring av forordning (EF) nr. 561/2006**

I forordning (EF) nr. 561/2006 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 3 skal ny bokstav etter bokstav a) lyde:

«aa) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid, og som brukes bare innenfor en radius av 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, forutsatt at kjøring av slike kjøretøyer ikke er førerens hovedbeskjeftigelse.»
- 2) I artikkel 13 nr. 1 gjøres følgende endringer:
  - a) I bokstav d), f) og p) endres «50 kilometer» eller «50 km» til «100 km».
  - b) Bokstav d) første ledd skal lyde:

«d) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes av ytere av universelle tjenester som definert i artikkel 2 nr. 13 i europaparlaments- og rådsdirektiv 97/67/EF av 15. desember 1997 om felles regler for utviklingen av et indre marked for posttjenester i Fellesskapet og forbedring av tjenestenes kvalitet(\*), til å levere sendinger som inngår som en del av den universelle tjenesten.»

---

(\*) EFT L 15 av 21.1.1998, s. 14.



## **Artikkel 46 - Overgangsbestemmelser**

I den grad gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne forordning ikke er vedtatt, slik at de kan komme til anvendelse på tidspunktet for denne forordnings ikrafttredelse, skal bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 3821/85, herunder i vedlegg 1B, fortsatt få anvendelse i en overgangsperiode fram til ikrafttredelsesdatoen for gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne forordning.

## **Artikkel 47 – Oppheving**

Forordning (EØF) nr. 3821/85 oppheves. Henvisninger til den opphevede forordningen skal forstås som henvisninger til denne forordning.

## **Artikkel 48 - Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i Den europeiske unions tidende.

Den får anvendelse fra 2. mars 2016, med forbehold for overgangstiltakene i artikkel 46. Artikkel 24, 34 og 45 får imidlertid anvendelse fra 2. mars 2015.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 4. februar 2014.

*For Europaparlamentet*  
M. SCHULZ  
*President*

*For Rådet*  
E. VENIZELOS  
*Formann*