



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 26. juni 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Interinstitutionel sag:
2026/0058 (NLE)

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: Aftale for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side

GODSTRANSPORT AD VEJ

DEL A

KRAV TIL TRANSPORTOPERATØRER:
ADGANG TIL OG UDØVELSE AF
VEJGODSTRANSPORTERHVERVET

ARTIKEL 1

Anvendelsesområde

Denne del indeholder bestemmelser om adgang til og udøvelse af vejgodstransporterhvervet og gælder for alle vejgodstransportoperatører i en part, der varetager vejgodstransport inden for anvendelsesområdet af denne aftales artikel 276 og 277.

ARTIKEL 2

Definitioner

I denne del forstås ved:

- a) "vejgodstransporttilladelse": en administrativ afgørelse, hvorved der meddeles en fysisk eller juridisk person, der opfylder betingelserne i denne del, tilladelse til at udøve vejgodstransporterhvervet
- b) "kompetent myndighed": en national, regional eller lokal myndighed i en part, der med henblik på at udstede vejgodstransporttilladelser kontrollerer, at en fysisk eller juridisk person opfylder kravene i denne del, og som har kompetence til at meddele, suspendere og tilbagekalde vejgodstransporttilladelser, og
- c) "sædvanligt opholdssted": det sted, hvor en person normalt bor i mindst 185 dage i hvert kalenderår på grund af personlige tilknytningsforhold, som viser tætte forbindelser mellem den pågældende person og det sted, hvor han/hun bor.

ARTIKEL 3

Krav med henblik på udøvelse af vejgodstransporterhvervet

Fysiske eller juridiske personer, der udøver vejgodstransporterhvervet, skal:

- a) have et faktisk etableret og varigt forretningssted i en af parterne, jf. denne dels artikel 5
- b) opfylde vandelskravet, jf. denne dels artikel 6
- c) have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag, jf. denne dels artikel 7, og
- d) have de nødvendige faglig kvalifikationer, jf. denne dels artikel 8.

ARTIKEL 4

Transportleder

1. Vejgodstransportoperatører udpeger mindst én fysisk person, transportlederen, der løbende i praksis styrer vejgodstransportaktiviteterne og opfylder kravene i artikel 3, litra b) og d), og som:

- a) har en reel tilknytning til vejgodstransportoperatøren, f.eks. som ansat, direktør, ejer eller aktionær eller administrator, eller er personen selv, og

b) er bosiddende i parten på det område, hvor vejgodstransportoperatøren er etableret.

2. Hvis en fysisk eller juridisk person ikke opfylder kravet om faglige kvalifikationer, kan den kompetente myndighed give den fysiske eller juridiske person tilladelse til at udøve vejgodstransporterhvervet uden at udpege en transportleder i overensstemmelse med stk. 1, såfremt:

- a) den fysiske eller juridiske person udpeger en fysisk person, der er bosat i den part, hvor vejgodstransportoperatøren er etableret, og opfylder kravene i artikel 3, litra b) og d), og som ved en aftale er bemyndiget til at udføre opgaver som transportleder for virksomheden
- b) aftalen mellem den fysiske eller juridiske person og den i litra a) nævnte person nærmere anfører, hvilke opgaver den pågældende faktisk og vedvarende skal varetage, og angiver, hvad den pågældende person som transportleder er ansvarlig for. De opgaver, der skal anføres, omfatter navnlig opgaver vedrørende forvaltning af vedligeholdelse af køretøjerne, kontrol med kontrakter og transportdokumenter, grundlæggende regnskabsføring, fordeling af ladninger eller tjenesteydelser på førere og køretøjer samt kontrol med sikkerhedsprocedurerne
- c) den i litra a) udpegede person som transportleder kan lede transportarbejdet for op til fire forskellige vejgodstransportoperatører med en kombineret samlet flåde på højst 50 køretøjer, og

d) den under litra a) omtalte person udelukkende udfører de definerede opgaver på vegne af den fysiske eller juridiske person, og den pågældende person udøver sit ansvar uafhængigt af fysiske eller juridiske personer, som personen udfører vejgodstransport for.

3. En part kan beslutte, at en transportleder udpeget i overensstemmelse med stk. 1 ikke kan få en yderligere tilladelse i overensstemmelse med stk. 2 eller kun kan få en tilladelse vedrørende et begrænset antal fysiske eller juridiske personer eller en flåde af køretøjer, der er mindre end den, der er fastsat i stk. 2, litra c).

4. Den fysiske eller juridiske person underretter den kompetente myndighed om den eller de udpegede transportledere.

ARTIKEL 5

Opfyldelse af etableringskravet

For at opfylde kravet om et faktisk etableret og varigt forretningssted i parten for etablering skal fysiske eller juridiske personer:

a) råde over lokaler, hvor de kan få adgang til de originale udgaver af deres keredokumenter i enten elektronisk eller anden format, navnlig deres transportkontrakter, dokumenter vedrørende de køretøjer, som den fysiske eller juridiske person råder over, regnskaber, dokumenter vedrørende personaleforvaltning, ansættelseskontrakter, socialsikringsdokumenter, dokumenter med oplysninger om kørsel, køre- og hviletider samt andre dokumenter, som den kompetente myndighed skal have adgang til for at kunne kontrollere, om kravene i denne del er opfyldt

- b) være opført i handelsselskabsregistret i denne part eller i et tilsvarende register hvis påkrævet i henhold til national lovgivning
- c) være skattepligtig af indtægter og hvis påkrævet i henhold til national lovgivning have fået tildelt et momsregistreringsnummer
- d) når der er givet tilladelse, råde over et eller flere køretøjer, som er indregistreret eller godkendt til kørsel eller godkendt til anvendelse i overensstemmelse med lovgivningen i denne part, uanset om disse køretøjer er 100 % ejet eller f.eks. besiddes i henhold til en afbetalingsaftale eller en leje- eller leasingkontrakt
- e) effektivt og vedvarende udføre deres administrative og kommercielle aktiviteter med det hensigtsmæssige udstyr og de hensigtsmæssige faciliteter i lokaler som nævnt i litra a) beliggende i denne part og effektivt og vedvarende forvalte deres vejgodstransportaktiviteter ved hjælp af de køretøjer, der er omhandlet i litra f), med det hensigtsmæssige tekniske udstyr, der befinder sig i denne part, og
- f) løbende og regelmæssigt råde over et antal køretøjer, som opfylder betingelserne i litra d), og førere, der normalt er baseret i en driftscentral i den pågældende part, som står i forhold til omfanget af de vejgodstransportaktiviteter, der udføres af virksomheden.

ARTIKEL 6

Opfyldelse af vandelskravet

1. Med forbehold af stk. 2 fastsætter parterne de betingelser, som en fysisk eller juridisk person og en transportleder hver især skal opfylde for at opfylde vandelskravet.

Når det skal afgøres, om en fysisk eller juridisk person opfylder kravet, inddrager parterne den adfærd, der er udvist af den juridiske eller fysiske person samt dens transportledere, administrerende direktører og andre relevante personer efter partens skøn. Når det skal afgøres, om en fysisk eller juridisk person opfylder kravet, inddrager parterne den adfærd, der er udvist af den juridiske eller fysiske person samt dens transportledere, administrerende direktører og andre relevante personer efter partens skøn.

De i dette stykke nævnte betingelser skal mindst omfatte følgende:

- a) at der ikke er nogen tungtvejende grunde til at nære tvivl om transportlederens eller vejgodstransportoperatørensandel, f.eks. med hensyn til straffe eller sanktioner for alvorlige overtrædelser af nationale regler inden for:
 - i) handelsret
 - ii) konkurslovgivning
 - iii) løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet

- iv) færdselslovgivning
 - v) erhvervsansvar
 - vi) menneskehandel eller narkotikahandel, og
 - vii) skatteret, og
- b) at transportlederen eller vejgodstransportoperatøren ikke i en eller begge parter er idømt en straf for en alvorlig strafbar handling eller er pålagt en sanktion for en alvorlig overtrædelse af reglerne i denne aftales artikel 278-282 eller af nationale regler, navnlig vedrørende:
- i) køre- og hviletidsbestemmelser for førere, arbejdstid og installation og anvendelse af kontrolapparater
 - ii) størst tilladt vægt og dimensioner for erhvervskøretøjer i international trafik
 - iii) grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere
 - iv) syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, herunder obligatorisk teknisk kontrol med motorkøretøjer
 - v) adgang til markedet for international godskørsel
 - vi) sikkerhed i forbindelse med vejtransport af farligt gods

- vii) installation og anvendelse af hastighedsbegrænsere på visse kategorier af køretøjer
- viii) kørekort
- ix) adgang til vejgodstransporterhvervet
- x) dyretransport
- xi) udstationering af arbejdstagere inden for vejgodstransport
- xii) lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser, og
- xiii) ture, hvor pålæsnings- og aflæsningsstedet er beliggende i den anden part.

2. Ved anvendelse af denne artikels stk. 1, tredje afsnit, litra b), hvis en transportleder eller en vejgodstransportoperatør er idømt en straf eller er pålagt en sanktion for en af de alvorligste overtrædelser som fastsat i tillæg 27-A-1-1 i en eller begge parter, gennemfører og afslutter den kompetente myndighed i parten for etablering en korrekt og rettidigt udført administrativ procedure, der, hvis det er relevant, omfatter et kontrolbesøg i den pågældende fysiske eller juridiske persons lokaler.

Den kompetente myndighed vurderer under den administrative procedure, hvorvidt særlige omstændigheder indebærer, at en konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet vil udgøre en uforholdsmæssig reaktion i det enkelte tilfælde. I forbindelse med denne vurdering tager den kompetente myndighed hensyn til antallet af alvorlige overtrædelser af reglerne, jf. denne artikels stk. 1, tredje afsnit, samt antallet af de alvorligste overtrædelser som fastsat i tillæg 27-A-1-1, for hvilke transportlederen eller vejgodstransportoperatøren er blevet idømt straf eller pålagt sanktioner. Sådanne afgørelser skal være behørigt begrundet.

Hvis den kompetente myndighed anser en konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet for uforholdsmæssig, træffer den afgørelse om, at den berørte fysiske eller juridiske person fortsat opfylder vandelskravet. Hvis den kompetente myndighed ikke anser en konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet for uforholdsmæssig, indebærer straffen eller sanktionen, at vandelskravet ikke er opfyldt.

3. Ud over listen over de alvorligste overtrædelser i tillæg 27-A-1-1 kan alvorlige overtrædelser i tillæg 27-A-1-1a medføre, at vandelskravet ikke er opfyldt.

4. Kravet om at opfylde vandelskravet er fortsat ikke opfyldt, så længe der ikke er sket rehabilitering eller truffet anden foranstaltning med tilsvarende virkning i henhold til de relevante bestemmelser i parternes nationale lovgivning.

ARTIKEL 7

Opfyldelse af kravet til det økonomiske grundlag

1. For at opfylde kravet om økonomisk grundlag skal en fysisk eller juridisk person på permanent basis kunne opfylde sine økonomiske forpligtelser i løbet af regnskabsåret. Den fysiske eller juridiske person skal på grundlag af sit årsregnskab, som skal være attesteret af en revisor eller anden autoriseret person, godtgøre, at den årligt råder over kapital og reserver:
 - a) af en værdi på mindst 9 000 EUR/8 000 GBP, når den benytter et enkelt motorkøretøj, 5 000 EUR/4 500 GBP for hvert derudover benyttet motorkøretøj eller vogntog med en tilladt totalmasse på over 3,5 ton og 900 EUR/800 GBP for hvert derudover benyttet motorkøretøj eller vogntog med en tilladt totalmasse på over 2,5 ton, men under 3,5 ton
 - b) fysiske eller juridiske personer, der udøver vejgodstransporterhvervet udelukkende med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalmasse på over 2,5 ton, men under 3,5 ton, skal på grundlag af deres årsregnskab, som skal være attesteret af en revisor eller anden autoriseret person, godtgøre, at de årligt råder over kapital og reserver af en værdi på mindst 1 800 EUR/1 600 GBP, når de benytter et enkelt køretøj, og 900 EUR/800 GBP for hvert derudover benyttet køretøj.

2. Uanset stk. 1 kan den kompetente myndighed anerkende eller kræve, at en virksomhed dokumenterer sit økonomiske grundlag ved en erklæring efter den kompetente myndigheds nærmere bestemmelse, som f.eks. en bankgaranti eller forsikring, såsom en erhvervsmæssig ansvarsforsikring, fra en eller flere banker eller andre pengeinstitutter, inkl. forsikringsselskaber, eller et andet bindende dokument om, at de solidarisk hæfter for virksomheden for de beløb, der er fastsat i stk. 1, litra a).
3. Uanset stk. 1 accepterer den kompetente myndighed, at en virksomhed i mangel af attesterede årsregnskaber for året for en virksomheds registrering dokumenterer sit økonomiske grundlag ved hjælp af en erklæring, f.eks. en bankgaranti, et dokument udstedt af et pengeinstitut om adgang til kredit i virksomhedens navn eller et andet bindende dokument efter den kompetente myndigheds nærmere bestemmelse, der beviser, at virksomheden råder over de beløb, der er fastsat i stk. 1, litra a).
4. Det årsregnskab, jf. stk. 1, eller den garanti, jf. stk. 2, der skal kontrolleres, er årsregnskabet eller garantien for den økonomiske enhed, der er etableret på den parts område, hvor der søges tilladelse, og ikke for eventuelle andre enheder, der er etableret i den anden part.

ARTIKEL 8

Opfyldelse af kravet om faglige kvalifikationer

1. For at opfylde kravet om faglige kvalifikationer skal den eller de berørte person(er) have kundskaber svarende til det niveau, der er fastsat i tillæg 27-A-1-2, del I, i de der anførte emner. Disse kundskaber dokumenteres ved en obligatorisk skriftlig prøve, der, hvis en part træffer afgørelse herom, kan suppleres med en mundtlig prøve. Prøverne tilrettelægges i overensstemmelse med tillæg 27-A-1-2, del II. Parterne kan med henblik herpå pålægge ansøgerne at gennemgå et kursus forud for prøven.
2. De pågældende personer aflægger prøve i den part, hvor de har deres sædvanlige opholdssted.
3. De i denne artikels stk. 1 nævnte skriftlige og mundtlige prøver kan kun afholdes og attesteres af myndigheder og andre organer, som er behørigt godkendt hertil af en part på grundlag af kriterier, som den selv har opstillet. Parterne kontrollerer regelmæssigt, om de myndigheder og andre organer, som de har godkendt, afholder prøverne under forhold, der er i overensstemmelse med tillæg 27-A-1-2.
4. Parterne kan fritage indehavere af visse kvalifikationer fra højere eller tekniske uddannelsesinstitutioner, der er udstedt i parten, og som giver viden om alle de emner, der er opført på listen i tillæg 27-A-1-2, del I, fra prøve i de emner, der er omfattet af kvalifikationerne, når medlemsstaten specifikt har anerkendt kvalifikationerne med henblik herpå. Fritagelsen gælder kun for de afdelinger i tillæg 27-A-1-2, del I, hvor kvalifikationerne dækker alle de emner, der er opført under hver afdelings overskrift.

Parterne kan fritage indehavere af beviser for faglige kvalifikationer inden for transporterhvervet på nationalt plan i den pågældende part for nærmere bestemte dele af prøven.

ARTIKEL 9

Fritagelse for prøve

Med henblik på udstedelse af en tilladelse til en vejgodstransportoperatør, der udelukkende udfører godskørsel med motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger 3,5 ton, kan en part beslutte, at personer, der fremlægger dokumentation for, at de vedvarende i en periode på 10 år før den 20. august 2020 har ledet en fysisk eller juridisk person af samme type, fritages fra de prøver, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1.

ARTIKEL 10

Procedure for suspension og tilbagekaldelse af tilladelser

1. Hvis en kompetent myndighed konstaterer, at en fysisk eller juridisk person er i risiko for ikke længere at opfylde kravene i medfør af artikel 3, underretter den kompetente myndighed den fysiske eller juridisk person herom. Hvis den kompetente myndighed konstaterer, at et eller flere af kravene ikke længere er opfyldt, kan den kompetente myndighed give den fysiske eller juridiske person en af følgende frister til at bringe forholdene i orden:

- a) højst seks måneder til at ansætte en afløser for transportlederen, hvis denne ikke længere opfylder vandelskravet eller kravet til faglige kvalifikationer, idet fristen kan forlænges med tre måneder, hvis transportlederen afgår ved døden eller bliver fysisk uskikket til at varetage sit hverv
- b) højst seks måneder, hvis den fysiske eller juridiske person skal bringe forholdene i orden med hensyn til at påvise, at den fysiske eller juridiske person råder over et faktisk etableret og varigt forretningssted, eller
- c) højst seks måneder, hvis kravet vedrørende det økonomiske grundlag ikke er opfyldt, med henblik på at godtgøre, at dette krav på ny er varigt opfyldt.

2. Den kompetente myndighed kan pålægge fysiske eller juridiske personer, som har fået deres tilladelse suspenderet eller tilbagekaldt, at deres transportledere skal bestå en prøve som omhandlet i artikel 8, stk. 1, inden der træffes rehabiliteringsforanstaltninger.

3. Hvis den kompetente myndighed konstaterer, at en fysisk eller juridisk person ikke længere opfylder et eller flere af kravene i artikel 3, suspenderer eller tilbagekalder den virksomhedens tilladelse til at udøve vejgodstransporterhvervet senest ved udløbet af den i nærværende artikels stk. 1 omhandlede frist.

ARTIKEL 11

Erklæring om uegnethed som transportleder

1. Hvis en transportleder ikke længere opfylder vandelskravene i medfør af artikel 6, erklærer den kompetente myndighed den pågældende transportleder uegnet til at lede en vejtransportoperatørs transportarbejde.

Den kompetente myndighed rehabiliterer ikke transportlederen tidligere end et år fra datoen for konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet, og ikke før transportlederen har dokumenteret at have fulgt relevant uddannelse i en periode på mindst tre måneder eller en prøve i de emner, der er opført i tillæg 27-A-1-2, del I.

2. Hvis en transportleder ikke længere opfylder vandelskravene i medfør af artikel 6, kan en ansøgning om rehabilitering indgives tidligst et år fra den dato, hvor vandelskravene ikke længere var opfyldt.

ARTIKEL 12

Behandling og registrering af ansøgninger

1. De kompetente myndigheder i hver part registrerer i de nationale elektroniske registre, jf. artikel 13, stk. 1, oplysninger om virksomheder, som de har udstedt tilladelse til.
2. Ved vurdering af, om en virksomhed opfylder vandelskravet, indhenter de kompetente myndigheder bekræftelse af, om den eller de udpegede transportledere på ansøgningstidspunktet i en af parterne er erklæret uegnet/uegnede til at lede transportaktiviteterne for en virksomhed i henhold til artikel 11.
3. De kompetente myndigheder fører regelmæssigt tilsyn med, at de virksomheder, som de har givet tilladelse til at udøve vejgodstransporterhvervet, til stadighed opfylder kravene i henhold til artikel 3. Med henblik herpå foretager de kompetente myndigheder kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse, herunder, hvor det er relevant, kontrolbesøg i den pågældende virksomheds lokaler.

ARTIKEL 13

Nationale elektroniske registre

1. De kompetente myndigheder i hver part udpeger et nationalt kontaktpunkt med ansvar for udveksling af oplysninger med de kompetente myndigheder i den anden part vedrørende anvendelse af denne afdeling.

2. Dataene i de nationale registre over vejtransportvirksomheder og betingelserne for adgang til disse data er fastsat i tillæg 27-A-1-5.

ARTIKEL 14

Administrativt samarbejde mellem de kompetente myndigheder

1. De kompetente myndigheder i hver part udpeger et nationalt kontaktpunkt med ansvar for udveksling af oplysninger med de kompetente myndigheder i den anden part vedrørende anvendelse af denne del
2. De kompetente myndigheder i hver part samarbejder tæt, yder hinanden hurtig gensidig bistand og giver hinanden alle andre relevante oplysninger med henblik på at lette gennemførelsen og håndhævelsen af denne del.
3. De kompetente myndigheder i hver part udfører enkeltstående kontroller for at bekræfte, om en virksomhed opfylder betingelserne for adgang til erhvervet som vejgodstransportoperatør, når en kompetent myndighed i den anden part i behørigt begrundede sager anmoder herom. Myndigheden underretter den kompetente myndighed i den anden part om resultatet af sådanne kontroller og iværksatte foranstaltninger, hvis det konstateres, at virksomheden ikke længere opfylder de krav, der er fastsat i denne del.
4. De kompetente myndigheder i hver part udveksler oplysninger om domme eller sanktioner for eventuelle grove overtrædelser, jf. artikel 6, stk. 2.
5. De nærmere regler om vilkårene for den udveksling af oplysninger, der er omhandlet i stk. 3 og 4, er fastsat i tillæg 27-A-1-5.

ALVORLIGSTE OVERTRÆDELSER,
JF. ARTIKEL 6, STK. 2, I DETTE BILAGS DEL A

1. Overskridelse af køretidsbegrænsninger som følger:
 - a) overskridelse af den maksimalt tilladte køretid for henholdsvis seks eller 14 døgn med 25 % eller mere
 - b) overskridelse i den daglige arbejdstid af den maksimalt tilladte køretid med 50 % eller derover.
2. Der forefindes ingen takograf og/eller fartbegrænser, eller der forefindes i køretøjet og/eller anvendes en falsk anordning, der kan ændre kontrolapparatets og/eller fartbegrænserens registreringer, eller der er tale om forfalskning af diagramark eller data fra takografen og/eller førerkortet.
3. Kørsel uden en gyldig synsattest og/eller med alvorlige defekter ved bl.a. køretøjets bremsesystem, styreapparat, hjul/dæk, affjedring eller chassis, der ville medføre en umiddelbar risiko for færdselssikkerheden og afstedkomme en afgørelse om immobilisering af køretøjet.

4. Transport af farligt gods, som det er forbudt at transportere, eller som transporteres i en forbudt eller ikke godkendt emballage, eller som ikke er identificeret som farligt gods på køretøjet og dermed er til så stor fare for menneskeliv eller miljøet, at det fører til en beslutning om at tilbageholde køretøjet.
5. Varekørsel uden gyldigt kørekort eller kørsel for en virksomhed, der ikke har en gyldig operatørtilladelse, jf. denne aftales artikel 278.
6. Anvendelse af et førerkort, som er forfalsket, eller som føreren ikke er indehaver af, eller som er erhvervet på grundlag af falske erklæringer og/eller forfalskede dokumenter.
7. Kørsel med gods, hvor den maksimalt tilladte totalmasse overskrides med 20 % eller derover for køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 12 ton, og hvor den maksimalt tilladte totalmasse overskrides med 25 % eller derover for køretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 12 ton.

LISTE OVER ALVORLIGE OVERTRÆDELSE,
JF. ARTIKEL 6, STK. 2, I DETTE BILAGS DEL A

Følgende tabeller indeholder kategorier og typer af alvorlige overtrædelser af dette bilag og er opdelt i tre kategorier efter alvorsgrad i forhold til risikoen for, at de medfører alvorlig livsfare eller fare for alvorlig tilskadekomst og/eller forvridning af konkurrencen på markedet for vejtransport: alvorligste overtrædelser (Most Serious Infringements, MSI), meget alvorlige overtrædelser (Very Serious Infringements, VSI) og alvorlige overtrædelser (Serious Infringements, SI).

1) Grupper af overtrædelser af dette bilags del B, afdeling 2, medmindre andet er angivet

	RETS-GRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORS-GRAD			
			MSI	VSI	SI	
Kørselsperioder						
1.	Artikel 4, stk. 1, og tillæg 27-A-1-1	Overskridelse af den daglige køretid på 9t, hvis det ikke er tilladt at forlænge til 10t	$10t \leq \dots < 11t$			X
2.			$11t \leq \dots$		X	
3.		Overskridelse af den daglige køretid på 9t med 50 % eller derover	$13t30 \leq \dots$	X		
4.		Overskridelse af den forlængede daglige køretid på 10t, hvis forlængelse er tilladt	$11t \leq \dots < 12t$			X
5.			$12t \leq \dots$		X	
6.		Overskridelse af den daglige køretid på 10t med 50 % eller derover	$15t \leq \dots$	X		

	RETS-GRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE		ALVORS-GRAD		
				MSI	VSI	SI
7.	Artikel 4, stk. 2, og tillæg 27-A-1-1	Overskridelse af den ugentlige køretid	$60t \leq \dots < 65t$			X
8.			$65t \leq \dots < 70t$		X	
9.		Overskridelse af den ugentlige køretid med 25 % eller derover	$70t \leq \dots$	X		
10.	Artikel 4, stk. 3, og tillæg 27-A-1-1	Overskridelse af den maksimale samlede køretid i 2 på hinanden følgende uger	$100t \leq \dots < 105t$			X
11.			$105t \leq \dots < 112t30$		X	
12.		Overskridelse af den maksimale samlede køretid i 2 på hinanden følgende uger med 25 % eller derover	$112t30 \leq \dots$	X		
Pauser						
13.	Artikel 5	Overskridelse af uafbrudt køretid på 4,5t før der holdes pause	$5t \leq \dots < 6t$			X
14.			$6t \leq \dots$		X	
Hviletider						
15.	Artikel 6, stk. 2	Utilstrækkelig daglig hviletid på mindre end 11t, hvis en reduceret daglig hviletid ikke er tilladt	$8t30 \leq \dots < 10t$			X
16.			$\dots < 8t30$		X	
17.		Utilstrækkelig reduceret daglig hviletid på mindre end 9t, hvis en reduktion er tilladt	$7t \leq \dots < 8t$			X
18.			$\dots < 7t$		X	
19.		Utilstrækkelige opdelte daglige hviletider på mindre end 3t + 9t	$3t + [7t \leq \dots < 8t]$			X
20.			$3t + [\dots < 7t]$		X	

	RETS-GRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE		ALVORS-GRAD		
				MSI	VSI	SI
21.	Artikel 6, stk. 5	Utilstrækkelige daglige hviletider på mindre end 9t for flermandsbetjening	$7t \leq \dots < 8t$			X
22.			$\dots < 7t$		X	
23.	Artikel 6, stk. 6	Utilstrækkelig reduceret ugentlig hviletid på mindre end 24t	$20t \leq \dots < 22t$			X
24.			$\dots < 20t$		X	
25.		Utilstrækkelig ugentlig hviletid på mindre end 45t, hvis en reduceret ugentlig hviletid ikke er tilladt	$36t \leq \dots < 42t$			X
26.			$\dots < 36t$		X	
27.		Overskridelse af 6 på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid	$3t \leq \dots < 12t$			X
28.			$12t \leq \dots$		X	
29.	Artikel 6, stk. 7	Ingen kompenserende hviletid for to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider			X	
30.	Artikel 6, stk. 9	Regulær ugentlig hviletid eller enhver ugentlig hviletid på mere end 45 timer, der afholdes i et køretøj			X	
31.		Arbejdsgiveren dækker ikke udgifter til indkvartering uden for køretøjet				X
Tilrettelæggelse af arbejdet						
32.	Artikel 6, stk. 10	Transportvirksomhed, der ikke tilrettelægger førernes arbejde således, at førerne kan vende tilbage til arbejdsgiverens virksomhed eller vende tilbage til førernes bopæl			X	
33.	Artikel 7, stk. 1	Sammenhæng mellem løn/betaling og tilbagelagt strækning, leveringshastighed og/eller transporteret godsmængde			X	
34.	Artikel 7, stk. 2	Ingen eller fejlagtig tilrettelæggelse af førerens arbejde; ingen eller fejlagtige instruktioner givet til føreren, som gør det muligt at overholde lovgivningen			X	

2) Grupper af overtrædelser af dette bilags del B, afdeling 4, og del C, afdeling 2

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
Installering af takograf					
1.	Del C, afdeling 2, artikel 3 og 5, og tillæg 27-A-1-1	Der er ikke installeret og anvendt en typegodkendt takograf	X		
Anvendelse af takograf, førerkort eller diagrammark					
2.	Del C, afdeling 2, artikel 6, stk. 1	Anvendelse af takograf, der ikke er kontrolleret af et autoriseret værksted		X	
3.	Del B, afdeling 4, artikel 3, og tillæg 27-A-1-1	Føreren er indehaver af og/eller anvender mere end ét gyldigt førerkort		X	
4.		Kørsel med et forfalsket førerkort (betragtes som kørsel uden førerkort)	X		
5.		Kørsel med et førerkort, som føreren ikke er indehaver af (betragtes som kørsel uden førerkort)	X		
6.		Kørsel med et førerkort, som er opnået på baggrund af urigtige erklæringer og/eller forfalskede dokumenter (betragtes som kørsel uden førerkort)	X		
7.	Del B, afdeling 4, artikel 7, stk. 1, og del C, afdeling 2, artikel 15, stk. 1	Takografen virker ikke korrekt (f.eks.: takografen er ikke inspiceret, kalibreret og plomberet korrekt)		X	
8.		Takografen anvendes ikke korrekt (f.eks.: tilsigtet, frivillig eller tvunget misbrug, manglende instrukser i korrekt brug osv.)		X	

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
9.	Del B, afdeling 4, artikel 7, stk. 2, og tillæg 27-A-1-1	Der anvendes en falsk anordning, der kan ændre takografens registreringer, eller en sådan forefindes i køretøjet	X		
10.		Forfalskning, hemmeligholdelse, tilbageholdelse eller ødelæggelse af de data, der er registreret på diagramarkene eller som er opbevaret og overført fra takografen, og/eller af førerkortet	X		
11.	Del C, afdeling 2, artikel 15, stk. 2	Virksomheden opbevarer ikke diagramark, udskrifter og overførte data		X	
12.		Registrerede og opbevarede data står ikke til rådighed i mindst et år		X	
13.	Del B, afdeling 4, artikel 6, stk. 1	Ukorrekt anvendelse af diagramark/førerkort		X	
14.		Ikkeautoriseret udskiftning af diagramark eller førerkort, som påvirker registreringen af relevante data		X	
15.		Diagramark eller førerkort dækker en længere periode, end det var hensigten, og data er bortkommet		X	
16.	Del B, afdeling 4, artikel 6, stk. 2	Der anvendes tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort, og data kan ikke aflæses		X	
17.	Del B, afdeling 4, artikel 6, stk. 3	Påkrævede manuelle registreringer er ikke foretaget		X	
18.	Del B, afdeling 4, artikel 6, stk. 4	Det korrekte diagramark anvendes ikke, eller førerkortet er ikke anbragt korrekt i kortlæseren (flermåndsbetjening)			X

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
19.	Del B, afdeling 4, artikel 6, stk. 5	Indstillingsanordningen er ikke anvendt korrekt		X	
Afgivelse af oplysninger					
20.	Del B, afdeling 4, artikel 6, stk. 5, litra b), nr. v)	Forkert eller manglende anvendelse af tegnet for "færge/tog"			X
21.	Del B, afdeling 4, artikel 6, stk. 6	Påkrævede oplysninger ikke anført på diagramarket		X	
22.	Del B, afdeling 4, artikel 6, stk. 7	Registreringer, der mangler nationalitetsmærkerne for de lande, hvis grænser blev krydset af føreren i løbet af den daglige arbejdsperiode			X
23.	Del B, afdeling 4, artikel 6, stk. 7	Registreringer, der mangler nationalitetsmærkerne for de lande, hvori førerens daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede			X
24.	Del B, afdeling 4, artikel 10	Nægte at underkaste sig kontrol		X	
25.		Ude af stand til at forevise manuelle registreringer og udskrifter for den pågældende dag og de forudgående 56 dage		X	
26.		Ude af stand til at forevise førerkort, hvis føreren er indehaver af et sådant		X	
Funktionsfejl					
27.	Del C, afdeling 2, artikel 16, stk. 1, og artikel 5, stk. 1	Reparation af takograf er ikke foretaget af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted		X	
28.	Del B, afdeling 4, artikel 11	Føreren noterer ikke alle påkrævede oplysninger for de tidsgrupper, som ikke registreres, så længe takografen udviser driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion		X	

3) Grupper af overtrædelser af dette bilags del B, afdeling 3

RETS-GRUNDLAG		TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
Maksimal ugentlig arbejdstid					
1.	Artikel 3	Overskridelse af den maksimale ugentlige arbejdstid på 48t, hvis muligheden for at forlænge til 60t allerede er brugt	$56t \leq \dots 60t$		X
2.			$60t \leq \dots$	X	
3.		Overskridelse af den maksimale ugentlige arbejdstid på 60t, hvis der ikke er indrømmet en undtagelse i henhold til artikel 7	$65 \leq \dots < 70t$		X
4.			$70t \leq \dots$	X	
Pauser					
5.	Artikel 4	Obligatorisk pause ikke afholdt tilstrækkeligt ved arbejdstid på mellem 6 og 9t	$10 < \dots \leq 20 \text{ min}$		X
6.			$\dots \leq 10 \text{ min}$	X	
7.		Obligatorisk pause ikke afholdt tilstrækkeligt ved arbejdstid på over 9t	$20 < \dots \leq 30 \text{ min}$		X
8.			$\dots \leq 20 \text{ min}$	X	
Natarbejde					
9.	Artikel 6	Daglig arbejdstid for hvert tidsrum på 24 timer, hvis der udføres natarbejde, og der ikke er indrømmet en undtagelse i henhold til artikel 7	$11t \leq \dots < 13t$		X
10.			$13t \leq \dots$	X	
Registreringer					
11.	Artikel 8	Arbejdsgivere forfalsker registreringen af arbejdstid eller afviser at fremlægge registrering for inspektøren		X	
12.		Ansatte/selvstændige førere forfalsker registreringen af arbejdstid eller afviser at fremlægge registrering for inspektøren		X	

4) Grupper af overtrædelser af dette bilags del C, afdeling 1

	RETS-GRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD			
			MSI	VSI	SI	
Vægt						
1.	Artikel 1 og tillæg 27-A-1-1	Overskridelse af tilladt maksimumvægt for køretøjer i klasse N3	$5 \% \leq \dots < 10 \%$			X
2.			$10 \% \leq \dots < 20 \%$		X	
3.			$20 \% \leq \dots$	X		
4.		Overskridelse af tilladt maksimumvægt for køretøjer i klasse N2	$5 \% \leq \dots < 15 \%$			X
5.			$15 \% \leq \dots < 25 \%$		X	
6.			$25 \% \leq \dots$	X		
Længde						
7.	Artikel 1	Overskridelse af tilladt maksimumlængde	$2 \% < \dots < 20 \%$			X
8.			$20 \% \leq \dots$		X	
Bredde						
9.	Artikel 1	Overskridelse af tilladt maksimumbredde	$2,65 \leq \dots < 3,10 \text{ m}$			X
10.			$3,10 \text{ m} \leq \dots$		X	

5) Grupper af overtrædelser af reglerne om syn ved vejsiden

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
Køretøjssikkerhed					
1.	Bilag 27, del A, artikel 6, stk. 1, litra b), nr. iv), og tillæg 27-A-1-1	Kørsel uden gyldigt bevis på, at den tekniske kontrol er bestået i henhold til EU-retten og lovgivningen i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar	X		
2.		Køretøjet er ikke holdt i sikker og trafiksikker stand, hvilket fører til meget alvorlige mangler ved bremsesystem, styreapparat, hjul/dæk, affjedring, chassis eller andet udstyr, som kan medføre en så stor umiddelbar risiko for trafiksikkerheden, at det fører til en beslutning om at tilbageholde køretøjet	X		

6) Grupper af overtrædelser af reglerne om hastighedsbegrænsere

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Bilag 27, del A, artikel 6, stk. 1, litra b), nr. vii)	Hastighedsbegrænser ikke monteret	X		
2.		Hastighedsbegrænser opfylder ikke gældende tekniske krav		X	
3.		Hastighedsbegrænser er ikke monteret af et autoriseret værksted			X
4.		Der haves og/eller anvendes en falsk anordning til forfalskning af hastighedsbegrænserens data, eller der haves og/eller anvendes en falsk hastighedsbegrænser	X		

7) Grupper af overtrædelser af dette bilags del B, afdeling 1

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
Uddannelse og bevis					
1.	Artikel 3	Befordring af gods uden de obligatoriske grundlæggende kvalifikationer og/eller obligatorisk efteruddannelse		X	
2.	Artikel 9 og tillæg 27-B-1-2	Føreren ude af stand til at fremvise gyldigt uddannelsesbevis eller førerkort med mærkning, som krævet af national lovgivning (f.eks.: bortkommet, glemt, beskadiget, ulæseligt)			X

8) Grupper af overtrædelser af krav til kørekort

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Bilag 27, del A, artikel 6, stk. 1, litra b), nr. viii), og tillæg 27-A-1-1	Befordring af gods uden et gyldigt kørekort	X		
2.		Der anvendes et kørekort, som er beskadiget eller ulæseligt, eller som ikke er i overensstemmelse med den fælles model			X

9) Grupper af overtrædelser af reglerne om transport af farligt gods ad vej

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Bilag 27, del A, artikel 6, stk. 1, litra b), nr. vi), og tillæg 27-A-1-1	Transport af farligt gods, som det er forbudt at transportere	X		
2.		Transport af farligt gods i en forbudt eller ikke godkendt emballage til så stor fare for menneskeliv eller miljøet, at det fører til en beslutning om at tilbageholde køretøjet	X		
3.		Transport af farligt gods, som ikke er identificeret som farligt gods på køretøjet, til så stor fare for menneskeliv eller miljøet, at det fører til en beslutning om at tilbageholde køretøjet	X		
4.		Udsivning af farlige stoffer		X	
5.		Bulktransport i en container af uhensigtsmæssig konstruktion		X	
6.		Transport i et køretøj uden behørig godkendelsesattest		X	
7.		Køretøjet opfylder ikke længere godkendelseskravene og indebærer en umiddelbar fare		X	

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
8.		Reglerne for fastgøring og placering af ladningen er ikke overholdt		X	
9.		Reglerne for sammenlæsning af kolli er ikke overholdt		X	
10.		Forskrifterne for begrænsning af mængden pr. transporterende enhed er ikke overholdt, herunder den tilladte fyldningsgrad for tanke og kolli		X	
11.		Oplysninger om det stof, der transporteres, og som er relevante for konstatering af overtrædelsens alvor (f.eks. FN-nummer, korrekt forsendelsesbetegnelse, emballagegruppe), mangler		X	
12.		Føreren er ikke i besiddelse af gyldigt kursusbevis		X	
13.		Der benyttes åben ild		X	
14.		Rygeforbuddet overholdes ikke		X	
15.		Køretøjet er ikke behørigt tilset eller parkeret			X
16.		Den transporterende enhed omfatter mere end ét påhængskøretøj/én sættevogn.			X
17.		Køretøjet opfylder ikke længere godkendelseskravene, men indebærer ingen umiddelbar fare			X
18.		Der er ikke de krævede funktionsdygtige ildslukkere til stede på køretøjet			X

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
19.		Køretøjet har ikke det udstyr, der kræves i ADR eller de skriftlige anvisninger			X
20.		Der transporteres kolli med beskadigede emballager, IBC'er eller storemballager eller beskadigede urensede emballager			X
21.		Stykgodstransport i en container af uhensigtsmæssig konstruktion			X
22.		Tanke/tankcontainere (også tomme og urensede) er ikke behørigt lukket			X
23.		Ukorrekt mærkning, sedler eller skilte på køretøjet og/eller emballagen			X
24.		Der er ingen skriftlige anvisninger i overensstemmelse med ADR, eller de skriftlige anvisninger er ikke relevante for det transporterede gods			X

- 10) Grupper af overtrædelser af denne aftales anden del, afsnit III, kapitel 2, medmindre andet er angivet

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
Tilladelse					
1.	Artikel 278, stk. 1, og tillæg 27-A-1-1	Befordring af gods uden en gyldig tilladelse (dvs.: Tilladelsen er ikkeeksisterende eller forfalsket, trukket tilbage, udløbet osv.)	X		
2.	Artikel 278, stk. 3	Vejgodstransportvirksomheden eller chaufføren er ude af stand til at fremvise en gyldig tilladelse eller en bekræftet kopi til inspektøren (dvs.: Tilladelsen eller den bekræftede kopi er bortkommet, glemt, beskadiget osv.)		X	
Førerattest					
3.	Bilag 27, del A, artikel 6, stk. 1, litra b), nr. v)	Chauffører, der befordrer gods uden gyldig førerattest (dvs.: Førerattesten er ikkeeksisterende, forfalsket, trukket tilbage, udløbet osv.)		X	
4.	Bilag 27, del A, artikel 6, stk. 1, litra b), nr. v)	Chaufføren eller transportvirksomheden er ude af stand til at fremvise en gyldig førerattest eller en bekræftet kopi af førerattesten til inspektøren (dvs.: Førerattesten eller den bekræftede kopi af førerattesten er bortkommet, glemt, beskadiget osv.)			X
Specifikke transportaktiviteter, der er tilladt i henhold til denne aftale					
5.	Artikel 277	Udførelse af cabotagekørsel eller andre transportaktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med de love og administrative bestemmelser, herunder begrænsninger i antallet af kørsler, der er gældende i værtsparten.		X	

11) Grupper af overtrædelser af reglerne om dyretransport

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Bilag 27, del A, artikel 6, stk. 1, litra b), nr. x)	Skillevægge er ikke tilstrækkeligt solide til at modstå presset fra dyrenes vægt		X	
2.		Anvendelse af på- og aflæsningsramper med glatte overflader, som mangler sidebeskyttelse, eller som er for stejle			X
3.		Anvendelse af platforme eller etagedæk uden sikkerhedsbarrierer, som hindrer dyrene i at falde eller undslippe i forbindelse med pålæsning og aflæsning			X
4.		Transportmidler, der ikke er godkendt til lange transporter, eller som ikke er godkendt til den type dyr, der transporteres			X
5.		Transport uden gyldig påkrævet dokumentation, logbog, transportvirksomheders autorisation eller kompetencebevis			X

12) Grupper af overtrædelser af lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser

	RETSGRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	ALVORSGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Bilag 27, del A, artikel 6, stk. 1, litra b), nr. xii)	Overtrædelse af lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser		X	

Alvorsgrad af alvorlige overtrædelser

- 1) Overtrædelserne kan være alvorlige ("SI"), meget alvorlige ("VSI") og alvorligste ("MSI").
- 2) Hvis alvorlige og meget alvorlige overtrædelser begås gentagne gange af den samme operatør, betragtes de som mere alvorlige af den kompetente myndighed i parten for etablering. Når hyppigheden af de gentagne overtrædelser beregnes, skal partens kompetente myndigheder tage højde for følgende faktorer:
 - overtrædelsernes alvor (SI eller VSI)
 - varighed (mindst 12 måneder fra datoen for en kontrol)
 - antal køretøjer, der anvendes til de transportaktiviteter, som transportlederen forvalter (årligt gennemsnit).
- 3) Under hensyntagen til risikoen for at medføre fare for trafiksikkerheden bør den maksimale hyppighed for overtrædelser, hvorefter de anses for grovere, fastsættes som følger:
 - tre SI pr. køretøj og pr. år = én VSI
 - tre VSI pr. køretøj og pr. år = iværksættelse af en national procedure om opfyldelse af vandelskravet.

- 4) Antallet af overtrædelser pr. køretøj pr. år er et gennemsnitligt tal, der beregnes ved at dividere det samlede antal overtrædelser med samme alvorsgrad (SI eller VSI) med det gennemsnitlige antal køretøjer, som har været anvendt det pågældende år. Formlen til beregning af hyppighed sætter en maksimumtærskel for hyppigheden af alvorlige overtrædelser, hvorefter overtrædelserne anses for grovere. Parternes kompetente myndigheder kan fastsætte lavere tærskler, hvis det er planlagt i deres nationale administrative procedure for vurdering af opfyldelse af vandelskravet.

DEL I

EMNELISTE,
JF. ARTIKEL 8 I DETTE BILAGS DEL A

De kundskaber, som parterne skal tage i betragtning ved konstatering af tilstedeværelsen af den faglige dygtighed, skal mindst omfatte de emner, der er angivet i denne fortegnelse. Vedrørende disse emner skal ansøgere om tilladelse som vejgodstransportoperatør have den nødvendige viden og de krævede praktiske færdigheder til at lede en transportvirksomhed.

Der kræves, som angivet herunder, som minimum et videnniveau svarende til den viden, der erhverves ved gennemførelse af den obligatoriske uddannelse, suppleret med enten en erhvervsuddannelse og et supplerende teknisk kursus eller en ungdomsuddannelse eller en anden teknisk uddannelse.

A. Civilret

Ansøgeren skal bl.a.:

- a) kende de vigtigste transportkontrakter, der anvendes inden for vejtransport, og de deraf følgende rettigheder og forpligtelser
- b) være kvalificeret til at forhandle en transportkontrakt, så den bliver retsgyldig, bl.a. med hensyn til transportbetingelserne

- c) kunne bedømme en klage fra ansøgerens ordregiver over skader, der enten skyldes tab eller beskadigelse af varerne under transporten eller forsinket levering, samt kunne vurdere, hvilke følger denne klage får for ansøgerens kontraktlige ansvar, og
- d) kende de regler og forpligtelser, der følger af CMR-konventionen om fragtaftaler ved international vejgodstransport udfærdiget den 19. maj 1956 i Genève.

B. Handelsret

Ansøgeren skal bl.a.:

- a) kende betingelserne og formkravene for at kunne drive handelsvirksomhed samt kende erhvervsdrivendes generelle forpligtelser (registrering, føring af forretningsbøger osv.) samt følgerne af en konkurs, og
- b) have et rimeligt kendskab til de forskellige former for handelsselskaber samt reglerne for deres oprettelse og drift.

C. Arbejdsmarkeds- og sociallovgivning

Ansøgeren skal bl.a. være bekendt med følgende:

- a) de for vejtransportsektoren relevante arbejdsmarkedsinstitutioners rolle og funktion (fagforeninger, samarbejdsudvalg, personalerepræsentanter, arbejdsinspektører osv.)

- b) arbejdsgivernes forpligtelser med hensyn til social sikring
- c) de regler, der gælder for arbejdskontrakter, der indgås med forskellige arbejdstagerkategorier i vejtransportvirksomheder (kontraktformer, parternes forpligtelser, arbejdsvilkår og arbejdstid, ferie med løn, aflønning, opsigelse af kontrakt osv.)
- d) de regler, der gælder for køretid, hviletid og arbejdstid samt praktiske foranstaltninger til overholdelse af bestemmelserne, og
- e) de regler, der gælder for undervisning i grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse for førere, jf. dette bilags del B, afdeling 1.

D. Skattelovgivning

Ansøgeren skal bl.a. kende bestemmelserne om:

- a) moms på transporttjenesteydelser
- b) vægtafgifter
- c) afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt de brugsafgifter, der opkræves ved benyttelse af visse infrastrukturanlæg, og
- d) indkomstskat.

E. Virksomhedsledelse og økonomisk forvaltning

Ansøgeren skal bl.a.:

- a) kende lovgivning og praksis for anvendelse af check, veksler, egenveksler, kreditkort og andre betalingsmidler eller -måder
- b) kende de forskellige låneformer (banklån, remburs, kautionering, belåning af fast ejendom, leasing, leje, factoring osv.) samt de byrder og forpligtelser, de indebærer
- c) vide, hvad en balance er, hvordan den ser ud, og hvordan den fortolkes
- d) kunne læse og fortolke en resultatopgørelse
- e) kunne foretage en analyse af virksomhedens finansielle og rentabilitetsmæssige situation, bl.a. på grundlag af finansielle nøgletal
- f) kunne lægge et budget
- g) kende de forskellige bestanddele af virksomhedens kostpris (faste omkostninger, variable omkostninger, driftsmidler, afskrivninger osv.) og kunne foretage beregninger pr. køretøj, pr. tilbagelagt kilometer, pr. tur eller pr. ton
- h) kunne udarbejde en skematisk fremstilling af hele personalets organisation inden for virksomheden, tilrettelægge arbejdsplaner osv.

- i) kende principperne for marketing, reklame og PR-virksomhed, herunder transportydelser, salgsfremstød og udarbejdelse af kundekartoteker osv.
- j) kende de forskellige forsikringsformer, der er karakteristiske for vejtransport (ansvarsforsikring, personskadeforsikring/livsforsikring, tingsskadeforsikring og rejsegodsforsikring) samt de garantier og forpligtelser, de indebærer
- k) kende de forskellige former for anvendelse af elektronisk datatransmission på vejtransportområdet
- l) kunne anvende reglerne om fakturering af vejgodstransportydelser samt kende betydningen og virkningerne af Incoterms, og
- m) kende de forskellige former for støtteerhverv inden for transport, deres betydning, deres opgaver og eventuelt deres retlige stilling.

F. Adgang til markedet

Ansøgeren skal bl.a. være bekendt med følgende:

- a) de faglige regler for vejtransport, for leje af erhvervskøretøjer, for underentrepriser, herunder især reglerne for den officielle organisering af erhvervet, adgangen til det, tilladelser til vejtransport og reglerne vedrørende kontrol og sanktioner
- b) bestemmelserne om oprettelse af en vejtransportvirksomhed

- c) de forskellige dokumenter, der kræves til udførelse af vejtransporttjenesteydelser, og være i stand til at indføre kontrolmetoder til sikring af, at der såvel i virksomhedens lokaler som i køretøjerne befinder sig de reglementerede dokumenter, der vedrører hver udført transport, bl.a. dokumenter vedrørende køretøjer, føreren, godset eller passagerernes bagage
- d) reglerne om organiseringen af markedet for vejtransportydelser, om speditørfirmaer og logistik, og
- e) grænseformaliteter, betydningen og rækkevidden af T-dokumenter og TIR-carneter samt de forpligtelser og det ansvar, der følger af at anvende dem.

G. Tekniske standarder og tekniske aspekter af driften

Ansøgeren skal bl.a.:

- a) kende reglerne for køretøjers vægt og dimensioner i parterne samt procedurerne for de særlige transporter, der ikke falder ind under disse regler
- b) alt efter virksomhedens behov kunne vælge passende køretøjer samt de dertil hørende bestanddele (chassis, motor, transmissionssystem, bremsesystem osv.)
- c) kende formaliteterne i forbindelse med godkendelse, indregistrering og syn af disse køretøjer

- d) kunne vurdere, hvilke foranstaltninger der skal træffes til støjbekæmpelse samt til bekæmpelse af luftforurening som følge af emissioner fra motorkøretøjer
- e) kunne udarbejde periodiske vedligeholdelsesplaner for køretøjerne og deres udstyr
- f) kende de forskellige former for håndterings- og læsegrej (bagsmække, containere, paller osv.) og kunne indføre metoder og instrukser vedrørende lastning og losning af gods (lastfordeling, stabling, fastgørelse, afstivning osv.)
- g) kende de forskellige teknikker for kombineret transport som huckepack og roll-on/roll-off
- h) kunne iværksætte procedurer til overholdelse af bestemmelserne om transport af farligt gods og affald
- i) kunne iværksætte procedurer til overholdelse af reglerne om transport af letfordærlige levnedsmidler, især reglerne i medfør af traktaten om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det særlige materiel, som skal bruges til sådanne transporter (ATP), udfærdiget i Genève den 1. september 1970, og
- j) kunne iværksætte procedurer til overholdelse af bestemmelserne om transport af levende dyr.

H. Trafiksikkerhed

Ansøgeren skal bl.a.:

- a) kende de kvalifikationer, der kræves af det kørende personale (kørekort, sundhedsattester, duelighedsbeviser osv.)
- b) kunne træffe foranstaltninger til sikring af, at førerne overholder gældende færdselsregler, forbud og trafikbegrænsninger i parterne (hastighedsbegrænsninger, forkørselsrettigheder, regler for standsning og parkering, lygteføring, vejskiltning osv.)
- c) kunne udarbejde instrukser til førerne om kontrol af sikkerhedsbestemmelserne dels vedrørende transportmateriellets, udstyrets og ladningens tilstand, dels vedrørende forebyggende adfærd
- d) kunne indføre regler for, hvordan man skal forholde sig i ulykkestilfælde, og træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå gentagne ulykker eller grove overtrædelser af færdselsreglerne, og
- e) kunne iværksætte procedurer for sikkerhedsmæssigt forsvarlig fastgørelse af godset og kende teknikkerne hertil.

DEL II

TILRETTELÆGGELSE AF PRØVEN

1. Parterne afholder en obligatorisk skriftlig prøve, som de kan supplere med en mundtlig prøve, for at konstatere, om den, der søger tilladelse som vejtransportoperatør, er i besiddelse af det kundskabsniveau, der forlanges i del I, inden for de deri nævnte emner, og navnlig om de kan anvende de relevante midler og teknikker og påtage sig de omhandlede ledende og koordinerende opgaver.

a) Den obligatoriske skriftlige prøve skal bestå af følgende to delprøver:

- i) skriftlige spørgsmål i form af enten multiple choice-spørgsmål (fire mulige svar) eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination heraf, og
- ii) skriftlige opgaver/case studies.

Hver af de to delprøver skal have en varighed af mindst to timer.

b) Hvis der afholdes en mundtlig prøve, kan parterne stille som betingelse for at deltage i denne prøve, at ansøgeren har bestået den skriftlige prøve.

2. Hvis parterne også afholder en mundtlig prøve, skal de for hver af de tre prøver fastsætte en vægtning af pointene, der ikke må være under 25 % og ikke over 40 % af det samlede antal point, der kan tildeles.

Hvis parterne kun afholder en skriftlig prøve, skal de for hver prøve fastsætte en vægtning af pointene, der ikke må være under 40 % og ikke over 60 % af det samlede antal point, der kan tildeles.

3. Ved prøverne skal ansøgerne opnå et samlet gennemsnit på mindst 60 % af det samlede antal point, der kan tildeles, uden at andelen af de point, der opnås ved hver enkelt prøve, må være under 50 % af antallet af mulige point. En part kan for en enkelt prøves vedkommende nedsætte kravet fra 50 % til 40 %.

DEL A
MODEL FOR TILLADELSE FOR UNIONEN

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

a)

(Pantone lyseblå 290, eller så tæt som muligt på denne farve,
cellulosepapir, mindst 100 g/m², format DIN A4)

(Tilladelsens side 1)

(Teksten affattes på det/de/et af de officielle sprog i den medlemsstat, der udsteder tilladelsen)

Nationalitetsbetegnelse for den
medlemsstat⁽¹⁾, der udsteder
tilladelsen

Den kompetente myndighed eller det
kompetente organ

TILLADELSE nr. ...
eller

BEKRÆFTET KOPI nr. ...

til international vejgodstransport for fremmed regning

Denne tilladelse giver ret til⁽²⁾

.....
til på alle transportforbindelser for så vidt angår den strækning, der tilbagelægges på Fællesskabets område, at udføre international vejgodstransport for fremmed regning som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>) om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel og i de almindelige bestemmelser i denne tilladelse.

Særlige bemærkninger:	
.....	
Denne tilladelse gælder fra den	til
Udstedt i	den
..... ⁽³⁾	

- (1) Medlemsstaternes nationalitetsbetegnelser: Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Den Tjekkiske Republik, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (EST) Estland, (IRL) Irland, (GR) Grækenland, (E) Spanien, (F) Frankrig, (HR) Kroatien, (I) Italien, (CY) Cypern, (LV) Letland, (LT) Litauen, (L) Luxembourg, (H) Ungarn, (MT) Malta, (NL) Nederlandene, (A) Østrig, (PL) Polen, (P) Portugal, (RO) Rumænien, (SLO) Slovenien, (SK) Slovakiet, (FIN) Finland, (S) Sverige.
- (2) Transportoperatørens navn eller firmanavn og fuldstændige adresse.
- (3) Underskrift og stempel for den kompetente myndighed eller det kompetente organ.

b)

(Tilladelsens side 2)

(Teksten er affattet på det/de/et af de officielle sprog i den medlemsstat, der udsteder tilladelsen)

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Denne tilladelse er udstedt i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009.

Den giver ret til på alle transportforbindelser for så vidt angår den strækning, der tilbagelægges på Fællesskabets område, og eventuelt på de betingelser, der stilles i tilladelsen, at udføre international godskørsel for fremmed regning:

- fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
- fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
- fra et tredjeland til et andet tredjeland med transit gennem en eller flere medlemsstater samt til kørsel uden last i forbindelse med denne transport.

I forbindelse med transport fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt gælder denne tilladelse for den strækning, der tilbagelægges i Fællesskabet. Den gælder først i den medlemsstat, hvor læsning eller aflæsning finder sted, når der er indgået den nødvendige aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1072/2009.

Tilladelsen er personlig og kan ikke overdrages.

Den kan tilbagekaldes af den kompetente myndighed i den medlemsstat, der har udstedt den, hvis indehaveren f.eks.:

- har undladt at opfylde alle de betingelser, der er knyttet til benyttelsen af tilladelsen
- har afgivet urigtige oplysninger vedrørende de data, der var nødvendige for udstedelsen eller forlængelsen af tilladelsen.

Originaleksemplaret af tilladelsen skal opbevares af transportvirksomheden.

En bekræftet kopi af tilladelsen skal medføres i køretøjet⁽¹⁾. Hvis det drejer sig om et sammenkoblet vogntog, skal tilladelsen følge motorkøretøjet. Den gælder for det sammenkoblede vogntog, også selv om påhængs- eller sættevognen ikke er indregistreret eller godkendt til kørsel i tilladelsesindehaverens navn eller er indregistreret eller godkendt til kørsel i en anden stat.

Tilladelsen skal på forlangende forevises bemyndiget kontrolpersonale.

Indehaveren skal på hver medlemsstats område overholde de dér gældende love og administrative bestemmelser, navnlig transportbestemmelser og færdselsregler.

⁽¹⁾ Ved "køretøj" forstås et motorkøretøj, som er indregistreret i en medlemsstat, eller et sammenkoblet vogntog, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er indregistreret i en medlemsstat, og som udelukkende er beregnet til godstransport.

DEL B

MODEL FOR TILLADELSE FOR DET FORENEDE KONGERIGE
FOR SÅ VIDT ANGÅR GIBRALTAR

Det Forende Kongerige for så vidt angår Gibraltar, Tilladelse for Fællesskabet

a)

(Pantone-lyseblåt cellulosepapir, mindst 100 g/m², format: DIN A4)

(Tilladelsens side 1)

(Tekst på engelsk)

DET FORENEDE KONGERIGE FOR SÅ VIDT ANGÅR GIBRALTAR	NAVN PÅ DEN KOMPETENTE MYNDIGHED I DET FORENEDE KONGERIGE FOR SÅ VIDT ANGÅR GIBRALTAR ⁽¹⁾
--	--

TILLADELSE nr.:

eller

BEKRÆFTET KOPI nr.:

til international godskørsel for fremmed regning

Denne tilladelse giver ret til⁽²⁾

på alle transportforbindelser for så vidt angår den strækning, der tilbagelægges, at udføre international vejgodstransport for fremmed regning på en medlemsstats område som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009⁽³⁾.

Særlige bemærkninger:	
.....	
Denne tilladelse gælder fra den	til den
Udstedt i	den
	

(1) Kompetent myndighed for det relevante område, som certifikatet er udstedt for.

(2) Transportoperatørens navn eller firmanavn og fuldstændige adresse.

(3) Forordning (EF) nr. 1072/2009 som bibeholdt i lovgivningen i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar ved afsnit 6 i European Union (Withdrawal) Act 2019 og som ændret ved forskrifter udstedt i medfør af nævnte retsakts afsnit 11.

b)

(Tilladelsens side 2)

(Tekst på engelsk)

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Denne tilladelse er udstedt i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009⁽¹⁾.

Den giver indehaveren ret til at udføre international vejgodstransport for fremmed regning på alle transportforbindelser for så vidt angår den strækning, der tilbagelægges på en medlemsstats område, i henhold til enhver international aftale mellem Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar og Den Europæiske Union eller en medlemsstat.

Tilladelsen er personlig og kan ikke overdrages.

Den kan tilbagekaldes af Driver and Vehicles Licensing Department (Gibraltar Government Ministry for Transport, Traffic and Technical Service), f.eks. hvis indehaveren:

- har undladt at opfylde alle de betingelser, der er knyttet til benyttelsen af tilladelsen
- har afgivet urigtige oplysninger vedrørende de data, der var nødvendige for udstedelsen eller forlængelsen af tilladelsen.

Originaleksemplaret af tilladelsen skal opbevares af transportvirksomheden.

En bekræftet kopi af tilladelsen skal medføres i køretøjet⁽²⁾. Hvis det drejer sig om et sammenkoblet vogntog, skal tilladelsen følge motorkøretøjet. Den gælder for det sammenkoblede vogntog, også selv om påhængs- eller sættevognen ikke er indregistreret eller godkendt til kørsel i tilladelsesindehaverens navn eller er indregistreret eller godkendt til kørsel i en anden stat.

Tilladelsen skal på forlangende forevises bemyndiget kontrolpersonale.

Indehaveren skal på Gibraltars eller hver medlemsstats område overholde de dér gældende love og administrative bestemmelser, navnlig transportbestemmelser og færdselsregler.

⁽¹⁾ Forordning (EF) nr. 1072/2009 som bibeholdt i lovgivningen i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar ved afsnit 6 i European Union (Withdrawal) Act 2019 og som ændret ved forskrifter udstedt i medfør af nævnte retsakts afsnit 11.

⁽²⁾ "Køretøj": et motorkøretøj, som er indregistreret i Gibraltar eller en medlemsstat, eller et sammenkoblet vogntog, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er indregistreret i Gibraltar eller en medlemsstat, og som udelukkende er beregnet til godstransport.

SIKKERHEDSELEMENTER FOR TILLADELSEN

Tilladelsen skal have mindst to af følgende sikkerhedselementer:

- et hologram
- særlige fibre i papiret, som bliver synlige i UV-lys
- mindst én linje mikroprint (kan kun ses med et forstørrelsesglas og gengives ikke af fotokopieringsmaskiner)
- taktile bogstaver, symboler eller mønstre
- dobbelt nummerering: serienummer for tilladelsen og for den bekræftede kopi heraf samt i hvert enkelt tilfælde udstedelsesnummer
- et sikkerhedsbundtryk med et fint guillochemønster og regnbuetryk.

Del 1

Data, der indgår i de nationale elektroniske registre over vejtransportvirksomheder,
og betingelser for adgang til disse data

1. De nationale elektroniske registre, der er omhandlet i dette bilags del A, artikel 13, stk. 1, indeholder som minimum følgende oplysninger:
 - a) navn og retlig form for vejtransportvirksomheden
 - b) adressen på dens forretningssted
 - c) navnene på de transportledere, der er udpeget som opfyldende kravene i dette bilags del A, artikel 3, vedrørende vandel og faglig kompetence, eller, hvis det er relevant, navnet på en retlig repræsentant
 - d) tilladelsens type, antallet af køretøjer, den omfatter, og, hvor det er relevant, serienummeret på den tilladelse, der er omhandlet i denne aftales artikel 278, stk. 1, samt på de bekræftede kopier
 - e) antal, kategori og type af alvorlige overtrædelser, jf. dette bilags del A, artikel 6, stk. 2, som har medført en domfældelse eller sanktion inden for de sidste to år

- f) navnet på enhver person, der er erklæret uegnet til at lede en virksomheds transportaktiviteter, så længe den pågældende persons vandel ikke er blevet genoprettet i henhold til dette bilags del A, artikel 6, stk. 4, samt de gældende rehabiliteringsforanstaltninger
- g) registreringsnumrene på de køretøjer, som virksomhederne råder over i henhold til dette bilags del A, artikel 5, litra f), og
- h) virksomhedens risikoklassificeringsniveau i henhold til den lovgivning og/eller de procedurer, der gælder for hver part.

2. De i stk. 1, litra a)-d), omhandlede data er offentligt tilgængelige i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i hver parts lovgivning om beskyttelse af personoplysninger.

De kompetente myndigheder i hver part kan vælge at opbevare de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, litra e)-h), i særskilte registre. I så tilfælde stilles de i stk. 1, litra e) og f) omhandlede data til rådighed efter anmodning eller er direkte tilgængelige for den pågældende parts kompetente myndigheder. De ønskede data fremsendes inden fem arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen.

De data, der er omhandlet i stk. 1, litra g) og h), stilles til rådighed for de kompetente myndigheder i forbindelse med vejkontroller.

Andre myndigheder end de kompetente myndigheder har kun adgang til de data, der er omhandlet i stk. 1, litra e)-h), hvis disse myndigheder har kontrol- og sanktionsbeføjelser inden for vejtransport, og deres ansatte er underlagt edsvoren tavshedspligt eller på anden måde formelt har tavshedspligt.

3. Data om virksomheder, hvis tilladelse er blevet suspenderet eller tilbagekaldt, opbevares i det nationale elektroniske register i to år fra udløbet af suspensionen eller tilbagekaldelsen af tilladelsen og fjernes derefter straks.

Oplysninger om enhver person, der er erklæret uegnet til at udøve vejgodstransporterhvervet, forbliver i det nationale elektroniske register, så længe den pågældende personsandel ikke er blevet genoprettet i henhold til dette bilags del A, artikel 6, stk. 4. Efter at en rehabiliteringsforanstaltning eller tilsvarende foranstaltninger er truffet, fjernes dataene straks.

I de i første og andet afsnit nævnte data anføres begrundelsen for suspensionen eller tilbagekaldelsen af vejtransporttilladelsen og for erklæringen om uegnethed, alt efter omstændighederne, og den tilsvarende varighed.

4. Parterne tager alle nødvendige skridt til at sikre, at alle data, der indgår i det nationale elektroniske register holdes ajour og er korrekte.

Del 2

Minimumskravene til de data, der skal indføres i det nationale elektroniske register over vejtransportvirksomheder

1. Minimumskravene til de data, der skal indføres i de nationale elektroniske registre, som er oprettet af de kompetente myndigheder i hver part i overensstemmelse med dette bilags del A, artikel 13, er de krav, der er fastsat i bilaget til Kommissionens afgørelse 2009/992/EU¹ og i artikel 1 i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/2164², som tilpasset ved følgende stykker.
2. I dette tillæg anvendes følgende tilpasninger af bilaget til afgørelse 2009/992/EU:
 - a) henvisningen til "medlemsstat" erstattes med "land"³
 - b) henvisningerne til "fællesskabstilladelse", uanset hvor de forekommer, erstattes af "tilladelse som omhandlet i artikel 278, stk. 1, i aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side"

¹ Kommissionens afgørelse 2009/992/EU af 17. december 2009 om mindstekravene til de data, der skal indføres i det nationale elektroniske register over vejtransportvirksomheder (EUT L 339 af 22.12.2009, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>).

² Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/2164 af 11. juli 2024 om mindstekravene til de data vedrørende udlejningskøretøjer, som skal indføres i de nationale elektroniske registre over vejtransportvirksomheder (EUT L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ Ved "land" forstås en medlemsstat for Unionen og Gibaltars område for Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar.

- c) for Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar er følgende felter ikke påkrævede: "antal beskæftigede" og "risikoklassificering"
 - d) "artikel 16, stk. 2, litra c), i forordning (EF) nr. 1071/2009" erstattes med "del 1, litra c), i tillæg 27-A-1-5 til bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
3. Med henblik på dette tillæg sættes datafeltet "køretøjets indregistreringsland" som omhandlet i artikel 1 i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/2164, for Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar som standard til "GI".

Del 3

Vilkår for udvekslingen af de oplysninger,
der er omhandlet i dette bilags del A, artikel 14, stk. 3 og 4

1. Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar og Unionens medlemsstater anvender det europæiske register over vejtransportvirksomheder ("ERRU"), der er oprettet ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/480⁴, til udveksling af oplysninger som omhandlet i dette bilags del A, artikel 14, stk. 3 og 4.
2. Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar foretager sammenkoblingen af sit nationale elektroniske register til ERRU i overensstemmelse med de procedurer og tekniske krav, der er fastsat i forordning (EU) 2016/480, som tilpasset ved dette tillægs del 4.

⁴ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/480 af 1. april 2016 om fælles regler for sammenkobling af nationale elektroniske registre om vejtransportvirksomheder og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1213/2010 (EUT L 87 af 2.4.2016, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Hver part sikrer, at behandlingen af personoplysninger i forbindelse med dette tillæg udelukkende foretages med henblik på at kontrollere overholdelsen af denne aftales tredje del, afsnit III, kapitel 2, og af dette bilag.
4. Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar og hver medlemsstat i Unionen udpeger et ERRU-kontaktpunkt, der er ansvarligt for udvekslingen af oplysninger med den anden part med hensyn til anvendelsen af dette tillæg.

Del 4

Tilpasninger af de tekniske specifikationer for ERRU

I dette tillæg finder følgende tilpasninger af forordning (EU) 2016/480 anvendelse:

1. Henvisninger til "medlemsstat", uanset hvor de forekommer, forstås som henvisninger til "land"⁵, og henvisninger til "medlemsstater", uanset hvor de forekommer, forstås som henvisninger til "lande"⁶.
2. Henvisninger til "denne forordning", uanset hvor de forekommer, "bilag I-VII til denne forordning" og "bilag VIII til denne forordning" forstås som henvisninger til "Bilag 27, tillæg 27-A-1-5, til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

⁵ Ved "land" forstås en medlemsstat for Unionen og Gibraltars område for Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar.

⁶ Ved "lande" forstås både medlemsstater og, for Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar, Gibraltars område.

3. Henvisninger til "fællesskabstilladelse", uanset hvor de forekommer, forstås som henvisninger til "tilladelse som omhandlet i artikel 278, stk. 1, i aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
4. I artikel 1-3 ændres "artikel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009" og "artikel 16, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1071/2009" til "tillæg 27-A-1-5 i tillæg 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
5. I artikel 2 erstattes "artikel 2 i forordning (EF) nr. 1071/2009" af "artikel 2 i del A, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
6. I artikel 2, litra e), erstattes "artikel 8, stk. 8, i forordning (EF) nr. 1071/2009" af "artikel 280, i aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
7. Artikel 6 og 7 finder ikke anvendelse med henblik på dette tillæg.
8. Bilag II, punkt 1.3:
 - a) Ordene "risikoklassificering og risikoklassificeringsniveau" erstattes af ordet "risikoklassificeringsniveau".
 - b) Henvisningen til "antal ansatte" udgår.

9. I tillægget til bilag III:

- a) Følgende felter må ikke indgå i en "Check Transport Undertaking Data Response"-meddelelse: "antal ansatte", "risikoklassificering".
- b) Ordene "bilag IV til forordning (EF) nr. 1071/2009 og i bilag I til Kommissionens forordning (EU) 2016/403" erstattes med ordene "tillæg 27-A-1-1 og tillæg 27-A-1-1a i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

10. I bilag VIII, afdeling 1, erstattes "artikel 11, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1071/2009" af "artikel 12, stk. 2, i del A, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

11. I bilag VIII, afdeling 2.1, ændres "direktiv 2006/22/EF eller i forordning (EF) nr. 1071/2009" til "tillæg 27-A-1-1 og tillæg 27-A-1-1a i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

Del 5

Suspension af tilslutningen af Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar til ERRU

Unionen kan suspendere adgangen for Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar til ERRU, hvis Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar ophører med at opfylde betingelserne fastsat i dette tillæg.

DEL B

KRAV TIL FØRERE, DER ER INVOLVERET I GODSTRANSPORT I HENHOLD TIL DENNE AFTALES ARTIKEL 280

AFDELING 1

BEVIS FOR FAGLIGE KVALIFIKATIONER

ARTIKEL 1

Anvendelsesområde

Denne afdeling finder anvendelse på kørsel, der udføres af personer, som er ansat eller benyttes af en parts transportvirksomhed, der udfører vejgodstransport, jf. denne aftales artikel 276 eller 277, og bruger køretøjer, til hvilke der kræves et kørekort i kategori C1, C1+E, C eller C+E eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent af Specialudvalget om Økonomi og Handel.

ARTIKEL 2

Fritagelser

Der kræves ikke bevis for faglige kvalifikationer ("kvalifikationsbevis") for førere af køretøjer:

- a) hvis højeste tilladte hastighed ikke overstiger 45 km/t
- b) der benyttes af de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet, ordensmagten og tjenester for akut ambulancekørsel eller er under disse tjenesters kontrol, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner
- c) der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, eller førere af nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug
- d) der anvendes i nødsituationer eller benyttes til redningsopgaver
- e) der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som skal anvendes under udøvelsen af førerens erhverv, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet, eller
- f) som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til transport af varer som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed, undtagen hvis kørslen er en del af førerens hovedaktivitet eller overstiger en vis afstand, der er fastsat i national lovgivning, fra basen for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet.

ARTIKEL 3

Kvalifikationer og uddannelse

1. Kørsel som defineret i artikel 1 er underlagt krav om obligatoriske grundlæggende kvalifikationer og obligatorisk efteruddannelse. Med henblik herpå fastsætter parterne:
 - a) en ordning for grundlæggende kvalifikationer svarende til en af følgende to muligheder:
 - i) en ordning, der omfatter både deltagelse i undervisning og en prøve.

I overensstemmelse med tillæg 27-B-1-1, afdeling 2, punkt 2.1, indebærer denne form for grundlæggende kvalifikationer obligatorisk deltagelse i undervisning af en vis varighed. Forløbet afsluttes med en prøve. Hvis prøven består, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det kvalifikationsbevis, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra a).

- ii) en ordning, der kun omfatter prøver.

I overensstemmelse med tillæg 27-B-1-1, afdeling 2, punkt 2.2, indebærer denne form for grundlæggende kvalifikationer ikke obligatorisk deltagelse i undervisning, men udelukkende teoretiske og praktiske prøver. Hvis prøverne består, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det kvalifikationsbevis, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra b).

En part kan imidlertid godkende en fører til kørsel på sit område, inden der er udstedt et kvalifikationsbevis, i en periode på højst tre år, hvis føreren deltager i en national erhvervsuddannelse på mindst seks måneder. I forbindelse med den pågældende erhvervsuddannelse kan de prøver, der er nævnt i nr. i) og ii), afholdes i etaper, og

- b) en efteruddannelsesordning.

I overensstemmelse med tillæg 27-B-1-1, afdeling 4, indebærer efteruddannelsen obligatorisk deltagelse i undervisningen. Uddannelsen afsluttes med udstedelse af det i artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis.

2. En part kan ligeledes fastlægge en ordning med et intensivt grundlæggende kvalifikationskursus for at give en fører mulighed for at udøve sit erhverv i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii), og litra b).

I overensstemmelse med tillæg 27-B-1-1, afdeling 3, indebærer det intensive grundlæggende kvalifikationskursus obligatorisk deltagelse i undervisningen. Forløbet afsluttes med en prøve. Hvis prøven består, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det kvalifikationsbevis, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2.

3. En part kan fritage en fører, som har opnået certifikatet vedrørende faglig dygtighed, jf. del A, for de prøver, der er nævnt i nærværende artikels stk. 1, litra a), nr. i) og ii), og stk. 2, i de emner, der dækkes af den prøve, som er fastlagt inden for rammerne af dette bilag, og i så tilfælde for deltagelse i den del af undervisningen, der vedrører disse emner.

ARTIKEL 4

Erhvervede rettigheder

Førere, der er indehavere af et kørekort i kategori C1, C1+E, C eller C+E eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent af Specialudvalget om Økonomi og Handel, og som er udstedt senest den 10. september 2009, er fritaget for pligten til at følge et grundlæggende kvalifikationskursus.

ARTIKEL 5

Grundlæggende kvalifikationer

1. Det er ikke nødvendigt at være indehaver af det pågældende kørekort for at få adgang til et grundlæggende kvalifikationskursus.
2. Førere af køretøjer beregnet til godstransport kan
 - a) fra det fyldte 18. år:
 - i) føre køretøjer af kørekortkategori C og C + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis, og
 - ii) føre køretøjer af kørekortkategori C1 og C1 + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis
 - b) fra det fyldte 21. år føre køretøjer af kørekortkategori C og C + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis.
3. Med forbehold af aldersgrænserne i stk. 2 er chauffører, der udfører godstransport, og som har opnået et i artikel 6 nævnt kvalifikationsbevis for en af de i stk. 2 i denne artikel fastsatte kategorier af køretøjer, fritaget for at opnå et sådant kvalifikationsbevis for de øvrige kategorier af køretøjer, der er fastsat i nævnte stykke.

4. Førere, der udfører godstransport, som udvider eller ændrer deres aktiviteter for at udføre personbefordring eller omvendt, og som er indehavere af et i artikel 6 nævnt kvalifikationsbevis, skal ikke gentage de dele, der er fælles for de grundlæggende kvalifikationskurser, men kun de dele, der er specifikke for de nye kvalifikationer.

ARTIKEL 6

Kvalifikationsbevis for grundlæggende kvalifikationer

1. Kvalifikationsbevis for grundlæggende kvalifikationer

a) kvalifikationsbevis udstedt på grundlag af deltagelse i undervisning og en prøve

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), kræver parterne, at en person, der ønsker at blive fører, følger undervisningen i et uddannelsescenter, som er godkendt af de kompetente myndigheder i overensstemmelse med tillæg 27-B-1-1, afdeling 5, i det følgende benævnt "godkendt uddannelsescenter". Den pågældende uddannelse skal omfatte samtlige emner nævnt i tillæg 27-B-1-1, afdeling 1.

Uddannelsen afsluttes med, at føreren består den prøve, der er omhandlet i tillæg 27-B-1-1, afdeling 2, punkt 2.1. Parternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøven, som har til formål at efterprøve, at førerens kundskaber om ovennævnte emner er på det niveau, der kræves i tillæg 27-B-1-1, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøven og udsteder, hvis den består, et kvalifikationsbevis for grundlæggende kvalifikationer til føreren.

b) kvalifikationsbevis udstedt på grundlag af prøver

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), kræver parterne, at en person, der ønsker at blive fører, består de teoretiske og praktiske prøver, som er nævnt i tillæg 27-B-1-1, afdeling 2, punkt 2.2. Parternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøverne, som har til formål at efterprøve, at førerens kundskaber om alle ovennævnte emner er på det niveau, der kræves i tillæg 27-B-1-1, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøverne og udsteder, hvis de består, et kvalifikationsbevis for grundlæggende kvalifikationer til føreren.

2. Kvalifikationsbevis for gennemført intensiv undervisning i grundlæggende kvalifikationer

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, kræver parterne, at en person, der ønsker at blive fører, deltager i undervisningen i et godkendt uddannelsescenter. Den pågældende uddannelse skal omfatte samtlige emner nævnt i tillæg 27-B-1-1, afdeling 1.

Uddannelsen afsluttes med den prøve, der er omhandlet i tillæg 27-B-1-1, afdeling 3. Parternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøven, som har til formål at efterprøve, at førerens kundskaber om ovennævnte emner er på det niveau, der kræves i tillæg 27-B-1-1, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøven og udsteder, hvis den består, et kvalifikationsbevis for gennemført intensiv undervisning i grundlæggende kvalifikationer til føreren.

ARTIKEL 7

Efteruddannelse

Efteruddannelse tager sigte på at give indehaverne af et kvalifikationsbevis mulighed for at ajourføre kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, idet der lægges særlig vægt på færdselssikkerhed, sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen og begrænsning af den miljømæssige indvirkning af kørsel.

Denne uddannelse tilrettelægges af et godkendt uddannelsescenter i overensstemmelse med tillæg 27-B-1-1, afdeling 5. Uddannelsen skal bestå af klasseundervisning, praktisk uddannelse og hvis muligt uddannelse ved hjælp af informations- og kommunikationsteknologiske (IKT) værktøjer eller avancerede simulatorer. Hvis en fører skifter virksomhed, skal der tages hensyn til allerede gennemgået efteruddannelse.

Efteruddannelsen har til formål at uddybe og repetere nogle af emnerne nævnt i tillæg 27-B-1-1, afdeling 1. Den skal omfatte en række forskellige emner og skal altid omfatte mindst ét emne om trafiksikkerhed. I uddannelsens emner skal der tages højde for udviklingen inden for den relevante lovgivning og teknologi og så vidt muligt for førerens særlige uddannelsesmæssige behov.

ARTIKEL 8

Kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse

1. Når en fører har afsluttet den i artikel 7 omtalte efteruddannelse, udsteder parternes kompetente myndigheder eller det godkendte uddannelsescenter et kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse til vedkommende.
2. Følgende personer skal første gang følge en efteruddannelse:
 - a) personer, der er indehavere af et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6: senest fem år efter udstedelsen af dette kvalifikationsbevis, og
 - b) førere jf. artikel 4: senest fem år efter den 10. september 2009.

En part kan afkorte eller forlænge de i litra a) eller b) nævnte perioder med op til to år.

3. En fører, der har gennemført en første efteruddannelse, jf. denne artikels stk. 2, skal følge en efteruddannelse hvert femte år inden udløbet af efteruddannelseskvalifikationsbevisets gyldighedsperiode.
4. Indehavere af et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6 eller nærværende artikels stk. 1, samt førere jf. artikel 4, som er ophørt med at udøve deres erhverv, og som ikke opfylder kravene i nærværende artikels stk. 1, 2 og 3, skal følge en efteruddannelse, inden de genoptager deres erhverv.

5. Førere, der udfører godstransport ad vej, og som har fulgt en efteruddannelse for en af de kørekortkategorier, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, er fritaget for efteruddannelse for en af de øvrige køretøjskategorier, der er omhandlet i nævnte stykke.

ARTIKEL 9

Håndhævelse

En parts kompetente myndigheder anbringer enten direkte på førerens kørekort ved siden af de tilsvarende køretøjskategorier et mærke, der attesterer, at vedkommende er i besiddelse af et særligt kvalifikationsbevis, og angiver udløbsdatoen eller indfører et chaufføruddannelsesbevis, der er udfærdiget i overensstemmelse med modellen i tillæg 27-B-1-2. En anden model kan accepteres, hvis den er anerkendt som ækvivalent af Specialudvalget om Økonomi og Handel.

Chaufføruddannelsesbeviset eller ethvert ækvivalent dokument, jf. ovenstående, der er udstedt af en parts kompetente myndigheder, anerkendes af den anden part med henblik på denne afdeling.

Førere skal på kontrolpersonalets forlangende fremvise et kørekort eller et særligt chaufføruddannelsesbevis eller et ækvivalent dokument forsynet med et mærke, der attesterer, at vedkommende er i besiddelse af et kvalifikationsbevis.

MINIMUMSKRAV TIL KVALIFIKATIONER OG UDDANNELSE

For at sikre, at reglerne for vejgodstransport omfattet af denne aftales artikel 276 og 277 harmoniseres i videst muligt omfang, fastsættes minimumskravene til føreres kvalifikation og uddannelse samt til uddannelsescentre i dette tillægs afdeling 1-5. Andet indhold til sådanne kvalifikationer og sådan uddannelse kan accepteres, hvis det er anerkendt som ækvivalent af Specialudvalget om Økonomi og Handel.

AFDELING 1

EMNELISTE

De kundskaber, som skal tages i betragtning ved parternes konstatering af førerens grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse, skal som minimum omfatte de emner, der er opført på denne liste. Personer, der ønsker at blive førere, skal opnå et sådant niveau af kundskaber og praktiske færdigheder, som er nødvendigt, for at de på sikker vis kan føre et køretøj af den relevante kørekortskategori. Minimumsniveauet for kundskaberne skal mindst svare til det niveau, der opnås ved obligatorisk skolegang suppleret med erhvervsuddannelse.

1. Videreuddannelse i rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed

1.1. Mål: at kende de karakteristiske egenskaber ved kraftoverføring for at kunne optimere brugen heraf:

motorers drejningsmoment, effektkurver og brændstofforbrugskurver, optimalt køreområde på omdrejningstælleren samt diagrammer for gearenes overlapning.

- 1.2. Mål: at kende sikkerhedsanordningernes karakteristiske egenskaber og funktioner med henblik på at beherske køretøjet, mindske slid og forebygge fejl:

grænser for brug af bremses og retarder, kombineret brug af bremses og retarder, bedste valg af hastighed og gear, brug af køretøjets inert, brug af forskellige metoder til at nedsætte hastigheden og til bremsning ved kørsel ned ad bakke samt reaktion ved funktionssvigt, brug af elektroniske og mekaniske anordninger såsom elektronisk stabilitetsprogram (ESP), avanceret nødbremsesystem (AEBS), antiblokeringsystem (ABS), trækraftkontrollsystemer (TCS), overvågningssystemer i køretøjet (IVMS) og andre, som er godkendt til brug, førerstøtte eller automatiske anordninger.

- 1.3. Mål: at kunne optimere brændstofforbruget:

optimering af brændstofforbruget ved anvendelse af, hvad der er lært i punkt 1.1 og 1.2, betydningen af at kunne forudse trafikken, passende afstand til andre køretøjer og brug af køretøjets fremdrift, stabil hastighed, smidig kørsel og passende dæktryk samt kendskab til intelligente transportsystemer, der muliggør effektiv kørsel og bedre ruteplanlægning.

1.4. Mål: evne til at forudse, vurdere og tilpasse sig risici i trafikken:

at være klar over og tilpasse sig forskellige vej-, trafik- og vejrforhold, forudse kommende begivenheder, at forstå, hvordan man skal forberede og planlægge en tur under unormale vejrforhold, at have kendskab til brugen af sikkerhedsudstyr og forstå, når en tur må udsættes eller aflyses på grund af ekstreme vejrforhold, at tilpasse sig trafikrisici, herunder farlig adfærd i trafikken eller distraheret kørsel (gennem anvendelse af elektronisk udstyr, at spise, drikke, osv.), at anerkende og tilpasse sig farlige situationer og være i stand til at håndtere stress, der er afledt heraf, navnlig med hensyn til køretøjernes størrelse og vægt samt sårbare trafikanter såsom fodgængere, cyklister og tohjulede motoriserede køretøjer

at identificere mulige farlige situationer og korrekt fortolke, hvordan disse potentielt farlige situationer kan blive til situationer, hvor sammenstød ikke længere kan undgås, og vælge og foretage handlinger, der øger sikkerhedsmargenen i en sådan grad, at et sammenstød stadig kan undgås, hvis en potentielt farlig situation opstår.

1.5. Mål: at kunne stå for lastning af et køretøj under overholdelse af sikkerhedsforskrifterne og en korrekt brug af køretøjet:

kræfter på køretøjet under kørsel, brug af forskellige gear alt efter køretøjets belæsningsstilstand og vejens profil, brug af automatiske transmissionssystemer, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, beregning af lastrummets størrelse, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt, emballagetyper og paller

hovedkategorier af gods, der kræver surring, sikrings- og surringsteknikker, brug af surringsremme, kontrol af surringsanordningerne, brug af udstyr til godshåndtering samt brug af presenning.

2. Anvendelse af reglerne

2.1. Mål: at kende vejtransportens sociale kontekst og de regler, der ligger til grund for den:

specifikke arbejdstidsregler for transport, principper for regler for køre- og hviletider og brug af takograf samt anvendelse og konsekvenser heraf, samt anvendelse og konsekvenser heraf, sanktioner for mangelfuld, ukorrekt eller svigagtig brug af takografen, kendskab til vejtransportens sociale kontekst: føreres rettigheder og pligter med hensyn til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse.

2.2. Mål: at kende reglerne på godstransportområdet:

transporttilladelser, dokumenter, der skal medbringes, kørselsforbud på bestemte veje, vejafgifter, forpligtelser i henhold til standardkontrakter for godstransport, udfærdigelse af transportdokumenter, internationale transporttilladelser, forpligtelser i henhold til konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (CMR) udfærdiget den 19. maj 1956 i Genève, udfærdigelse af internationalt fragtbrev, krydsning af landegrænser, speditører samt særlige ledsagedokumenter til gods.

3. Sundhed, færdselssikkerhed og miljø sikkerhed, service og logistik

3.1. Mål: at øge føreres bevidsthed om risici i trafikken og risici for arbejdsulykker:

arbejdsulykkestyper på transportområdet, statistikker for færdselsulykker, indblanding af store køretøjer samt menneskelige, materielle og økonomiske følger.

3.2. Mål: at kunne forebygge kriminalitet og menneskesmugling:

generel information, følger for føreren, forebyggende foranstaltninger, checkliste samt lovgivning om transportvirksomhedens ansvar.

3.3. Mål: at kunne forebygge fysiske risici:

ergonomiske principper, farlige bevægelser og stillinger, fysisk kondition, øvelser i håndtering af gods samt personlige værnemidler.

3.4. Mål: at være bevidst om betydningen af fysisk og psykisk egnethed:

principper om sunde og afbalancerede spisevaner, virkninger af alkohol, medicin og andre stoffer, der kan ændre adfærden, symptomer på træthed og stress og disses årsager og virkninger samt den grundlæggende betydning af skift mellem arbejde og hvile.

3.5. Mål: at kunne vurdere nødsituationer:

adfærd i nødsituationer: vurdere situationen, undgå forværring af en ulykke, tilkalde hjælp, hjælpe tilskadekomne og yde førstehjælp, reaktion ved brand, evakuering af personer i tunge erhvervskøretøjer og buspassagerer, sørge for alle passagerers sikkerhed, reaktion i tilfælde af aggression samt grundprincipperne for udfyldelse af fælles skadeanmeldelse.

3.6. Mål: at kunne tilpasse sin optræden på en måde, der bidrager til at højne en servicevirksomheds image:

førerens optræden og virksomhedens image: betydning for virksomheden af kvaliteten af den ydelse, som føreren yder, førerens forskellige roller, forskellige personer, som føreren kommer i kontakt med, vedligeholdelse af køretøjet, tilrettelæggelse af arbejdet samt kommercielle og finansielle følger af tvister.

3.7. Mål: at kende vejgodstransportens økonomiske kontekst og markedsorganisationen:

vejtransport i forhold til andre transportmåder (konkurrence, speditører), forskellige vejtransportaktiviteter (transport for tredjemands regning, egen virksomhed, transportrelaterede aktiviteter), hovedtyper af transportvirksomheder og transportrelaterede aktiviteter og deres organisation, specialisering inden for transport (tank, kontrolleret temperatur, farligt gods, dyretransport mv.) samt sektorens udvikling (diversificering af ydelser, kombination af bane og vej, underentreprise mv.).

AFDELING 2

OBLIGATORISKE GRUNDLÆGGENDE KVALIFIKATIONER

I HENHOLD TIL DETTE BILAGS DEL B, AFDELING 1, ARTIKEL 3, STK. 1, LITRA a)

En part kan medtage anden specifik uddannelse vedrørende vejgodstransport, som kræves i henhold til partens lovgivning, som led i den uddannelse, der er omhandlet i denne afdeling og afdeling 3 i dette tillæg.

2.1. En ordning med både deltagelse i undervisning og en prøve

Undervisningen i grundlæggende kvalifikationer skal omfatte samtlige emner på listen i afdeling 1 i dette tillæg. Undervisningen i grundlæggende kvalifikationer skal vare 280 timer.

Hver person, der ønsker at blive fører, skal have mindst 20 individuelle køretimer i et køretøj i den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøvekøretøjer.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive fører, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver person, der ønsker at blive fører, kan få højst 8 af de 20 individuelle køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor førerens evne til rationel kørsel kan bedømmes med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig vedkommendes beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand samt under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet og evnen til at optimere brændstofforbruget.

En part eller for Unionens vedkommende en medlemsstat kan tillade, at dele af uddannelsen udbydes af det godkendte uddannelsescenter ved hjælp af IKT som e-læring, men det skal i denne forbindelse sikres, at uddannelsens kvalitet og effektivitet opretholdes, idet der udvælges de emner, der er mest velegnede til anvendelse af IKT. I et sådant tilfælde stilles der krav om pålidelig brugeridentifikation og passende kontrolforanstaltninger.

For de førere, der er nævnt i del B, afdeling 1, artikel 5, stk. 4, skal varigheden af det grundlæggende kvalifikationskursus være 70 timer, heraf 5 individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster parternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, føreren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven skal omfatte mindst ét spørgsmål for hvert mål på listen over emner i afdeling 1 i dette tillæg.

2.2. En ordning, der involverer en prøve

Parternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, tilrettelægger teoretiske og praktiske prøver, jf. nedenfor, for at efterprøve, om førerne har de nødvendige kundskaber, der kræves i afdeling 1 i dette tillæg med hensyn til samtlige mål og emner.

a) Den teoretiske prøve består af mindst to delprøver:

- i) spørgsmål, enten multiple choice-spørgsmål eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination af begge dele, og

- ii) case studies.

Den teoretiske prøve skal mindst strække sig over fire timer.

- b) Den praktiske prøve består af to delprøver:

- i) en køreprøve, hvis formål er at bedømme evnen til rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed. Denne prøve foretages om muligt på veje uden for bymæssig bebyggelse, gennemkørselsveje og motorveje (eller lignende) samt på alle former for kørselsveje i byer, som skal repræsentere de forskellige typer vanskeligheder, som en fører kan forventes at komme ud for. Prøven skal helst afvikles under forskellige grader af trafiktæthed. Under kørslen skal tiden udnyttes bedst muligt til at bedømme føreren i alle de typer kørselsområder, som vedkommende kan forventes at komme ud for. Prøven skal mindst vare 90 minutter
- ii) en praktisk prøve, som mindst skal vedrøre punkt 1.5, 3.2, 3.3 og 3.5 i afdeling 1 i dette tillæg.

Prøven skal mindst vare 30 minutter.

De køretøjer, der anvendes ved de praktiske prøver, skal mindst opfylde kravene til prøve køretøjer.

Den praktiske prøve kan suppleres med en tredje delprøve, som afholdes på et særligt område eller i en avanceret simulator for at bedømme førerens evne til rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig vedkommendes beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand samt under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet.

Varigheden af denne ikkeobligatoriske delprøve er ikke fastsat. Hvis føreren består denne delprøve, kan dens varighed trækkes fra de 90 minutter, som er afsat til delprøven i nr. i), dog således at der ikke fratrækkes mere end 30 minutter.

For de førere, der er nævnt i del B, afdeling 1, artikel 5, stk. 4, handler den teoretiske prøve udelukkende om de emner i afdeling 1 i dette tillæg, der vedrører de køretøjer, som undervisningen i nye grundlæggende kvalifikationer tager sigte på. Disse førere skal dog aflægge hele den praktiske prøve.

AFDELING 3

INTENSIVT GRUNDLÆGGENDE KVALIFIKATIONSKURSUS,

JF. DETTE BILAGS DEL B,

AFDELING 1, ARTIKEL 3, STK. 2

Det intensive grundlæggende kvalifikationskursus skal omfatte samtlige emner på listen i afdeling 1 i dette tillæg. Det skal vare 140 timer.

Hver person, der ønsker at blive fører, skal have mindst 10 individuelle køretimer i et køretøj i den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøve køretøjer.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive fører, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver person, der ønsker at blive fører, kan få højst fire af de 10 individuelle køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor førerens evne til rationel kørsel kan bedømmes med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig vedkommendes beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand og den måde, som vejforholdene ændrer sig på under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet, samt evnen til at optimere brændstofforbruget.

Bestemmelserne i punkt 2.1, fjerde afsnit, i afdeling 2 i dette tillæg finder også anvendelse på det intensive grundlæggende kvalifikationskursus.

For de førere, der er nævnt i del B, afdeling 1, artikel 5, stk. 4, er varigheden af den intensive undervisning i grundlæggende kvalifikationer på 35 timer, heraf 2½ individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster parternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, føreren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven skal omfatte mindst ét spørgsmål for hvert mål på listen over emner i afdeling 1 i dette tillæg.

En part kan medtage anden specifik uddannelse vedrørende vejgodstransport, som kræves i henhold til partens lovgivning, som led i uddannelsen omhandlet i denne afdeling.

AFDELING 4

OBLIGATORISK EFTERUDDANNELSE, JF. DETTE BILAGS DEL B, AFDELING 1, ARTIKEL 3, STK. 1, LITRA b)

Der tilrettelægges obligatoriske efteruddannelseskurser på et godkendt uddannelsescenter. De har en varighed på 35 timer hvert femte år og afholdes over perioder på mindst syv timer, som kan fordeles på to på hinanden følgende dage. Hvis der anvendes e-læring, skal det godkendte uddannelsescenter sikre, at kvaliteten af uddannelsen opretholdes, herunder ved at vælge de emner, hvor der mest effektivt kan anvendes IKT-værktøjer. Parterne stiller navnlig krav om pålidelig brugeridentifikation og passende kontrolforanstaltninger. Undervisningen med e-læring må højst vare 12 timer. Mindst ét af kurserne skal omfatte et trafiksikkerhedsrelateret emne. I uddannelsens emner skal der tages højde for specifikke uddannelsesmæssige behov i forhold til de transportaktiviteter, som føreren udfører, og udviklingen inden for den relevante lovgivning og teknologi, og der tages i videst muligt omfang hensyn til førerens særlige uddannelsesmæssige behov. De 35 timer skal dække en række forskellige emner, herunder gentagelse af undervisningsindholdet, hvis det viser sig, at føreren har behov for særlig pædagogisk bistand.

En part og for Unionens vedkommende en medlemsstat kan medtage anden specifik uddannelse vedrørende vejgodstransport, som kræves i henhold til partens lovgivning, som led i uddannelsen omhandlet i denne afdeling.

AFDELING 5

GODKENDELSE AF GRUNDLÆGGENDE KVALIFIKATIONSKURSER OG AF EFTERUDDANNELSE

- 5.1. De uddannelsescentre, som deltager i grundlæggende kvalifikationskurser og efteruddannelse, godkendes af parternes kompetente myndigheder. Godkendelse kan kun meddeles efter skriftlig ansøgning. Ansøgningen skal vedlægges dokumenter med følgende oplysninger:
- 5.1.1. et passende kvalifikations- og uddannelsesprogram med angivelse af, hvilke fag der undervises i, en undervisningsplan, og hvilke undervisningsmetoder der vil blive anvendt
 - 5.1.2. undervisernes kvalifikationer og kompetenceområder
 - 5.1.3. oplysninger om undervisningslokaler, undervisningsmaterialer, udstyr til praktikdelen og køretøjspark, og
 - 5.1.4. betingelser for deltagelse i undervisningen (antal deltagere).
- 5.2. Den kompetente myndighed meddeler skriftligt sin godkendelse på følgende vilkår:
- 5.2.1. uddannelsen skal gennemføres i overensstemmelse med de dokumenter, der er vedlagt ansøgningen

- 5.2.2. den kompetente myndighed skal kunne udsende dertil bemyndigede personer til at overvære undervisningen og føre tilsyn med de godkendte centre med særligt henblik på deres arbejdsmetoder og afvikling af undervisning og prøver, og
- 5.2.3. godkendelsen skal kunne inddrages varigt eller midlertidigt, hvis betingelserne ikke opfyldes.

Det godkendte uddannelsescenter skal garantere, at underviserne har indgående kendskab til de aktuelle regler og uddannelseskrav. Underviserne skal som led i en specifik udvælgelsesprocedure dokumentere, at de er i besiddelse af både fagkundskaber og pædagogisk viden. Med hensyn til den praktiske del af uddannelsen skal underviserne dokumentere, at de har erfaring som erhvervschauffører eller tilsvarende kørselserfaring, f.eks. som kørelærer til tunge erhvervskøretøjer.

Undervisningsprogrammet skal være i overensstemmelse med godkendelsen og omfatte emnerne anført i afdeling 1.

MODEL FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS
SOM OMHANDLET I DEL B, AFDELING 1, ARTIKEL 9, I DETTE BILAG

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD (MEMBER STATE/UK)

1.
2.
3.
4a. 4b.
4c. (4d.)
5a. 5b.
7.
(8.)

6. PHOTO

9.

Side 2

11.

1. Surname
2. First name
3. Date and place of birth
4a. Date of issue
4b. Administrative expiry date
4c. Issued by
5a. Licence No
5b. Serial No
10. Union code¹

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

¹ If applicable

AFDELING 2

KØRETID, PAUSER OG HVILETID

ARTIKEL 1

Anvendelsesområde

1. I denne afdeling fastsættes bestemmelser om køretid, pauser og hviletid for førere omhandlet i denne aftales artikel 280, litra b), der udfører vejgodstransport, jf. denne aftales artikel 276 og 277.
2. Hvis en fører tilbagelægger en strækning som omhandlet i denne aftales artikel 276 eller 277, finder reglerne i denne afdeling anvendelse på enhver vejtransport, der foretages af den pågældende fører.
3. Denne afdeling finder anvendelse:
 - a) på køretøjer, hvis største tilladte totalvægt, inklusive påhængsvogn eller sættevogn, overstiger 3,5 ton, eller
 - b) fra den 1. juli 2026 i køretøjer, hvis største tilladte totalvægt, inklusive påhængsvogn eller sættevogn, overstiger 2,5 ton.

4. Denne afdeling finder ikke anvendelse på transport med:
- a) køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til:
 - i) transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, eller
 - ii) levering af varer, der er fremstillet ved håndværksmæssig fremgangsmåde, inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted og på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet, og at transporten ikke udføres mod vederlag
 - b) køretøjer, hvis højeste tilladte hastighed ikke overstiger 40 km/h
 - c) køretøjer, der ejes eller lejes uden fører af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner og er under deres kontrol
 - d) køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer
 - e) specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver
 - f) specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius på 100 km fra deres hjemsted
 - g) køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug

- h) køretøjer med en største tilladt totalvægt, inklusive påhængsvogn eller sættevogn, på over 2,5 ton, men ikke over 3,5 ton, som bruges til godstransport, hvor transporten ikke udføres mod vederlag, men for virksomhedens eller førerens egen regning, og hvor kørsel ikke udgør hovedaktiviteten for føreren af køretøjet, eller
- i) erhvervskøretøjer, som har veteranbilstatus i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor der køres i dem, og som anvendes til ikkeerhvervsmæssig godstransport.

ARTIKEL 2

Definitioner

I denne protokol forstås ved:

- a) "vejtransport": al kørsel, som helt eller delvist foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand
- b) "pause": enhver periode, i hvilken en fører hverken må udføre kørsel eller andet arbejde, og som udelukkende benyttes til rekreation
- c) "andet arbejde": enhver aktivitet, der er defineret som arbejdstid i del B, afdeling 3, artikel 2, stk. 1, litra a), undtagen "kørsel", herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren

- d) "hvil": enhver sammenhængende periode, i hvilken en fører frit kan disponere over sin tid
- e) "daglig hviletid": den daglige periode, i hvilken en fører frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker "regulær daglig hviletid" og "reduceret daglig hviletid":
 - i) "regulær daglig hviletid": ethvert hvil på mindst 11 timer, som kan tages i to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst tre sammenhængende timer og den anden på mindst ni sammenhængende timer, og
 - ii) "reduceret daglig hviletid": ethvert hvil på mindst ni timer, men mindre end 11 timer
- f) "ugentlig hviletid": en ugentlig periode, i hvilken en fører frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker "regulær ugentlig hviletid" og "reduceret ugentlig hviletid":
 - i) "regulær ugentlig hviletid": ethvert hvil på mindst 45 timer, og
 - ii) "reduceret ugentlig hviletid": ethvert hvil, som er mindre end 45 timer, men som med forbehold af betingelserne i artikel 6, stk. 6 og 7, kan reduceres til mindst 24 timer i træk
- g) "uge": tidsrummet mellem mandag klokken 00.00 og søndag klokken 24.00

- h) "køretid": varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:
- i) automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af takografen som defineret i dette bilags del B, afdeling 4, artikel 2, stk. 2, litra e), f), g) og h), eller
 - ii) manuelt som krævet i artikel 9, stk. 2, og artikel 11 i dette bilags del B, afdeling 4
- i) "daglig køretid": summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid
- j) "ugentlig køretid": summen af køretiderne i løbet af en uge
- k) "størst tilladt totalvægt": den højeste tilladte vægt af det køreklare køretøj, inklusive nyttelast
- l) "flermandsbetjening": den situation, hvor der i hver kørselsperiode mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og en ugentlig hviletid er mindst to førere om bord på køretøjet for at udføre kørsel. Ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere andre førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden
- m) "kørselsperiode": den samlede køretid fra det tidspunkt, hvor en fører begynder at køre efter en hviletid eller pause, indtil føreren indleder en hviletid eller pause. Kørselsperioden kan være sammenhængende eller opdelt.

ARTIKEL 3

Krav til hjælpere

Minimumsalderen for hjælpere er 18 år. En part og for Unionens vedkommende en medlemsstat kan nedsætte minimumsalderen for hjælpere til 16 år, hvis det sker af hensyn til den faglige uddannelse, og hvis de grænser, der er fastsat i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar og for Unionens vedkommende medlemsstats nationale arbejdsretlige regler, overholdes.

ARTIKEL 4

Køretid

1. Den daglige køretid må ikke overstige ni timer.

Dog må den daglige køretid højst to gange i løbet af en uge sættes op til højst 10 timer.

2. Den ugentlige køretid må ikke overstige 56 timer og må ikke resultere i, at den maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer overskrides.

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

4. Den daglige og den ugentlige køretid omfatter al køretid på parternes område.
5. En fører registrerer den tid, der er omhandlet i denne afdelings artikel 2, litra c), samt den tid, som vedkommende bruger på kørsel i erhvervsmæssigt øjemed, hvis føreren ikke er forpligtet til at registrere køretiden, som "andet arbejde" og registrerer alle "rådighedsperioder" som defineret i artikel 2, stk. 2, i del B, afdeling 3, i overensstemmelse med artikel 6, stk. 5, litra b), nr. iii), i del B, afdeling 4. Registreringen sker enten manuelt på et diagramark eller en udskrift eller ved anvendelse af faciliteter til manuel registrering i kontrolapparatet.

ARTIKEL 5

Pauser

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

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

En fører, der deltager i flermandsbetjening, kan tage en pause på 45 minutter i et køretøj, som køres af en anden fører, forudsat at den fører, der tager pausen, ikke assisterer den fører, der fører køretøjet.

ARTIKEL 6

Hviletid

1. En fører skal have daglige og ugentlige hviletider.
2. Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal en fører have holdt en ny daglig hviletid.

Hvis den daglige hviletid, som falder inden for 24-timersperioden, er mindst ni timer, men mindre end 11 timer, skal den betragtes som reduceret daglig hviletid.

3. En daglig hviletid kan forlænges til at udgøre en regulær ugentlig hviletid eller en reduceret ugentlig hviletid.
4. En fører må højst holde tre reducerede daglige hviletider mellem to ugentlige hviletider.
5. Uanset stk. 2 skal en fører, der deltager i flermandsbetjening, have holdt en ny daglig hviletid på mindst ni timer inden for 30 timer efter afslutningen af den daglige eller ugentlige hviletid.
6. I to på hinanden følgende uger skal en fører afholde mindst:
 - a) to regulære ugentlige hviletider, eller

- b) en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer.

En ugentlig hviletid skal begynde senest ved afslutningen af seks på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

7. Uanset stk. 6 kan en fører, der udfører international godstransport, uden for området for den part, hvor transportvirksomheden er etableret, eller for førere fra transportvirksomheder etableret i Unionen uden for området for den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret, afholde to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, forudsat at føreren i fire på hinanden følgende uger afholder mindst fire ugentlige hviletider, hvoraf mindst to skal være regulære ugentlige hviletider.

I dette stykke anses en fører for at udføre international transport, hvis føreren begynder to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider uden for området for den part, hvor transportvirksomheden er etableret, og førernes bopæl, eller for Unionens vedkommende uden for området i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret, og førerens bopælsland.

Enhver reduktion i den ugentlige hviletid kompenseres med en tilsvarende hviletid, som skal afholdes samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

Hvis der er afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med tredje afsnit, skal der umiddelbart forud for den næste ugentlige hviletid afholdes en hviletid som kompensation for disse to reducerede ugentlige hviletider.

8. Hvil, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, tages i forlængelse af en anden hviletid på mindst ni timer.

9. De regulære ugentlige hviletider og ugentlige hviletider på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hviletider, må ikke afholdes i et køretøj. De skal afholdes i egnet og kønsvenlig indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold.

Alle omkostninger til indkvartering uden for køretøjet dækkes af arbejdsgiveren.

10. Transportvirksomheder tilrettelægger førernes arbejde, således at førerne kan vende tilbage til arbejdsgiverens virksomhed, hvor førerne sædvanligvis er baseret, og hvor deres regulære ugentlige hviletid begynder, i Gibraltar og for Unionens vedkommende etableringsmedlemsstaten eller tilbage til førernes bopæl inden for hver fire på hinanden følgende uger med henblik på at afholde mindst én regulær ugentlig hviletid eller en ugentlig hviletid på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid.

Hvis en fører har afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med stk. 7, tilrettelægger transportvirksomheden imidlertid førerens arbejde således, at føreren kan vende tilbage inden begyndelsen af den regulære ugentlige hviletid på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation.

Virksomheden dokumenterer, hvordan den opfylder denne forpligtelse, og opbevarer dokumentationen i sine lokaler med henblik på at kunne forelægge den efter anmodning fra kontrolmyndigheder.

11. En ugentlig hviletid, der falder inden for to uger, kan medregnes i en hvilken som helst af ugerne, men ikke i begge.

12. Undtagelsesvis må en regulær daglig hviletid eller en reduceret ugentlig hviletid, som afholdes, når en fører ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I den nævnte regulære daglige hviletid eller reducerede ugentlige hviletid skal føreren have adgang til en sovekabine, en køje eller liggeplads, der er til dennes rådighed.

For så vidt angår regulære ugentlige hviletider gælder denne undtagelse kun for færge- og togrejser, hvor:

- a) rejsen efter planen varer 8 timer eller længere, og
- b) føreren har adgang til en sovekabine på færgen eller i toget.

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

14. Enhver tid, som en fører bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne afdeling, til at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af denne afdeling, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes som "andet arbejde".

ARTIKEL 7

Transportvirksomheders ansvar

1. En parts transportvirksomhed må ikke give førere, som er ansat af eller stillet til rådighed for den, nogen betaling, heller ikke i form af præmier eller løntillæg, i forhold til den tilbagelagte strækning, leveringshastigheden og/eller den transporterede godsmængde, hvis betalingen er af en sådan art, at den udgør en fare for færdselssikkerheden og/eller tilskynder til overtrædelse af denne afdeling.

2. En parts transportvirksomhed tilrettelægger transporter og instruerer personalet på en sådan måde, at de er i stand til at overholde bestemmelserne i denne afdeling.

3. En parts transportvirksomhed er ansvarlig for overtrædelser begået af virksomhedens førere, selv om overtrædelsen er begået på den anden parts område.

Uden at dette indskrænker parternes ret til at drage transportvirksomheder til ansvar i fuldt omfang, kan de gøre dette ansvar betinget af en virksomheds overtrædelse af stk. 1 og 2. Parterne kan tage hensyn til alle eventuelle beviser for, at transportvirksomheden ikke med rimelighed kan holdes ansvarlig for den begåede overtrædelse.

4. Transportvirksomheder, fragtførere, speditører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer sikrer, at kontraktmæssige transporttidsplaner er i overensstemmelse med denne afdeling.

5. En vejgodstransportvirksomhed, der benytter køretøjer, som er udstyret med et kontrolapparat, der opfylder kravene i del B, afdeling 4, artikel 2, litra f), g) eller h), og som er omfattet af denne afdelings anvendelsesområde,

- i) sikrer, at alle data overføres fra køretøjsenheden og førerkortet med den regelmæssighed, der er fastsat af parten; transportvirksomheden overfører også relevante data med større hyppighed for at sikre, at alle data vedrørende aktiviteter, der udføres af eller for transportvirksomheden, overføres, og
- ii) sikrer, at alle data, der overføres fra køretøjsenheden og førerkortet, opbevares i mindst 12 måneder efter registreringstidspunktet, idet sådanne data på anmodning af en dertil bemyndiget person skal være tilgængelige i transportvirksomhedens lokaler, enten direkte eller via en fjerntilslutning.

Udtrykket "dataoverførsel" er i dette stykke brugt med den definition, der er fastsat i del C, afdeling 2, artikel 2, stk. 2, litra g).

Maksimumsperioden, hvor de relevante data skal overføres, jf. nr. i), er 90 dage for data fra køretøjsenheden og 28 dage for data fra førerkortet.

ARTIKEL 8

Undtagelser

1. Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan en fører for at nå frem til en egnet holdeplads fravige artikel 4, 5 og 6 i det omfang, hvor det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last. Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen til fravigelsen senest ved ankomsten til den egnede holdeplads.
2. Forudsat at færdselssikkerheden ikke dermed bringes i fare, kan en fører under ekstraordinære omstændigheder også fravige artikel 4, stk. 1 og 2, og artikel 6, stk. 2, ved at overskride den daglige og ugentlige køretid med op til en time for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl med henblik på at afholde den ugentlige hvileperiode.

Føreren kan på samme betingelser overskride den daglige og ugentlige køretid med op til to timer for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl med henblik på at afholde en regulær ugentlig hviletid, forudsat at der er taget en uafbrudt pause på 30 minutter umiddelbart før den yderligere kørsel.

Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen til fravigelsen senest ved ankomsten til destinationen eller den egnede holdeplads.

Enhver forlængelse kompenseres med en tilsvarende hviletid, som afholdes samlet i forlængelse af enhver hviletid inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

3. Forudsat at færdselssikkerheden ikke dermed bringes i fare, kan hver part og for Unionens vedkommende en medlemsstat på sit eget område eller på den anden parts område, såfremt denne anden part er indforstået hermed, tillade, at transport, der udføres ved hjælp af følgende køretøjer, undtages fra artikel 3-6 og gøre sådanne undtagelser afhængige af individuelle betingelser:

- a) køretøjer, som offentlige myndigheder ejer eller lejer uden fører for at udføre vejtransporttjenester, som ikke konkurrerer med tjenester, der udføres af private transportvirksomheder
- b) køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed at udføre godstransport inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted
- c) landbrugs- og skovbrugstrækkere, der benyttes til landbrugs- og skovbrugsaktiviteter, inden for en radius af 100 km fra hjemstedet for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet
- d) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, som benyttes af befordringspligtige virksomheder til at omdele forsendelser som led i befordringspligten. Disse køretøjer må kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted og på den betingelse, at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet
- e) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer med et areal på højst 2 300 km², som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer

- f) køretøjer, som anvendes til godstransport inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted og fremdrives ved hjælp af naturgas eller flydende gas eller elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt, inklusive en påhængsvogn eller sættevogn, ikke overstiger 7,5 ton
- g) køretøjer, der benyttes i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vedligeholdelse af vand-, gas- og elforsyning, vedligeholdelse og kontrol af veje, husstandsindsamling af husholdningsaffald og bortskaffelse heraf, telegraf- og telefon tjenester, radio- og fjernsynstransmission samt pejling af radio- eller TV-sendere eller -modtagere
- h) specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr
- i) specialindrettede mobile projektkøretøjer, hvis hovedformål er anvendelse som undervisningslokale, når de holder stille
- j) køretøjer, der anvendes til indsamling af mælk fra gårde og/eller til transport tilbage til gårde af mælkebeholdere eller mælkeprodukter til foderbrug
- k) specialkøretøjer, der transporterer penge og/eller værdigenstande
- l) køretøjer, der anvendes til transport af dyreaffald eller dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum
- m) køretøjer, der udelukkende anvendes på veje inden for trafikknudepunkter som f.eks. havne, intermodale havne og jernbaneterminaler

- n) køretøjer, der anvendes til transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller fra markeder til lokale slagterier inden for en radius på op til 100 km
- o) køretøjer eller kombinationer af køretøjer, der transporterer entreprenørmaskiner for en entreprenørvirksomhed inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet, og
- p) køretøjer til levering af færdigblandet beton.

4. Forudsat at førernes arbejdsvilkår og færdselssikkerheden ikke dermed bringes i fare, og at de grænser, der er fastsat i del B, afdeling 3, artikel 3, overholdes, kan en part og for Unionens vedkommende en medlemsstat tillade, at transporter, der udføres under ekstraordinære omstændigheder, midlertidigt undtages fra anvendelsen af denne afdelings artikel 4, 5 og 6 i overensstemmelse med den procedure, der finder anvendelse i parten.

De midlertidige undtagelser begrundes behørigt og meddeles straks den anden part. Specialudvalget om Økonomi og Handel fastsætter de nærmere bestemmelser for denne meddelelse. Hver part offentliggør omgående disse oplysninger på et offentligt websted og sikrer, at der i dens håndhævelsesaktiviteter tages hensyn til en undtagelse, som er indrømmet af den anden part.

AFDELING 3

MOBILE ARBEJDSTAGERES ARBEJDSSTID

ARTIKEL 1

Anvendelsesområde

1. Denne afdeling finder anvendelse på mobile arbejdstagere, som er ansat af parternes transportvirksomheder, der udfører vejgodstransport som omhandlet i denne aftales artikel 276 og 277.

Dette afdeling finder også anvendelse på selvstændige chauffører.

2. Denne afdeling supplerer bestemmelserne i del B, afdeling 2, som har forrang for bestemmelserne i denne afdeling.

3. En part kan undlade at anvende denne afdeling på mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører.

4. Hvis en part undlader at anvende denne afdeling i henhold til stk. 3, underretter den den anden part herom.

ARTIKEL 2

Definitioner

I denne afdeling forstås ved:

1) "arbejdstid":

- a) for mobile arbejdstagere: den periode mellem arbejdets påbegyndelse og afslutning, hvor den pågældende er på sin arbejdsplads, til rådighed for arbejdsgiveren og udøver sine funktioner eller sine aktiviteter, dvs.
 - den tid, der medgår til alle vejtransportaktiviteter, især følgende:
 - i) kørsel
 - ii) på- og aflæsning
 - iii) hjælp i forbindelse med passagerers ind- og udstigning af køretøjet
 - iv) rengøring og teknisk vedligeholdelse, og
 - v) ethvert andet arbejde, som har til formål at sikre køretøjets og lastens sikkerhed eller at opfylde lov- eller forskriftsmæssige forpligtelser, der specifikt knytter sig til den pågældende transport, herunder opsyn med på- og aflæsning, administrative formaliteter med politi, toldvæsen, indrejsemyndigheder osv., og

- de perioder, hvor føreren ikke frit kan disponere over sin tid og skal forblive på sin arbejdsplads, klar til at påtage sig arbejde, og hvor vedkommende udfører specifikke arbejdsopgaver, navnlig ventetid i forbindelse med på- og aflæsning, når den forventede varighed heraf ikke er kendt i forvejen, dvs. enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder, eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter, og/eller i henhold til parternes lovgivning
- b) for selvstændige chauffører anvendes samme definition på den periode mellem arbejdets påbegyndelse til dets afslutning, hvori den selvstændige chauffør er på sin arbejdsplads, til rådighed for kunden og udøver sine funktioner eller sine aktiviteter bortset fra generelt administrativt arbejde, der ikke specifikt knytter sig til den pågældende transport.

Pauser, jf. artikel 4, hviletid, jf. artikel 5, samt rådighedstid, jf. nærværende artikels stk. 2, medregnes ikke til arbejdstiden, medmindre der i parternes lovgivning eller i aftaler mellem arbejdsmarkedets parter er fastsat regler om compensation for eller begrænsning af rådighedstid

2) "rådighedstid":

- andre perioder end pauser og hviletid, hvor en mobil arbejdstager ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være til rådighed for at kunne imødekomme eventuelle opfordringer til at påtage sig eller genoptage kørsel eller at udføre andet arbejde. Som rådighedstid anses navnlig perioder, hvor den mobile arbejdstager ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog, samt ventetid ved grænserne og ventetid, der skyldes kørselsforbud.

En mobil arbejdstager skal have forudgående kendskab til disse perioder og den forventede varighed heraf, dvs. enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder, eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter, og/eller i henhold til parternes lovgivning

- for så vidt angår mobile arbejdstagere, der kører i hold, omfatter rådighedstiden den tid, der under køretøjets kørsel tilbringes ved siden af føreren eller i køje

3) "arbejdsplads":

- det sted, hvor det primære forretningssted for den transportvirksomhed, som en person udfører mobile vejtransportaktiviteter for, er beliggende, herunder virksomhedens sekundære forretningssteder, uanset om de har samme adresse som hovedsædet eller det primære forretningssted
- det køretøj, som en person, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, bruger, når den pågældende udfører sit arbejde, og
- ethvert andet sted, hvor de aktiviteter, der er forbundet med gennemførelsen af en transport, foregår

4) "mobil arbejdstager": med henblik på denne afdeling enhver arbejdstager, som er en del af det kørende personale, herunder praktikanter og lærlinge, og som beskæftiges af en virksomhed, der udfører personbefordring ad vej eller vejgodstransport på den anden parts område

- 5) "selvstændig chauffør": enhver person, hvis erhvervsmæssige hovedaktivitet er vejgodstransport for fremmed regning, som har tilladelse til at arbejde for egen regning og ikke er bundet til en arbejdsgiver ved en ansættelseskontrakt eller noget andet arbejdsmæssigt hierarkisk afhængighedsforhold, som frit kan tilrettelægge den pågældende erhvervsaktivitet, og hvis indkomst afhænger direkte af overskuddet, og som alene eller i samarbejde med andre selvstændige chauffører frit kan have erhvervsmæssige forbindelser med flere kunder.

For så vidt angår denne afdeling har chauffører, der ikke opfylder disse kriterier, samme rettigheder og forpligtelser som dem, der i henhold til denne afdeling gælder for mobile arbejdstagere

- 6) "person, der udfører mobile vejtransportaktiviteter": enhver mobil arbejdstager eller selvstændig chauffør, der udfører sådanne aktiviteter
- 7) "uge": perioden mellem mandag kl. 00.00 og søndag kl. 24.00
- 8) "natperiode": ethvert tidsrum på mindst fire timer mellem kl. 00.00 og kl. 07.00 i henhold til national lovgivning, og
- 9) "natarbejde": alt arbejde, som udføres i natperioden.

ARTIKEL 3

Maksimal ugentlig arbejdstid

1. Hver part træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke overstiger 48 timer. Den maksimale ugentlige arbejdstid kan udvides til 60 timer, under forudsætning af at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke udgør mere end 48 timer i en firemåneders periode.
2. Hver part træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at arbejdstiden, når der udføres arbejde for mere end én arbejdsgiver, svarer til summen af de præsterede arbejdstimer. Arbejdsgiveren anmoder skriftligt den mobile arbejdstager om at aflægge regnskab for arbejde udført for en anden arbejdsgiver. Den mobile arbejdstager giver disse oplysninger skriftligt.

ARTIKEL 4

Pauser

Parterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, jf. dog dette bilags del B, afdeling 2, under ingen omstændigheder arbejder mere end seks timer i træk uden pause. Arbejdstiden skal afbrydes af en pause på mindst 30 minutter, hvis den samlede arbejdstid er på seks til ni timer, og med en pause på mindst 45 minutter, hvis den samlede arbejdstid er på mere end ni timer.

Pauser kan opdeles i perioder på mindst 15 minutter hver.

ARTIKEL 5

Hvil

Med hensyn til hviletid er lærlinge og praktikanter, som beskæftiges af en virksomhed, der udfører vejgodstransport på den anden parts område, i denne afdeling omfattet af de samme bestemmelser som andre mobile arbejdstagere i henhold til dette bilags del B, afdeling 2.

ARTIKEL 6

Natarbejde

Parterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre

- a) at den daglige arbejdstid ikke overstiger 10 timer for hvert tidsrum på 24 timer, hvis der udføres natarbejde, og
- b) at natarbejde kompenseres i overensstemmelse med national lovgivning, kollektive overenskomster, aftaler mellem arbejdsmarkedets parter og/eller national praksis, og på betingelse af, at en sådan kompensation ikke bringer færdselssikkerheden i fare.

ARTIKEL 7

Undtagelser

1. Undtagelser fra artikel 3 og 6 kan af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse vedtages ved kollektive overenskomster, aftaler mellem arbejdsmarkedets parter eller, hvis dette ikke er muligt, ved love og administrative bestemmelser, forudsat at de berørte arbejdsmarkedsrepræsentanter høres, og at der udfoldes bestræbelser på at fremme alle relevante former for arbejdsmarkedsdialog.
2. Muligheden for at vedtage undtagelser fra artikel 3 må ikke medføre, at der fastsættes en referenceperiode på over seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer.
3. De undtagelser, som en part anvender i henhold til stk. 1, meddeles Specialudvalget om Økonomi og Handel.

ARTIKEL 8

Information og registrering

Parterne sørger for

- a) at mobile arbejdstagere underrettes om de relevante nationale forskrifter, transportvirksomhedens interne regler og aftalerne mellem arbejdsmarkedets parter, herunder især de kollektive overenskomster og eventuelle aftaler på virksomhedsniveau, som er indgået på grundlag af denne afdeling, og
- b) at arbejdstiden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, registreres. De registrerede oplysninger skal opbevares i mindst to år efter udløbet af den pågældende periode. Arbejdsgiverne er ansvarlige for registreringen af de mobile arbejdstageres arbejdstid. Arbejdsgiveren skal udlevere en kopi af registreringen af de præsterede timer til de mobile arbejdstagere, hvis de anmoder om det.

ARTIKEL 9

Gunstigere bestemmelser

Denne afdeling berører ikke parternes mulighed for at anvende eller indføre love eller administrative bestemmelser, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af sikkerhed og sundhed for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, eller deres mulighed for at fremme eller tillade anvendelse af kollektive overenskomster eller andre aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af de mobile arbejdstageres sikkerhed og sundhed. Disse bestemmelser finder anvendelse uden forskelsbehandling.

AFDELING 4

FØRERES BRUG AF TAKOGRAFER

ARTIKEL 1

Genstand og principper

I denne afdeling fastsættes krav til førere, der er omfattet af anvendelsesområdet for del B, afdeling 2, med hensyn til brug af takografer, jf. denne aftales artikel 280, litra b).

ARTIKEL 2

Definitioner

1. Definitionerne i del B, afdeling 2, artikel 2, finder anvendelse på denne afdeling.
2. Foruden definitionerne i stk. 1 forstås i denne afdeling ved:
 - a) "takograf" eller "kontrolapparat": udstyr, der er bestemt til installation i køretøjer for hel- eller halvautomatisk at vise, registrere, udskrive, lagre og udlæse nærmere oplysninger om sådanne køretøjers kørsel, herunder hastighed, og nærmere oplysninger vedrørende deres føreres bestemte aktivitetsperioder

- b) "diagramark": et til varig optegnelse af oplysninger beregnet ark, som lægges i en analog takograf, og på hvilket den analoge takografs skriveanordning fortløbende optegner de oplysninger, der skal registreres
- c) "takografkort": et chipkort til anvendelse i takografen, som giver takografen mulighed for at fastlægge kortindehaverens rolle og for at overføre og lagre data
- d) "fører kort": et takografkort, som en parts kompetente myndigheder udsteder til en bestemt fører, og som identificerer føreren og giver mulighed for at lagre aktivitetsdata for føreren
- e) "analog takograf": en takograf, hvori der anvendes et diagramark i overensstemmelse med bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014⁷ som tilpasset ved tillæg 27-B-4-1
- f) "digital takograf": en takograf, hvori der anvendes et takografkort i overensstemmelse med et af følgende sæt specifikationer som tilpasset ved tillæg 27-B-4-2:
- bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, som finder anvendelse indtil den 30. september 2011
 - bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, som finder anvendelse fra den 1. oktober 2011, eller
 - bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, som finder anvendelse fra den 1. oktober 2012

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- g) "intelligent takograf 1": en takograf, der opfylder kravene i bilag I C til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799⁸, som finder anvendelse fra den 15. juni 2019 til den 20. august 2023, som tilpasset ved tillæg 27-B-4-3
- h) "intelligent takograf 2": en takograf, der opfylder kravene i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799, som tilpasset ved tillæg 27-B-4-4
- i) "hændelse": unormal funktion, som afsløres af den digitale takograf og kan skyldes forsøg på misbrug, og
- j) "ugyldigt kort": et kort, som enten findes defekt, som ikke har bestået den indledende ægthedskontrol, hvis gyldighedsperiode endnu ikke er begyndt, eller hvis udløbsdato er overskredet.

ARTIKEL 3

Anvendelse af førerkort

1. Et førerkort er personligt.
2. En fører må ikke besidde mere end ét gyldigt førerkort og må kun bruge sit eget personlige førerkort. En fører må ikke benytte et førerkort, som er beskadiget eller udløbet.

⁸ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 af 18. marts 2016 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om fastsættelse af forskrifter for konstruktion, afprøvning, installering, brug og reparation af takografer og deres komponenter (EUT L 139 af 26.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ARTIKEL 4

Udstedelse af førerkort

1. Førerkort udstedes efter anmodning rettet til den kompetente myndighed i den part, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl.
2. I denne artikel forstås ved "sædvanlig bopæl" det sted, hvor en person sædvanligvis bor, det vil sige mindst 185 dage pr. kalenderår, på grund af et privat og erhvervsmæssigt tilhørsforhold eller, hvis der er tale om en person uden erhvervsmæssigt tilhørsforhold, på grund af et privat tilhørsforhold med snævre bånd mellem personen og det sted, hvor vedkommende bor.

En person, som har erhvervsmæssigt tilhørsforhold på et sted, der er forskelligt fra det sted, hvor vedkommende har privat tilhørsforhold, og som derfor er nødsaget til skiftevis at tage ophold på forskellige steder i de to parter, anses dog for at have sædvanlig bopæl på stedet for det private tilhørsforhold på betingelse af, at den pågældende regelmæssigt vender tilbage hertil. Denne betingelse kræves ikke opfyldt, når den pågældende opholder sig i en part med henblik på at udføre en arbejdsopgave af bestemt varighed.

3. Førerne forelægger bevis for deres sædvanlige bopæl ved ethvert egnet middel, navnlig identitetskort eller ethvert andet gyldigt dokument.

ARTIKEL 5

Fornyelse af førerkort

Når en fører ønsker at forny sit førerkort, indsender vedkommende en anmodning herom til de kompetente myndigheder i den part, hvor vedkommende har sin sædvanlige bopæl, senest 15 arbejdsdage inden kortet udløber.

ARTIKEL 6

Anvendelse af førerkort og diagramark

1. Førere anvender diagramark eller førerkort hver dag, hvor de kører, fra det øjeblik, hvor de overtager et køretøj. Diagramarket eller førerkortet udtages først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udtage det på andre tidspunkter, eller det er nødvendigt for at indlæse landets nationalitetsmærke efter at have krydset en grænse. Intet diagramark eller førerkort må anvendes ud over det tidsrum, som det gælder for.
2. Førerne beskytter på passende måde diagramark og førerkort og må ikke anvende tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort. Føreren sørger under hensyn til tjenestens varighed for, at udskrift af data fra takografen på en kontrolmedarbejders anmodning kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol.

3. Når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene den i køretøjet monterede takograf, skal de i stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv), nævnte tidsrum:

- a) hvis køretøjet har en analog takograf monteret, noteres på diagramarket ved hjælp af håndskrevne angivelser, automatiske optegnelser eller på anden vis, således at de er let læselige, og uden at diagramarket tilsmudses, eller
- b) hvis køretøjet har en digital takograf, en intelligent takograf 1 eller en intelligent takograf 2 monteret, indlæses på førerkortet ved hjælp af takografens manuelle indlæsningsmulighed.

Parterne må ikke pålægge førere et krav om at forelægge formularer, der bekræfter deres aktiviteter, når de har forladt køretøjet.

4. Når der er mere end én fører i et køretøj, der har en digital takograf, en intelligent takograf 1 eller en intelligent takograf 2 monteret, sørger hver fører for, at dennes førerkort anbringes det rigtige sted i takografen.

Når der er mere end én fører i et køretøj, der har en analog takograf monteret, foretager førerne de nødvendige udskiftninger af diagramarkene, således at de relevante oplysninger optegnes på diagramarket for den fører, der til enhver tid fører køretøjet.

5. Førere skal:

- a) sørge for, at den tid, der registreres på diagramarket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er registreret

b) betjene takografens indstillingsanordning på en sådan måde, at følgende tider optegnes særskilt og klart:

i) under tegnet : køretid

ii) under tegnet : "andet arbejde": anden aktivitet end kørsel som defineret i del B, afdeling 3, artikel 2, litra a), herunder alt arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren

iii) under tegnet : "rådighedstid": som defineret i del B, afdeling 3, artikel 2, litra b)

iv) under tegnet : pauser, hvil, årlig ferie eller sygeorlov, og

v) under tegnet for "færge/tog": som supplement til tegnet : hviletiden om bord på færge eller tog som krævet i del B, afdeling 2, artikel 6, stk. 12.

6. Hver fører i et køretøj, der har en analog takograf monteret, skal anføre følgende oplysninger på sit diagramark:

a) ved begyndelsen af diagramarkets benyttelse: førerens efternavn og fornavn

b) ved begyndelsen og slutningen af diagramarkets benyttelse: tidspunkt og sted

- c) registreringsnummer på det køretøj, som er anvist føreren, til den første tur, der er noteret på diagramarket, og derefter i rækkefølge, såfremt der skiftes køretøj under benyttelsen af diagramarket
- d) kilometertællerens stand
- i) inden den første tur, der er noteret på diagramarket
 - ii) ved slutningen af den sidste tur, der er noteret på diagramarket, og
 - iii) hvis der skiftes køretøj i løbet af arbejdsdagen (det foregående køretøjs tæller og det nye køretøjs tæller)
- e) tidspunktet for ethvert skift af køretøj, og
- f) nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede. Føreren skal også anføre nationalitetsmærket for det land eller område, som føreren kører ind i efter at have krydset en medlemsstats grænse og Gibraltars grænse, ved begyndelsen af førerens første stop i denne medlemsstat eller Gibraltar. Dette første stop skal foretages på den nærmest mulige holdeplads ved eller efter grænsen. Hvis grænsen krydses på en færge eller i et tog, indlæser føreren nationalitetsmærket for landet ved ankomsthavnen eller ankomststationen.

7. Føreren indlæser i den digitale takograf nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede.

Føreren skal også anføre nationalitetsmærket for det land eller område, som føreren kører ind i efter at have krydset en parts eller, for så vidt angår Unionen, en medlemsstats grænse, ved begyndelsen af førerens første stop i denne part eller, for så vidt angår Unionen, i medlemsstaten. Dette første stop skal foretages på den nærmest mulige holdeplads ved eller efter grænsen. Hvis grænsen krydses på en færge eller i et tog, indlæser føreren nationalitetsmærket for landet ved ankomsthavnen eller ankomststationen.

En part eller, for så vidt angår Unionen, en medlemsstat kan pålægge førerne af køretøjer, der udfører indlandstransport på landets område, ud over landets nationalitetsmærke at tilføje mere detaljerede geografiske betegnelser, hvis parten på forhånd har underrettet den anden part om disse detaljerede geografiske betegnelser.

Førerne pålægges ikke at indlæse de i første afsnit, første punktum, omhandlede oplysninger, hvis takografen automatisk registrerer disse positionsdata.

ARTIKEL 7

Korrekt anvendelse af takografer

1. Transportvirksomheder og førere sørger for, at førerkort og digitale takografer fungerer og anvendes korrekt. Transportvirksomheder og førere, der anvender analoge takografer, sørger for, at de fungerer korrekt, og at diagramarkene anvendes korrekt.

2. Det er forbudt at forfalske, skjule, fjerne eller ødelægge data, der er registreret på diagramarket eller lagret i takografen eller førerkortet, samt udskrifter fra takografen. Det er også forbudt at manipulere med takografen, diagramarket eller førerkortet, således at data og/eller udskrevne oplysninger forfalskes, fjernes eller ødelægges. Der må ikke i køretøjet findes indretninger, som kan anvendes til dette formål.

ARTIKEL 8

Stjålne, bortkomne eller beskadigede førerkort

1. Parternes udstedende myndigheder fører register over udstedte, stjålne, bortkomne eller beskadigede førerkort i en periode svarende til mindst deres gyldighed.
2. Hvis et førerkort beskadiges eller bliver uanvendeligt, sender føreren kortet tilbage til den kompetente myndighed i det land, hvor vedkommende har sin sædvanlige bopæl. Tyveri af førerkort skal behørigt anmeldes til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor tyveriet fandt sted.
3. Enhver bortkomst af et førerkort skal anmeldes behørigt til de kompetente myndigheder i den udstedende part samt til de kompetente myndigheder i den part, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, medmindre det er den samme myndighed.
4. Hvis førerkortet beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, skal føreren inden for en frist på syv dage anmode de kompetente myndigheder i den part, hvor vedkommende har sin sædvanlige bopæl, om et nyt kort.

5. Under de i stk. 4 nævnte omstændigheder kan føreren køre uden førerkort i højst 15 dage eller længere, hvis det er nødvendigt for at føre køretøjet tilbage til det sted, hvor det har base, såfremt føreren kan godtgøre, at det er umuligt for ham at forevise eller anvende kortet i denne periode.

ARTIKEL 9

Beskadigede førerkort og diagramark

1. Beskadiges et diagramark, som indeholder optegnelser, eller et førerkort, opbevarer førerne det beskadigede diagramark eller førerkort sammen med de reservediagramark, som erstatter det.
2. Hvis et førerkort beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, skal føreren:
 - a) ved kørselens begyndelse udskrive oplysningerne om det køretøj, vedkommende fører, og på udskriften anføre:
 - i) oplysninger, der gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift, og
 - ii) perioderne omhandlet i artikel 6, stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv), og
 - b) ved kørselens afslutning udskrive oplysningerne om de perioder, som takografen har registreret, anføre eventuelle perioder med andet arbejde, rådighedstid og hvil efter den udskrift lavet ved kørselens begyndelse, når disse ikke er registreret af takografen, og anføre oplysninger på dette dokument, som gør det muligt at identificere føreren (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt førerens underskrift.

ARTIKEL 10

Registreringer, som førere skal medbringe

1. En fører af et køretøj, som har en analog takograf monteret, skal på en dertil bemyndiget kontrolmedarbejders anmodning kunne forevise:

- i) diagramarkene for den pågældende dag og de forudgående 28 dage
- ii) førerkortet, hvis han er indehaver af et sådant, og
- iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

2. En fører af et køretøj, som har en digital takograf, en intelligent takograf 1 eller en intelligent takograf 2 monteret, skal på en dertil bemyndiget kontrolmedarbejders anmodning kunne forevise:

- i) sit førerkort
- ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende dag og de forudgående 28 dage, og
- iii) diagramarkene for den samme periode som den, der er nævnt i nr. ii), hvis føreren i denne periode har ført et køretøj, som har en analog takograf monteret.

Fra den 31. december 2024 erstattes perioden på 28 dage nævnt i stk. 1, nr. i) og iii), og stk. 2, nr. ii), med 56 dage.

3. En dertil bemyndiget kontrolmedarbejder kan kontrollere overholdelsen af del B, afdeling 2, ved at analysere diagramarkene og de viste, udskrevne eller overførte data, som er registreret af takografen eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ethvert andet dokument, der begrundet manglende overholdelse af en bestemmelse i nævnte afdeling.

ARTIKEL 11

Procedurer for førere i tilfælde af funktionsfejl i udstyr

Udviser en takograf en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion, skal føreren nedfælde data, der gør det muligt at identificere den pågældende (navn, nummer på førerkort eller kørekort), herunder underskrift, samt oplysninger om de forskellige tidsperioder, såfremt takografen ikke længere registrerer eller udskriver disse korrekt,

- a) på diagramarket eller diagramarkene, eller
- b) på et midlertidigt ark, der vedlægges diagramarket eller opbevares sammen med førerkortet.

ARTIKEL 12

Håndhævelsesforanstaltninger

1. Hver part træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at bestemmelserne i del B, afdeling 2, 3 og 4, overholdes, navnlig ved årligt at sikre et hensigtsmæssigt niveau af vejkontrol og kontrol hos virksomheder, som dækker et stort og repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer i alle transportkategorier, der er omfattet af disse afdelingers anvendelsesområde.

De kompetente myndigheder i hver part tilrettelægger kontroller, hvor:

- i) mindst 3 % af arbejdsdagene for førere af køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for del B, afdeling 2, kontrolleres i hvert kalenderår, og
- ii) mindst 30 % af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage kontrolleres på vejen, og mindst 50 % kontrolleres hos virksomheder.

Vejkontrollen omfatter følgende elementer:

- i) daglige og ugentlige køretider, afbrydelser samt daglige og ugentlige hviletider
- ii) diagramarkene for de foregående dage, der skal være til stede i køretøjet, og/eller og/eller de data, der for samme periode er lagret i det førerkort og/eller datalageret i takografen og/eller på udskrifterne, når dette er påkrævet, og

- iii) takografens korrekte funktion.

Der foretages kontrol af indenlandske og udenlandske køretøjer, virksomheder og førere uden forskelsbehandling, og uanset turens oprindelse eller bestemmelsessted eller takografens type.

Ud over de elementer, der er omfattet af vejkontrol, omfatter elementerne af kontrollen hos virksomhederne følgende:

- i) ugentlige hviletider og køretiderne mellem disse hviletider
- ii) tilladt køretid for 14 døgn
- iii) kompensation for reducerede ugentlige hviletider, jf. del B, afdeling 2, artikel 6, stk. 6, og 7, og
- iv) anvendelse af diagramark og/eller køretøjsenhed og førerkort samt udskrifter og/eller tilrettelæggelse af føreres arbejdstid.

2. Hvis vejkontrol af føreren af et køretøj, der er indregistreret i en anden parts område, giver grund til at formode, at der er begået overtrædelser, som ikke kan konstateres ved kontrollen, fordi de nødvendige data mangler, bistår parternes kompetente myndigheder hinanden med at klarlægge situationen. Hvis en parts kompetente myndigheder med henblik herpå foretager kontrol hos virksomheden, meddeles resultaterne af denne kontrol den anden parts kompetente myndigheder.

3. Parternes kompetente myndigheder samarbejder indbyrdes om tilrettelæggelsen af samordnet vejkontrol.
4. Hver part indfører et system for risikoklassificering af virksomheder, der er baseret på antallet og grovheden af overtrædelser, jf. tillæg 27-A-1-1, og overtrædelser opført på listen i tillæg 27-A-1-1a.
5. Virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres grundigere og hyppigere.
6. Hver part og for Unionens vedkommende hver medlemsstat bemyndiger sine kompetente myndigheder til at pålægge en vejgodstransportoperatør og/eller en fører en sanktion for en overtrædelse af de gældende bestemmelser om køretid, pauser og hviletid, som konstateres på dens område, og for hvilken der ikke allerede er pålagt en sanktion, selv hvis den pågældende overtrædelse er begået på den anden parts område eller for Unionens vedkommende på en medlemsstats eller et tredjelands område.

TILPASNINGER AF DE TEKNISKE SPECIFIKATIONER
FOR ANALOGE TAKOGRAFER

Bilag I til forordning (EU) nr. 165/2014 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

- a) I afsnit III (Konstruktionsnormer for kontrolapparatet), litra c) (Skriveanordninger), punkt 4.1, ændres henvisningen til "artikel 34, stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv), i denne forordning" til "artikel 6, stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv), i del B, afdeling 4, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
- b) I afsnit III (Konstruktionsnormer for kontrolapparatet), litra c) (Skriveanordninger), punkt 4.2, ændres "artikel 34 i denne forordning" til "artikel 6, stk. 5, i del B, afdeling 4, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
- c) I afsnit IV (Diagrammark), litra a) (Almindelige bestemmelser), punkt 1, tredje afsnit, ændres "artikel 34 i nærværende forordning" til "artikel 6, stk. 6, i del B, afdeling 4, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

- d) I afsnit V (Installation af kontrolapparatet), punkt 5, første afsnit, ændres "denne forordning" til "del B, afdeling 4, og del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
- e) I afsnit V (Installation af kontrolapparatet), punkt 5, tredje afsnit, ændres "bilag II, afsnit A til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF" til "den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3)" og "nærværende forordning" til "del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
- f) I afsnit VI (Efterprøvning og kontrol) indsættes i teksten før punkt 1, efter "medlemsstaterne" ordene "og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar".
- g) I afsnit VI (Efterprøvning og kontrol) indsættes i punkt 1 (Certificering af nye eller reparerede instrumenter), andet afsnit, efter "medlemsstaterne" ordene "og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar", og "forordningen" ændres til "del B, afdeling 4, og del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
- h) I afsnit VI (Efterprøvning og kontrol) indsættes i punkt 3 (Periodisk kontrol), litra b), efter "medlemsstaterne" ordene "og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar".

TILPASNINGER AF DE TEKNISKE SPECIFIKATIONER
FOR DIGITALE TAKOGRAFER

Bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 og tillæggene, som blev indført ved Rådets forordning (EF) nr. 2135/98⁹, tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

1. For Det Forenede Kongeriges for så vidt angår Gibraltar ændres henvisningerne til "medlemsstat" til "part", undtagen henvisningerne i afsnit IV (Konstruktions- og funktionskrav til fartskriverkort), punkt 174, og i afsnit VII (Udstedelse af kort), punkt 268a.
2. "Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85" og "forordning (EF) nr. 561/2006" ændres til "del B, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

⁹ Rådets forordning (EF) nr. 2135/98 af 24. september 1998 om ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og direktiv 88/599/EØF vedrørende gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/84 og (EØF) nr. 3821/85 (EFT L 274 af 9.10.1998, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1998/2135/oj>).

Afsnit I (Definitioner) i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

3. Litra u) affattes således:

"u) "effektiv dækperiferi": gennemsnittet af de afstande, hvert enkelt af køretøjets trækkende hjul tilbagelægger ved en fuld omdrejning. Måling af sådanne afstande skal finde sted under normale prøvebetingelser som defineret i krav 414 og angives i formen " $l = \dots \text{ mm}$ ". Køretøjsfabrikanten kan erstatte måling af sådanne afstande med en teoretisk beregning, som tager hensyn til vægtfordelingen på akslerne for det driftsklare, ubelastede køretøj, dvs. med kølervæske, smøremidler, brændstof, værktøj, reservehjul og fører. Metoderne til en sådan teoretisk beregning skal godkendes af de kompetente myndigheder i en part, og det skal ske, før takografen aktiveres".

4. I litra bb) ændres henvisningen til "Rådets direktiv 92/6/EØF" til "hver parts gældende lovgivning".

5. Litra ii) affattes således:

"sikkerhedsattestering": den proces, hvorved det attesteres af et attesteringsorgan, der arbejder ud fra fælles kriterier, at kontrolapparatet (eller -komponenten) eller det undersøgte takografkort opfylder sikkerhedsforskrifterne defineret i tillæg 10 (fælles sikkerhedsmål)".

6. I litra mm) ændres henvisningen til "Rådets direktiv 92/23/EØF" til "FN-ECE-regulativ nr. 54".

7. I litra nn) affattes fodnote 17 således:

""Køretøjets identifikationsnummer": en struktureret kombination af skrifttegn, som fabrikanten tildeler hvert køretøj, og som består af to dele: Den første del består af højst seks skrifttegn (bogstaver eller tal) og skal angive køretøjets almindelige kendetegn, navnlig typen og modellen. Den anden del består af otte skrifttegn, hvoraf de første fire kan være bogstaver eller tal, og de sidste fire kun kan være tal, som sammen med den første del gør det muligt entydigt at identificere et bestemt køretøj."

8. I litra rr) affattes første led som følger:

"— alene installeres og anvendes i køretøjer af typerne M1 og N1 som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3)".

Afsnit II (Kontrolapparatets generelle egenskaber og funktioner) i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

9. Punkt 004, sidste afsnit, udgår.

Afsnit III (Konstruktions- og funktionskrav til kontrolapparater) i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

10. I punkt 065 ændres henvisningen til "direktiv 2007/46/EF" til "den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3)".

11. I punkt 162 ændres henvisningen til "Kommissionens direktiv 95/54/EF af 31. oktober 1995 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 72/245/EØF" til "FN-ECE-regulativ nr. 10".

Afsnit IV (Konstruktions- og funktionskrav til fartskriverkort) i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

12. I punkt 174 ændres henvisningen til "UK: Det Forenede Kongerige" til "For Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar er nationalitetsmærket GBZ".
13. I punkt 185 ændres henvisningen til "Fællesskabets område" til "Unionens og Gibraltars område".
14. I punkt 188 ændres henvisningen til "Kommissionens direktiv 95/54/EF af 31. oktober 1995" til "FN-ECE-regulativ nr. 10".
15. Punkt 189, sidste afsnit, udgår.

Afsnit V (Montering af kontrolapparatet) i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

16. I punkt 250a ændres henvisningen til "forordning (EF) nr. 68/2009" til "tillæg 12 til dette bilag".

Afsnit VI (Kontrol, eftersyn og reparationer) i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

17. Indledningen affattes således:

"Kapitel V, punkt 3, i dette bilag indeholder bestemmelser for, under hvilke omstændigheder plomber må fjernes som omhandlet i artikel 5, stk. 5, i del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side."

18. I punkt 1 (Autorisering af installatører eller værksteder) ændres henvisningen til "artikel 12, stk. 1, i denne forordning" til "artikel 5, stk. 1, og artikel 8 i del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

Afsnit VII (Udstedelse af kort) i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

19. I punkt 268a indsættes efter "medlemsstaterne", hver gang det forekommer, ordene "og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar".

Afsnit VIII (Typegodkendelse af kontrolapparat og fartskriverkort) i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

20. I punkt 271 udgår "i overensstemmelse med artikel 5 i denne forordning".

Tillæg 1 (Dataordliste) til bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

21. I punkt 2.111 ændres henvisningen til "direktiv 92/23/EØF" til "FN-ECE-regulativ nr. 54".

Tillæg 9 (Typegodkendelse – liste over mindstekrav til prøver) til bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

22. I afsnit 2 (Funktionsprøver for køretøjsenhed), punkt 5.1, ændres henvisningen til "direktiv 95/54/EF" til "FN-ECE-regulativ nr. 10".

23. I afsnit 3 (Funktionsprøver for bevægelsesføler), punkt 5.1, ændres henvisningen til "direktiv 95/54/EF" til "FN-ECE-regulativ nr. 10".

Tillæg 12 (Adapter til køretøjer i klasse M1 og N1) til bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

24. I afsnit 4 (Konstruktions- og funktionskrav til adapteren), punkt 4.5 (Funktionsspecifikationer), ændres i ADA_023 "Kommissionens direktiv 2006/28/EF om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 72/245/EØF" til "FN-ECE-regulativ nr. 10".
25. I afsnit 7.2 (Funktionsattest), punkt 5.1 i tabellen, ændres "direktiv 2006/28/EF" til "FN-ECE-regulativ nr. 10".

TILPASNINGER AF DE TEKNISKE SPECIFIKATIONER
FOR DEN INTELLIGENTE TAKOGRAF 1

Gennemførelsesforordning (EU) 2016/799, herunder bilag og tillæg dertil, i den udgave af den, der fandt anvendelse indtil den 20. august 2023, tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

1. For Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar ændres henvisningerne til "medlemsstat" til "part", undtagen henvisningerne i punkt 229 i afsnit 4.1 og i punkt 424 i afsnit 7.
2. "Forordning (EØF) nr. 3820/85" og "forordning (EF) nr. 561/2006" ændres til "del B, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
3. "Forordning (EU) nr. 165/2014" ændres til "del B, afdeling 4, og del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side", undtagen hvad angår henvisningerne i punkt 402 i afsnit 5.3 og i punkt 424 i afsnit 7.
4. "Direktiv (EU) 2015/719" og "Rådets direktiv 96/53/EF" ændres til "del C, afdeling 1, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

Afsnit 1 (Definitioner) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

5. Litra u) affattes således:

"u) "effektiv dækperiferi":

gennemsnittet af de afstande, hvert enkelt af køretøjets trækkende hjul tilbagelægger ved en fuld omdrejning. Måling af sådanne afstande skal finde sted under normale prøvebetingelser som defineret i krav 414 og angives i formen " $l = \dots \text{ mm}$ ".

Køretøjsfabrikanten kan erstatte måling af sådanne afstande med en teoretisk beregning, som tager hensyn til vægtfordelingen på akslerne for det driftsklare, ubelastede køretøj, dvs. med kølervæske, smøremidler, brændstof, værktøj, reservehjul og fører. Metoderne til en sådan teoretisk beregning skal godkendes af de kompetente myndigheder i en part, og det skal ske, før takografen aktiveres".

6. I litra hh) ændres henvisningen til "Rådets direktiv 92/6/EØF" til "hver parts gældende lovgivning".

7. I litra uu) ændres henvisningen til "Rådets direktiv 92/23/EØF" til "FN-ECE-regulativ nr. 54".

8. I litra vv) affattes fodnote 9 således:

""Køretøjets identifikationsnummer": en struktureret kombination af skrifttegn, som fabrikanten tildeler hvert køretøj, og som består af to dele: Den første del består af højst seks skrifttegn (bogstaver eller tal) og skal angive køretøjets almindelige kendetegn, navnlig typen og modellen. Den anden del består af otte skrifttegn, hvoraf de første fire kan være bogstaver eller tal, og de sidste fire kun kan være tal, som sammen med den første del gør det muligt entydigt at identificere et bestemt køretøj."

9. I litra yy) affattes første led som følger:

"— alene installeres og anvendes i køretøjer af typerne M1 og N1 som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3)".

10. Litra aaa) udgår.

11. I litra ccc) ændres første afsnit til "15. juni 2019".

Afsnit 2 (Kontrolapparatets generelle egenskaber og funktioner) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

12. I afsnit 2.1, punkt 7, udgår sidste afsnit.

Afsnit 3 (Konstruktions- og funktionskrav til kontrolapparat) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

13. I punkt 200 i afsnit 3.20 udgår andet punktum i tredje afsnit.

14. Punkt 201 i afsnit 3.20 affattes således:

"Køretøjsenheden kan eventuelt også udlæse følgende data gennem en seriel dataforbindelse, som er uafhængig af en eventuel CAN-bus (ISO 11898 Road vehicles – Interchange of digital information – Controller Area Network (CAN) for high speed communication), således at disse data kan behandles af andre elektroniske enheder i køretøjet:

- aktuel UTC-dato og -klokkeslæt
- køretøjets hastighed
- samlet distance, som køretøjet har tilbagelagt (kilometerstand)
- aktuelt valgt aktivitet for fører og medchauffør
- oplysninger om, hvorvidt der aktuelt er indsat et takografkort i førerens kortplads og i medchaufførens kortplads og (i givet fald) oplysninger om identifikation af de tilsvarende kort (kortnummer og udstedende land).

Andre data kan udlæses ud over disse mindstekrav.

Når køretøjets tænding er tilsluttet, skal disse data udsendes permanent. Når køretøjets tænding er afbrudt, skal i det mindste enhver ændring i førers eller medchaufførs aktivitet og/eller enhver isætning eller udtagning af et fartskriverkort medføre tilsvarende afsendelse af data. Er dataafsendelsen stillet i bero, mens køretøjets tænding er afbrudt, skal de pågældende data blive tilgængelige, når køretøjets tænding tilsluttes igen.

Førerens samtykke skal indhentes, hvis personoplysninger overføres."

Afsnit 4 (Konstruktions- og funktionskrav til takografkort) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

15. I punkt 229) i afsnit 4.1 indsættes følgende afsnit:

"For Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar er nationalitetsmærket GBZ".

16. I punkt 237) ændres "artikel 26, stk. 4, i forordning (EU) nr. 165/2014" til "artikel 9, stk. 2, i del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

17. I dette bilags kapitel 4, afsnit, 4.4, punkt 241), ændres "Fællesskabets område" til "Unionens og Gibraltars område".

18. Punkt 246) i afsnit 4.5 udgår.

Afsnit 5 (Montering af kontrolapparatet) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

19. Punkt 397), første afsnit, i afsnit 5.2 affattes således:

"397) Der kan udelukkende i forbindelse med M1- og N1-køretøjer, som er forsynet med en adapter i henhold til tillæg 16 til dette bilag, og hvor det ikke er muligt at anføre alle de nødvendige oplysninger som beskrevet i krav 396, anvendes en anden, supplerende plade. I så fald skal den supplerende plade indeholde mindst de sidste fire led i krav 396."

20. I afsnit 5.3, punkt 402), ændres "artikel 22, stk. 3, i forordning (EU) nr. 165/2014" til "artikel 5, stk. 3, i del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

Afsnit 6 (Kontrol, eftersyn og reparationer) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

21. Indledningen affattes således:

"Bestemmelserne for, under hvilke omstændigheder plomber må fjernes, er fastlagt i dette bilags afsnit 5.3."

Afsnit 7 (Udstedelse af kort) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

22. I punkt 424) indsættes efter "Medlemsstaterne" ordene "Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar", og henvisningen til "artikel 31 i forordning (EU) nr. 165/2014" ændres til "artikel 13 i del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

Tillæg 1 (Dataordliste) til bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

23. I punkt 2.163 ændres "direktiv 92/23/EØF" til "FN-ECE-regulativ nr. 54".

Tillæg 11 (Fælles sikkerhedsmekanismer) til bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

24. I punkt 9.1.4 (Apparatniveau: køretøjsenheder) ændres "forordning (EU) nr. 581/2010" i første bemærkning under CSM_78 til "artikel 7, stk. 5, i del B, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
25. I punkt 9.1.5 (Apparatniveau: takografkort) ændres "forordning (EU) nr. 581/2010" i bemærkningen under CSM_89 til "artikel 7, stk. 5, i del B, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

Tillæg 12 (Lokalisering baseret på et globalt satellitnavigationssystem (GNSS)) til bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

26. I afsnit 1 (Indledning) udgår andet afsnit.
27. I afsnit 2 (Specifikation af GNSS-modtageren) ændres henvisningen til "forenelig med de serviceydelser, som leveres af programmerne Galileo og den Europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (EGNOS) som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1285/2013" til "forenelig med det satellitbaserede forstærkningssystem (SBAS)".

Tillæg 16 (Adapter til køretøjer i klasse M1 og N1) til bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

28. I afsnit 7 (Typegodkendelse af kontrolapparatet, når en adapter benyttes) erstattes i tabellen under punkt 5.1 henvisningen til "direktiv 2006/28/EF" af "FN-ECE-regulativ nr. 10".

TILPASNINGER AF DE TEKNISKE SPECIFIKATIONER
FOR DEN INTELLIGENTE TAKOGRAF 2

Gennemførelsesforordning (EU) 2016/799, herunder bilag og tillæg dertil, tilpasses med henblik på denne afdeling som følger:

Følgende ændringer finder anvendelse i hele bilag I C, herunder tillæg 1-17 hertil:

- a) Når det drejer sig om Det Forenede Kongeriges for så vidt angår Gibraltar, ændres henvisningerne til "medlemsstat" eller "medlemsstaterne", uanset hvor de forekommer, til "part", undtagen henvisningerne i punkt 229 i afsnit 4.1 og i punkt 424 i afsnit 7.
- b) "forordning (EF) nr. 561/2006" eller "Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006" ændres til "del B, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
- c) "forordning (EU) nr. 165/2014" ændres til "del B, afdeling 4, og del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side", undtagen henvisningerne i punkt 226d, 237, 402, 424, ITS_01, MIG_025 og, i tillæg 14, i punkt 1, første afsnit, i punkt 2, andet afsnit, i punkt 3 og i punkt DSC_26.

- d) "direktiv (EU) 2015/719" og "Rådets direktiv 96/53/EF" ændres til "del C, afdeling 1, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
- e) "bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85" ændres til "bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 som tilpasset ved tillæg 27-B-4-2 til bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
1. Afsnit 1 (Definitioner) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- f) Litra u) affattes således:
- "u) "effektiv dækperiferi": gennemsnittet af de afstande, hvert enkelt af køretøjets trækkende hjul tilbagelægger ved en fuld omdrejning. Måling af sådanne afstande skal finde sted under normale prøvebetingelser som defineret i krav 414 og angives i formen " $l = \dots \text{ mm}$ ". Køretøjsfabrikanten kan erstatte måling af sådanne afstande med en teoretisk beregning, som tager hensyn til vægtfordelingen på akslerne for det driftsklare, ubelastede køretøj, dvs. med kølervæske, smøremidler, brændstof, værktøj, reservehjul og fører. Metoderne til en sådan teoretisk beregning skal godkendes af de kompetente myndigheder i en part, og det skal ske, før takografen aktiveres".

g) I litra hh) ændres henvisningen til "Rådets direktiv 92/6/EØF, med senere ændringer" til "hver parts gældende lovgivning".

h) I litra uu) ændres henvisningen til "Rådets direktiv 92/23/EØF med senere ændringer" til "FN-ECE-regulativ nr. 54".

i) I litra vv) affattes fodnoten således:

""Køretøjets identifikationsnummer": en struktureret kombination af skrifttegn, som fabrikanten tildeler hvert køretøj, og som består af to dele: Den første del består af højst seks skrifttegn (bogstaver eller tal) og skal angive køretøjets almindelige kendetegn, navnlig typen og modellen. Den anden del består af otte skrifttegn, hvoraf de første fire kan være bogstaver eller tal, og de sidste fire kun kan være tal, som sammen med den første del gør det muligt entydigt at identificere et bestemt køretøj."

j) I litra yy) affattes første led som følger:

"— alene installeres og anvendes i køretøjer af typerne M1 og N1 som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3)".

k) Litra aaa) udgår.

l) I litra ccc) ændres definitionen af "dato for indførelse" til "21. februar 2024".

2. Afsnit 2 (Kontrolapparatets generelle egenskaber og funktioner) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:

m) Afsnit 2.1, punkt 7), sidste afsnit, affattes således:

"Dette sker i overensstemmelse med artikel 4 i del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side."

3. Afsnit 3 (Konstruktions- og funktionskrav til kontrolapparat) i bilag I C til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:

n) Punkt 201 i afsnit 3.20 affattes således:

"Køretøjsenheden kan eventuelt også udlæse følgende data gennem en seriel dataforbindelse, som er uafhængig af en eventuel CAN-bus (ISO 11898 Road vehicles – Interchange of digital information – Controller Area Network (CAN) for high speed communication), således at disse data kan behandles af andre elektroniske enheder i køretøjet:

- aktuel UTC-dato og -klokkeslæt
- køretøjets hastighed
- samlet distance, som køretøjet har tilbagelagt (kilometerstand)

- aktuelt valgt aktivitet for fører og medchauffør,
- oplysninger om, hvorvidt der aktuelt er indsat et takografkort i førerens kortplads og i medchaufførens kortplads og (i givet fald) oplysninger om identifikation af de tilsvarende kort (kortnummer og udstedende land).

Andre data kan udlæses ud over disse mindstekrav.

Når køretøjets tænding er tilsluttet, skal disse data udsendes permanent. Når køretøjets tænding er afbrudt, skal i det mindste enhver ændring i førers eller medchaufførs aktivitet og/eller enhver isætning eller udtagning af et fartskriverskort medføre tilsvarende afsendelse af data. Er dataafsendelsen stillet i bero, mens køretøjets tænding er afbrudt, skal de pågældende data blive tilgængelige, når køretøjets tænding tilsluttes igen.

Førerens samtykke skal indhentes, hvis personoplysninger overføres."

- o) I punkt 226d) i afdeling 3.28 slettes ", i overensstemmelse med artikel 12, stk. 5, i forordning (EU) nr. 165/2014".
- 4. Afsnit 4 (Konstruktions- og funktionskrav til takografkort) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- p) I punkt 229) i afsnit 4.1 indsættes følgende afsnit:

"For Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar er nationalitetsmærket GBZ".

- q) I punkt 237) ændres "artikel 26, stk. 4, i forordning (EU) nr. 165/2014" til "artikel 9, stk. 2, i del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
- r) I afsnit 4.4, punkt 241), ændres "Fællesskabets område" til "Unionens og Gibraltars område".
5. Afsnit 5 (Montering af kontrolapparatet) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- s) Punkt 397), første afsnit, i afsnit 5.2 affattes således:
- "397) Der kan udelukkende i forbindelse med M1- og N1-køretøjer, som er forsynet med en adapter i henhold til tillæg 16 til dette bilag, og hvor det ikke er muligt at anføre alle de nødvendige oplysninger som beskrevet i krav 396, anvendes en anden, supplerende plade. I så fald skal den supplerende plade indeholde mindst de sidste fire led i krav 396."
- t) I afsnit 5.3, punkt 402), ændres "artikel 22, stk. 3, i forordning (EU) nr. 165/2014" til "artikel 5, stk. 3, i del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftaleaftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".

6. Afsnit 6 (Kontrol, eftersyn og reparationer) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- u) Indledningen affattes således: "Bestemmelserne for, under hvilke omstændigheder plomber må fjernes, er fastlagt i dette bilags afsnit 5.3."
7. Afsnit 7 (Udstedelse af kort) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- v) I punkt 424) indsættes efter "Medlemsstaterne" ordene "og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar", og henvisningen til "artikel 31 i forordning (EU) nr. 165/2014" ændres til "artikel 13 i del C, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
8. Tillæg 1 (Dataordliste) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- w) I punkt 2.163 ændres "direktiv 92/23 (EØF) af 31. marts 1992, EFT L129, s. 95" til "FN-ECE-regulativ nr. 54".
9. Tillæg 11 (Fælles sikkerhedsmekanismer) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:

- x) I punkt 9.1.4 (Apparatniveau: køretøjsenheder) ændres "forordning (EU) nr. 581/2010" i første bemærkning under CSM_78 til "artikel 7, stk. 5, i del B, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
 - y) I punkt 9.1.5 (Apparatniveau: takografkort) ændres "forordning (EU) nr. 581/2010" i bemærkningen under CSM_89 til "artikel 7, stk. 5, i del B, afdeling 2, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
10. Tillæg 12 (Lokalisering baseret på et globalt satellitnavigationssystem (GNSS)) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- z) I afdeling 2 (Specifikation af GNSS-modtageren) erstattes henvisningen til "forenelig med de serviceydelser, som leveres af programmerne Galileo og den Europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (EGNOS) som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1285/2013" af "forenelig med det satellitbaserede forstærkningssystem (SBAS)".
11. Tillæg 13 (ITS-interface) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- aa) I krav ITS_01 slettes ordene ", i overensstemmelse med kravene i artikel 10 og 11 i forordning (EU) nr. 165/2014".

12. Tillæg 14 (Fjernkommunikationsfunktion) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- I afdeling 1, det indledende afsnit, udelades "i henhold til kravet i artikel 9 i forordning (EU) nr. 165/2014".
 - I afdeling 2, andet afsnit, udelades "der er omfattet af artikel 9 i forordning (EU) nr. 165/2014".
 - I DSC_26 udelades "i overensstemmelse med artikel 9 i forordning (EU) nr. 165/2014".
13. Tillæg 15 (Migration: forvaltning af sameksistensen af udstyrsgenerationer og versioner) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- bb) i afsnit 2.2 ændres "bilag I C til denne forordning" til "bilag I C til denne forordning som tilpasset ved tillæg 27-B-4-4 til bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side."
 - cc) I afsnit 5, krav MIG_025, ændres "artikel 34, stk. 7, i forordning (EU) nr. 165/2014" til "artikel 6, stk. 7, i del B, afdeling 4, i bilag 27 til aftalen for så vidt angår Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side".
14. Tillæg 16 (Adapter til køretøjer i klasse M1 og N1) i bilag I C til gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 tilpasses yderligere som følger:
- dd) I afsnit 7 (Typegodkendelse af kontrolapparatet, når en adapter benyttes) erstattes i tabellen under punkt 5.1 henvisningen til "direktiv 2006/28/EF" af "FN-ECE-regulativ nr. 10".

DEL C

KRAV TIL KØRETØJER, DER ANVENDES TIL GODSTRANSPORT I HENHOLD TIL DENNE AFTALES ARTIKEL 281

AFDELING 1

VÆGT OG DIMENSIONER

ARTIKEL 1

Genstand og principper

Den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner for køretøjer, der anvendes til vejgodstransport som omhandlet i denne aftales artikel 276, stk. 1, og artikel 277, er fastsat i tillæg 27-C-1-1.

ARTIKEL 2

Definitioner

I denne afdeling forstås ved:

- a) "motorkøretøj": ethvert selvstændigt motordrevet køretøj til kørsel på vej
- b) "påhængsvogn": ethvert påhængskøretøj bestemt til at blive trukket af et motorkøretøj, bortset fra sættevogne, og som er konstrueret og indrettet til godstransport
- c) "sættevogn": ethvert påhængskøretøj, som er konstrueret til at kobles til et motorkøretøj, således at påhængskøretøjet delvist hviler på et trækkende køretøj, og således at en væsentlig del af dets vægt og af dets last hviler på det trækkende køretøj, og som er konstrueret og indrettet til godstransport
- d) "vogntog":
 - enten et påhængsvogntog bestående af et motorkøretøj med tilkoblet påhængsvogn, eller
 - et sættevognstog bestående af et trækkende motorkøretøj og en tilkoblet sættevogn
- e) "temperaturkontrolleret køretøj": ethvert køretøj, hvor faste eller aftagelige opbygninger er specielt udstyret til transport af varer ved en kontrolleret temperatur, og hvis sidevægges tykkelse inklusive isolering mindst udgør 45 mm

- f) "største tilladte dimensioner": de største dimensioner for anvendelse af et køretøj
- g) "tilladt totalvægt": den største vægt for anvendelse af et lastet køretøj
- h) "tilladt akseltryk": det største tryk for anvendelse i international trafik af en enkelt aksel eller akselgruppe i lastet stand
- i) "ton": den vægt, som en masse på 1 ton svarer til, dvs. en kraft på 9,8 kilonewton (kN)
- j) "udelelig last": en last, som ved transport ad vej ikke kan deles op i to eller flere laster uden unødige omkostninger eller risiko for beskadigelse, og som på grund af sine dimensioner eller sin masse ikke kan transporteres på et motorkøretøj, en påhængsvogn eller et vogntog under overholdelse af alle forskrifter i denne afdeling
- k) "alternative brændstoffer" brændstoffer eller energikilder, som i hvert fald delvist erstatter fossile olieklender i energiforsyningen til transport, og som har potentiale til at bidrage til dekarboniseringen af transporten og forbedre miljøpræstationerne i transportsektoren, og som består af:
- i) elektricitet forbrugt i alle typer elektriske køretøjer
 - ii) brint
 - iii) naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas – CNG) og flydende form (flydende naturgas – LNG)

- iv) flydende gas (LPG), eller
- v) mekanisk energi fra lagring i køretøjet/kilder i køretøjet, inklusive overskydende varme
- l) "køretøj, der bruger alternative brændstoffer": et motorkøretøj, der helt eller delvist drives af et alternativt brændstof
- m) "nulemissionskøretøj": et tungt køretøj uden forbrændingsmotor eller med en forbrændingsmotor, der udleder under 1 g CO₂/kWh, og
- n) "intermodal transport": kombineret transport af en eller flere containere eller veksellad med en samlet længde på op til 45 fod, hvorunder en lastvogn, påhængsvogn, sættevogn med eller uden trækkende køretøj, et veksellad eller en container anvender vej til den indledende og/eller afsluttende strækning og til den resterende strækning anvender jernbane, indre vandveje eller søvejen.

ARTIKEL 3

Særlige tilladelser

Brug af køretøjer eller vogntog, der overskrider den tilladte totalvægt eller de største tilladte dimensioner, jf. tillæg 27-C-1-1, må kun finde sted, hvis køretøjerne eller vogntogene transporterer eller er beregnet til at transportere en udelelig last, og i så fald kun med særlig tilladelse, der meddeles af de kompetente myndigheder uden forskelsbehandling, eller efter ikkeforskelsbehandlende regler, der aftales med disse myndigheder fra sag til sag.

ARTIKEL 4

Lokale restriktioner

Denne afdeling er ikke til hinder for anvendelse af de bestemmelser, der i hver part gælder for kørsel på vej, og som tillader en begrænsning af køretøjers vægt og/eller dimensioner på visse veje eller vejanlæg.

Der kan blandt andet indføres lokale restriktioner vedrørende størst tilladte vægt og/eller dimensioner for køretøjer, der må anvendes i bestemte områder eller på bestemte veje, hvor infrastrukturen ikke er egnet til lange og tunge køretøjer, f.eks. bycentre, små landsbyer eller naturområder af særlig interesse.

ARTIKEL 5

Aerodynamiske anordninger, som monteres bag på køretøjer eller vogntog

1. Køretøjer eller vogntog, som er udstyret med aerodynamiske anordninger, må overskride de største tilladte længder, der er fastsat i punkt 1.1 i tillæg 27-C-1-1, med henblik på at tillade, at sådanne anordninger monteres bag på køretøjer eller vogntog. Køretøjer eller vogntog, som er udstyret med sådanne anordninger, skal overholde punkt 1.5 i tillæg 27-C-1-1, og en eventuel overskridelse af de største tilladte længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers eller vogntogs lad.

2. De i stk. 1 omhandlede aerodynamiske anordninger skal opfylde følgende driftsmæssige betingelser:

- a) under forhold, hvor andre trafikanters eller førerens sikkerhed er i fare, skal de foldes, trækkes ind eller fjernes af føreren
- b) aerodynamiske anordninger og udstyr med en længde på mere end 500 mm i brugspositionen skal kunne trækkes ind eller foldes
- c) anvendelse af dem i trafikinfrastrukturer i og mellem byer skal ske under hensyntagen til de specielle karakteristika ved områder, hvor hastighedsgrænsen er under eller lig med 50 km/h, og hvor bløde trafikanter i højere grad kan forventes at befinde sig, og
- d) de må ikke, når de er trukket ind/foldet, overskride den største tilladte længde med mere end 20 cm.

ARTIKEL 6

Aerodynamiske førerhuse

Køretøjer eller vogntog må overskride de største tilladte længder, der er fastsat i punkt 1.1 i tillæg 27-C-1-1, forudsat at deres førerhuse giver forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet og forbedret sikkerhed. Køretøjer eller vogntog udstyret med sådanne førerhuse skal overholde punkt 1.5 i tillæg 27-C-1-1, og en eventuel overskridelse af de største tilladte længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers lasteevne.

ARTIKEL 7

Intermodal transport

1. De største tilladte længder fastsat i punkt 1.1 i tillæg 27-C-1-1 med forbehold af, hvor det er relevant, artikel 6 og den største tilladte afstand fastsat i punkt 1.6 i tillæg 27-C-1-1 kan overskrides med 15 cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer tomme eller lastede containere eller veksellad med en længde på 45 fod, forudsat at vejtransporten af den pågældende container eller det pågældende veksellad indgår i intermodal transport udført i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat af hver part.
2. For intermodal transport kan den maksimalt tilladte totalvægt for sættevognstog med fem eller seks aksler overskrides med to ton i den kombination, der er omhandlet i punkt 2.2.2, litra a), i tillæg 27-C-1-1, og med fire ton i den kombination, der er omhandlet i punkt 2.2.2, litra b), i tillæg 27-C-1-1. Den maksimalt tilladte totalvægt for disse køretøjer må ikke overstige 44 ton.

ARTIKEL 8

Overensstemmelsesbevis

1. Som bevis for overensstemmelse med denne afdeling skal køretøjer, der er omfattet heraf, forsynes med et af følgende beviser:

a) en kombination af følgende to skilte:

- et fabrikationsskilt, der er et skilt eller en etiket, som fabrikanten har fastgjort på et køretøj, og som angiver de vigtigste tekniske data, der er nødvendige for at identificere køretøjet og give de kompetente myndigheder relevante oplysninger om tilladt totalmasse, og
- et skilt vedrørende dimensionerne, der så vidt muligt er anbragt ved siden af fabrikationsskiltet og indeholder følgende oplysninger:
 - i) fabrikantens navn
 - ii) køretøjets identifikationsnummer
 - iii) motorkøretøjets, påhængsvognens eller sættevognens længde (L)
 - iv) motorkøretøjets, påhængsvognens eller sættevognens bredde (W), og

v) data til opmåling af vogntogets længde:

- afstanden (a) mellem motorkøretøjets forkant og midten af koblingsanordningen (prodskrog eller sættevognskobling); såfremt koblingsanordningen har flere koblingspunkter, angives mindste og største værdi ($a_{\min}$ og $a_{\max}$)
- afstanden (b) mellem midten af påhængsvognens koblingsanordning (trækøjet) eller sættevognens koblingsanordning (kongetappen) og bagkanten af påhængsvognen eller sættevognen; såfremt koblingsanordningen har flere koblingspunkter, angives mindste og største værdi ($b_{\min}$ og $b_{\max}$).

Vogntogets længde er den målte længde, når motorkøretøjet, påhængsvognen eller sættevognen er anbragt på en ret linje bag hinanden

- b) et enkelt skilt, der indeholder samme oplysninger som de to i litra a) nævnte skilte, eller
- c) et enhedsdokument, der er udstedt af de kompetente myndigheder i den part eller for så vidt angår Unionen den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret eller taget i brug, og som indeholder samme oplysninger som de to i litra a) nævnte skilte. Det skal opbevares forsvarligt på et sted, der er let tilgængeligt for kontrol.

2. Såfremt køretøjets data ikke længere svarer til dem, der er anført på overensstemmelsesbeviset, træffer den part eller for så vidt angår Unionen den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret, de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at overensstemmelsesbeviset ændres.

3. De i stk. 1 omhandlede skilte og dokumenter anerkendes af parterne som det bevis for køretøjernes overensstemmelse, der er foreskrevet i denne afdeling.

ARTIKEL 9

Håndhævelse

1. Parterne træffer specifikke foranstaltninger til at identificere køretøjer eller vogntog under kørsel, der sandsynligvis har overskredet den maksimalt tilladte vægt, og som derfor skal kontrolleres af parternes kompetente myndigheder med henblik på at sikre overholdelse af kravene i denne afdeling. Disse foranstaltninger kan træffes ved hjælp af automatiske systemer anbragt på vejinfrastrukturen eller ved hjælp af vejeanordninger på køretøjerne. Sådanne vejeanordninger på køretøjerne skal være nøjagtige og pålidelige, fuldstændig interoperable og kompatible med alle køretøjstyper.
2. En part må ikke kræve, at der monteres vejeanordninger på køretøjer eller vogntog, der er indregistreret i den anden part.
3. Automatiske systemer, der anvendes til at fastslå, at denne afdeling er overtrådt, og til at pålægge sanktioner, certificeres. Anvendes automatiske systemer kun til identifikationsformål, kræves ikke certificering.
4. Parterne sikrer i overensstemmelse med artikel 14 i del A, at deres kompetente myndigheder udveksler oplysninger om overtrædelser og sanktioner vedrørende nærværende artikel.

**TILLADT TOTALVÆGT, TILLADT AKSELTRYK OG STØRSTE TILLADTE DIMENSIONER
SAMT DERMED BESLÆGTEDE DATA FOR KØRETØJER**

1. Største tilladte dimensioner for køretøjer (i meter, "m")

1.1 Største længde:

– motorkøretøj	12,00 m
– påhængsvogn	12,00 m
– sættevognstog	16,50 m
– påhængsvognstog	18,75 m

1.2 Største bredde:

a) alle køretøjer bortset fra de i litra b) omhandlede	2,55 m
b) temperaturkontrollerede opbygninger eller temperaturkontrollerede containere eller veksellad, der transporteres af køretøjer	2,60 m

1.3. Største højde (alle køretøjer) 4,00 m

- 1.4. De i punkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4 anførte værdier omfatter løse overbygninger og standardiserede ladninger såsom containere (veksellad).
- 1.5. Ethvert motorkøretøj eller vogntog skal under kørsel kunne vende inden for en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 m og en indre radius på 5,30 m.
- 1.6. Største afstand mellem drejetappens akse og sættevognens bagende 12,00 m.
- 1.7. Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag førerhuset til påhængsvognens bageste punkt minus afstanden mellem motorkøretøjets bagende og påhængsvognens forende 15,65 m.
- 1.8. Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag ved førerhuset til påhængsvognens bageste punkt 16,40 m.
2. Tilladt totalvægt for køretøjer (i ton)
- 2.1 Køretøjer, der er en del af et vogntog
- 2.1.1 Toakslet påhængskøretøj 18 ton.
- 2.1.2 Treakslet påhængskøretøj 24 ton.

2.2 Vogntog

Når der er tale om vogntog, som inkluderer køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, eller nulemissionskøretøjer, forhøjes den maksimalt tilladte vægt i denne afdeling med den ekstra vægt af den alternative brændstofs- eller nulemissionsteknologi, dog højst henholdsvis 1 og 2 ton.

2.2.1 Påhængsvogntog med fem eller seks aksler

- a) toakslet motorkøretøj med tilkoblet treakslet påhængsvogn 40 ton
- b) treakslet motorkøretøj med tilkoblet to- eller treakslet påhængsvogn 40 ton.

2.2.2 Fem- eller seksakslede sættevognstog

- a) toakslet motorkøretøj med tilkoblet treakslet sættevogn 40 ton
- b) treakslet motorkøretøj med tilkoblet to- eller treakslet sættevogn 40 ton.

2.2.3. Fireakslede påhængsvogntog bestående af et toakslet motorkøretøj

med tilkoblet toakslet påhængsvogn 36 ton.

2.2.4. Fireakslede sættevognstog bestående af et toakslet motorkøretøj med tilkoblet toakslet sættevogn, hvis sættevognens indbyrdes akselafstand er:

- 1,3 m eller derover, men ikke over 1,8 m 36 ton
- over 1,8 m 36 ton

(+ en tolerance på 2 ton, når den tilladte totalvægt for motorkøretøjet (18 ton) og den tilladte totalvægt for sættevognens to aksler (20 ton) overholdes, og drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller tilsvarende affjedring).

2.3 Motorkøretøjer

Når der er tale om motorkøretøjer, der bruger alternative brændstoffer, eller nulemissionskøretøjer, forhøjes den største tilladte vægt i punkt 2.3.1 og 2.3.2 med den ekstra vægt af den alternative brændstofs- eller nulemissionsteknologi, dog højst henholdsvis 1 og 2 ton.

2.3.1. Toakslede motorkøretøjer 18 ton.

2.3.2. Treakslede motorkøretøjer 25 ton (26 ton, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller tilsvarende affjedring, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton).

2.3.3. Fireakslede motorkøretøjer med to styreaksler 32 ton, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller tilsvarende affjedring, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton).

3. Tilladt akseltryk for køretøjerne (i ton)

3.1. Enkelt aksel

Enkelt aksel, der ikke er drivaksel 10 ton.

3.2. Akselgruppe med to aksler i påhængsvogne og sættevogne

Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må, hvis den indbyrdes akselafstand d) er

- | | |
|---|---------|
| – mindre end 1 m ($d < 1,0$) | 11 ton |
| – 1,0 m eller derover, men mindre end 1,3 m
($1,0 \leq d < 1,3$), ikke overstige | 16 ton |
| – 1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m
($1,3 \leq d < 1,8$), ikke overstige | 18 ton |
| – 1,8 m eller derover ($1,8 \leq d$), ikke overstige | 20 ton. |

3.3. Akselgruppe med tre aksler i påhængsvogne og sættevogne

Største samlede akseltryk i en akselgruppe med tre aksler må, hvis den indbyrdes afstand d mellem akselgruppens aksler er:

1,3 m eller derunder ($d \leq 1,3$), ikke overstige 21 ton

mere end 1,3 m, men ikke over 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$), ikke overstige 24 ton.

3.4. Drivaksel

Drivaksel på de i punkt 2.2 og 2.3 nævnte køretøjer 11,5 ton.

3.5. Akselgruppe med to aksler i motorkøretøjer

Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må, hvis den indbyrdes akselafstand d) er

- mindre end 1 m ($d < 1,0$), ikke overstige 11,5 ton
- 1,0 m eller derover, men mindre end 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$), ikke overstige 16 ton
- 1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$), ikke overstige 18 ton (19 ton, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller tilsvarende affjedring, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton).

4. Andre data for køretøjer

4.1 Alle køretøjer

Et køretøjs eller et vogntogs drivakseltryk må ikke være mindre end 25 % af køretøjets eller vogntogets totalvægt.

4.2. Påhængsvogntog

Afstanden mellem det trækkende køretøjs bageste aksel og den tilkoblede påhængsvogns forreste aksel må ikke være mindre end 3,00 m.

4.3. Tilladt totalvægt som funktion af akselafstanden

Den tilladte totalvægt i ton for et fireakslet motorkøretøj må ikke overstige fem gange afstanden i meter mellem køretøjets yderste aksler.

4.4. Sættevogne

Den vandret målte afstand mellem drejetappens akse og et vilkårligt punkt på sættevognens forende må ikke være over 2,04 m.

AFDELING 2

KRAV TIL TAKOGRAFER, FØRERKORT OG VÆRKSTEDSKORT

ARTIKEL 1

Genstand og principper

I denne afdeling fastsættes krav til køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for del B, afdeling 2, i dette bilag, med hensyn til installation, test og kontrol af takografer, jf. denne aftales artikel 281, stk. 2.

ARTIKEL 2

Definitioner

1. Definitionerne i dette bilags del B, afdeling 2, artikel 2, og afdeling 4, artikel 2, finder anvendelse på denne afdeling.

2. Foruden definitionerne i stk. 1 forstås i denne afdeling ved:
- a) "køretøjsenhed": takograf bortset fra bevægelsessensoren og de kabler, hvormed bevægelsessensoren tilsluttes. Køretøjsenheden kan enten være en enkelt enhed eller flere enheder, som er fordelt i køretøjet, forudsat at den opfylder sikkerhedskravene i denne afdeling; køretøjsenheden omfatter bl.a. en processor, et datalager, en tidsmålefunktion, to chipkortinterface-enheder (fører og medfører), en printer, en skærm, stik samt faciliteter til indlæsning af brugerens data
 - b) "bevægelsessensor": en del af takografen, som afgiver et signal, som repræsenterer kørehastighed og/eller tilbagelagt afstand
 - c) "kontrolkort": et takografkort, som en parts myndigheder udsteder til en national kompetent kontrolmyndighed, som identificerer kontrolorganet og eventuelt kontrolmedarbejderen, og som giver adgang til de data, der er lagret i datalageret eller i førerkortene og eventuelt i værkstedskortene med henblik på læsning, udskrift og/eller dataoverførsel
 - d) "værkstedskort": et takografkort, som en parts myndigheder udsteder til udpeget personale hos en fabrikant af takografer, en installatør, en køretøjsfabrikant eller i et værksted, som er autoriseret af samme part, som identificerer kortindehaveren og giver mulighed for afprøvning, kalibrering og aktivering af og/eller dataoverførsel fra takograferne
 - e) "aktivering": den fase, hvori takografen bliver helt driftsklar og implementerer alle funktioner, herunder sikkerhedsfunktioner, ved hjælp af et værkstedskort

- f) "kalibrering", for så vidt angår den digitale takograf: opdatering eller bekræftelse af de køreøjparametre, herunder køreøjidentifikation og køreøjkarakteristika, som skal ligge i datalagret, ved hjælp af et værkstedskort
- g) "dataoverførsel" fra en digital takograf eller intelligent takograf: kopiering sammen med den digitale signatur af en del af eller et komplet sæt datafiler, som er registreret i køreøjets datalager eller i takografkortets datalager, forudsat at denne proces ikke ændrer eller sletter lagrede data
- h) "fejl": unormal funktion, som afsløres af den digitale takograf og kan skyldes funktionsfejl ved takografen eller svigt af denne
- i) "installation": montering af en takograf i et køreøj
- j) "periodisk kontrol": et sæt eftersyn, som udføres for at kontrollere, at takografen fungerer korrekt, at dens indstillinger svarer til køreøjets parametre, og at der ikke er nogen manipulerende anordninger knyttet til takografen
- k) "reparation": enhver reparation af en bevægelsessensor eller af en køreøjsenhed, som kræver afbrydelse af dens strømforsyning, eller dens afbrydelse fra andre af takografens komponenter eller oplukning af bevægelsessensoren eller køreøjsenheden
- l) "interoperabilitet": systemers og de bagvedliggende forretningsprocedurers evne til at udveksle data og dele information
- m) "grænseflade": en facilitet, der forbinder systemer, og udgør det medium, hvorigennem de kan forbindes og fungere sammen

- n) "tidsmåling": en permanent digital registrering af den koordinerede universale dato og tid (UTC), og
- o) "TACHOnet-meddelelsessystemet": meddelelsessystem, der opfylder tekniske specifikationer, som er fastsat i bilag I-VII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/68¹⁰.

ARTIKEL 3

Installation

1. De i stk. 2 omhandlede takografer installeres:
 - a) i køretøjer, hvis største tilladte totalvægt, inklusive påhængsvogn eller sættevogn, overstiger 3,5 ton, eller
 - b) fra den 1. juli 2026 på køretøjer, hvis største tilladte totalvægt, inklusive påhængsvogn eller sættevogn, overstiger 2,5 ton.
2. Takograferne er:
 - a) for køretøjer, der er taget i brug første gang før den 1. maj 2006, en analog takograf

¹⁰ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/68 af 21. januar 2016 om de fælles procedurer og specifikationer, der er nødvendige for sammenkobling af elektroniske registre over førerkort (EUT L 15 af 22.1.2016, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- b) for køretøjer, der er taget i brug første gang mellem den 1. maj 2006 og den 30. september 2011, den første udgave af en digital takograf
 - c) for køretøjer, der er taget i brug første gang mellem den 1. oktober 2011 og den 30. september 2012, den anden udgave af en digital takograf
 - d) for køretøjer, der er taget i brug første gang mellem den 1. oktober 2012 og den 14. juni 2019, den tredje udgave af en digital takograf
 - e) for køretøjer, der er indregistreret første gang fra den 15. juni 2019 og indtil to år efter ikrafttrædelsen af de detaljerede specifikationer, der er omhandlet i del B, afdeling 4, artikel 2, stk. 2, litra h), en intelligent takograf 1, og
 - f) for køretøjer, der er indregistreret første gang mere end to år efter ikrafttrædelsen af de detaljerede specifikationer, der er omhandlet i del B, afdeling 4, artikel 2, stk. 2, litra h), en intelligent takograf 2.
3. Hver part kan fra anvendelsen af denne afdeling undtage køretøjer, der er omhandlet i dette bilags del B, afdeling 2, artikel 8, stk. 3.
4. Hver part kan fra anvendelsen af denne afdeling undtage køretøjer, der anvendes til transportopgaver, som er blevet meddelt en undtagelse i overensstemmelse med dette bilags del B, afdeling 2, artikel 8, stk. 4. Hver part underretter straks hinanden om anvendelsen af dette stykke.

5. Senest tre år efter udgangen af det år, hvor de detaljerede tekniske specifikationer for den intelligente takograf 2 træder i kraft, skal køretøjer omhandlet i stk. 1, litra a), som er udstyret med en analog takograf eller en digital takograf, udstyres med en intelligent takograf 2, når de anvendes i en anden part end den part, der har indregistreret dem.
6. Senest fire år efter ikrafttrædelsen af de detaljerede tekniske specifikationer for den intelligente takograf 2 skal køretøjer omhandlet i stk. 1, litra a), som er udstyret med en intelligent takograf 1, udstyres med en intelligent takograf 2, når de anvendes i en anden part end den part, der har indregistreret dem.
7. Fra den 1. juli 2026 skal køretøjer omhandlet i stk. 1, litra b), udstyres med en intelligent takograf 2, når de anvendes i en anden part end den part, der har indregistreret dem.
8. Intet i denne afdeling påvirker anvendelsen på Unionens område af EU-reglerne om kontrolapparater inden for vejtransport på EU-transportvirksomheder.

ARTIKEL 4

Databeskyttelse

1. Hver part sørger for, at behandlingen af personoplysninger i forbindelse med denne afdeling udelukkende udføres med henblik på at kontrollere overholdelse af denne afdeling.

2. Hver part sørger navnlig for, at personoplysninger er beskyttet mod andre anvendelser end dem, der er direkte omhandlet i stk. 1, vedrørende:
- a) anvendelse af et globalt satellitnavigationssystem (GNSS) til registrering af positionsdata som omhandlet i de tekniske specifikationer for intelligent takograf 1 og intelligent takograf 2
 - b) elektronisk udveksling af oplysninger om førerkort som omhandlet i artikel 13 og navnlig enhver grænseoverskridende udveksling af data med tredjeparter, og
 - c) transportvirksomheders opbevaring af optegnelser som omhandlet i artikel 15.
3. Digitale takografer udformes således, at privatlivets fred sikres. Kun data, som er nødvendige til de i stk. 1 omhandlede formål, må behandles.
4. Køretøjers ejere, transportvirksomheder og eventuelt andre berørte enheder skal opfylde de relevante bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger.

ARTIKEL 5

Installation og reparation

1. Installation og reparation af takografer må kun foretages af installatører, værksteder eller køretøjsfabrikanter, som er autoriseret hertil af en parts kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 7.

2. Autoriserede installatører, værksteder eller køretøjsfabrikanter skal plombere takografen efter at have verificeret, at den fungerer korrekt, og navnlig på en måde, der sikrer, at ingen manipulerende anordninger kan forvanske eller ændre de registrerede data.
3. De autoriserede installatører, værksteder eller køretøjsfabrikanter forsyner de gennemførte plomberinger med et særligt mærke og indlæser desuden, hvis der er tale om en digital takograf, en intelligent takograf 1 eller en intelligent takograf 2, de elektroniske sikkerhedsdata, som gør det muligt at kontrollere deres rigtighed. Hver part fører og offentliggør et register over de anvendte mærker og elektroniske sikkerhedsdata samt de nødvendige oplysninger vedrørende de anvendte elektroniske sikkerhedsdata.
4. Med henblik på at certificere, at installationen af takografen er sket i overensstemmelse med denne afdelings forskrifter, skal en installationsplade påsættes på en måde, så den er klart synlig og let tilgængelig.
5. Takografens komponenter skal være plomberet. Enhver forbindelse til takografen, der er potentielt sårbar over for angreb, herunder forbindelsen mellem bevægelsessensoren og gearkasse, og installationspladen, når det er relevant, skal være plomberet.

En plombering kan kun fjernes eller brydes:

- af installatører eller værksteder, der er godkendt af de kompetente myndigheder i henhold til artikel 7 til reparation, vedligeholdelse eller recalibrering af takografen, eller af kontrolmedarbejdere, der er behørigt uddannet og, hvor det er påkrævet, bemyndiget til kontrolformål, eller
- med henblik på reparation eller ændring af køretøjet, der påvirker plomberingen. I så tilfælde skal der i køretøjet opbevares en skriftlig erklæring, der angiver den dato og det tidspunkt, hvor plomberingen blev brudt, og begrundelsen for, at plomberingen blev fjernet.

Fjernede eller brudte plomberinger erstattes af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted uden unødigt forsinkelse, og senest syv dage efter at de blev fjernet eller brudt. Er plomberingerne blevet fjernet eller brudt til kontrolformål, kan de erstattes af en kontrolmedarbejder ved hjælp af plomberingsudstyr og et unikt særligt mærke uden unødigt forsinkelse.

Når en kontrolmedarbejder fjerner en plombering, indsættes kontrolkortet i takografen, i det øjeblik plomberingen fjernes, og indtil kontrollen er afsluttet, herunder i tilfælde af anbringelse af en ny plombering. Kontrolmedarbejderen udsteder en skriftlig erklæring, som mindst indeholder følgende oplysninger:

- køretøjets identifikationsnummer
- kontrolmedarbejderens navn
- kontrolmyndighed og land
- kontrolkortets nummer
- den fjernede plomberings nummer
- dato og tidspunkt for fjernelse af plomberingen, og
- den nye plomberings nummer, hvis kontrolmedarbejderen har anbragt en ny plombering.

Inden plomberingerne erstattes, foretager et autoriseret værksted kontrol og kalibrering af takografen, undtagen når en plombering er blevet fjernet eller brudt til kontrolformål og erstattet af en kontrolmedarbejder.

ARTIKEL 6

Kontrol af takografer

1. Takografer underkastes regelmæssig kontrol af autoriserede værksteder. Regelmæssig kontrol foretages mindst hvert andet år.
2. Ved den i stk. 1 omhandlede kontrol kontrolleres mindst følgende:
 - at takografen er korrekt monteret og hensigtsmæssig for køretøjet
 - at takografen fungerer korrekt
 - at takografen er forsynet med typegodkendelsesmærke
 - at installationspladen er påsat
 - at alle plomberinger er intakte og effektive
 - at der ikke er nogen manipulerende anordninger eller spor efter brug af sådanne, og
 - dækstørrelsen og den faktiske dækperiferi.
3. Værksteder udarbejder en kontrolrapport i de tilfælde, hvor uregelmæssigheder i takografens funktion måtte afhjælpes, uanset om dette sker ved en periodisk kontrol eller ved en kontrol gennemført på anmodning af den nationale kompetente myndighed. De fører en fortegnelse over alle udarbejdede kontrolrapporter.

4. Kontrolrapporterne opbevares i mindst to år fra det tidspunkt, hvor rapporten blev udfærdiget. Hver part afgør, hvorvidt kontrolrapporterne skal opbevares eller sendes til den kompetente myndighed i løbet af den periode. I tilfælde, hvor kontrolrapporterne opbevares af værkstedet, stiller værkstedet efter anmodning fra den kompetente myndighed rapporter over udførte kontroller og kalibreringer i denne periode til rådighed.

ARTIKEL 7

Autorisation af installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter

1. Hver part eller for så vidt angår Unionen hver medlemsstat autoriserer, kontrollerer regelmæssigt og certificerer installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter, der kan foretage installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer.
2. Hver part eller for så vidt angår Unionen hver medlemsstat sikrer, at installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter er kompetente og pålidelige. De fastsætter og offentliggør til dette formål et sæt klare nationale procedurer og sikrer, at følgende mindstekrav opfyldes:
 - a) personalet er behørigt uddannet
 - b) det udstyr, som er nødvendigt for at udføre de relevante afprøvninger og opgaver, forefindes, og
 - c) installatørerne, værkstederne og køretøjsfabrikanterne opfylder vandelskravet.

3. Der føres tilsyn med autoriserede installatører eller værksteder på følgende måde:
- a) autoriserede installatørers og værksteders procedurer for håndtering af takografen tilses mindst hvert andet år. Tilsynet skal bl.a. målrettes mod de trufne sikkerhedsforholdsregler og håndteringen af værkstedskort. Parterne eller for så vidt angår Unionen medlemsstaterne kan foretage disse tilsyn uden at aflægge besøg på stedet, og
 - b) der foretages også uanmeldte tekniske tilsyn hos autoriserede installatører og værksteder for at kontrollere udførte kalibreringer, kontroller og installationer. Disse tilsyn skal årligt omfatte mindst 10 % af de autoriserede installatører og værksteder.
4. Parterne og deres kompetente myndigheder træffer egnede foranstaltninger for at forhindre interessekonflikter mellem installatører eller værksteder og transportvirksomheder. Navnlig i tilfælde af alvorlig risiko for interessekonflikter træffes der yderligere specifikke foranstaltninger for at sikre, at installatøren eller værkstedet overholder denne afdeling.
5. Hver parts kompetente myndigheder kan midlertidigt eller definitivt tilbagekalde autorisationen fra installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter, som ikke opfylder deres forpligtelser i medfør af denne afdeling.

ARTIKEL 8

Værkstedskort

1. Værkstedskorts gyldighed må ikke overstige ét år. Når et værkstedskort fornyes, sikrer den kompetente myndighed, at kriterierne i artikel 7, stk. 2, opfyldes af installatøren, værkstedet eller køretøjsfabrikanten.
2. Den kompetente myndighed fornyer et værkstedskort senest 15 arbejdsdage efter, at den har modtaget en gyldig anmodning om fornyelse og al nødvendig dokumentation. Hvis et værkstedskort er beskadiget, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, udsteder den kompetente myndighed et erstatningskort senest fem arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom. De kompetente myndigheder fører en fortegnelse over bortkomne, stjålne og defekte kort.
3. Hvis en part eller for så vidt angår Unionen en medlemsstat tilbagekalder autorisationen fra installatører, værksteder eller køretøjsfabrikanter, jf. artikel 7, tilbagekalder den også de værkstedskort, der er udstedt til disse.
4. Hver part træffer alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre forfalskning af de værkstedskort, der udstedes til autoriserede installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter.

ARTIKEL 9

Udstedelse af førerkort

1. Førerkort udstedes på førerens anmodning af den kompetente myndighed i den part, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl. Såfremt de kompetente myndigheder i den part, hvor førerkortet er udstedt, nærer tvivl om gyldigheden af en erklæring om sædvanlig bopæl, eller hvis de ønsker visse specifikke kontrolforanstaltninger, kan de kræve yderligere oplysninger eller beviser fra føreren.

I denne artikel forstås ved "sædvanlig bopæl" det sted, hvor en person sædvanligvis bor, det vil sige mindst 185 dage pr. kalenderår, på grund af et privat og erhvervsmæssigt tilhørsforhold eller, hvis der er tale om en person uden erhvervsmæssigt tilhørsforhold, på grund af et privat tilhørsforhold med snævre bånd mellem personen og det sted, hvor vedkommende bor.

En person, som har erhvervsmæssigt tilhørsforhold på et sted, der er forskelligt fra det sted, hvor vedkommende har privat tilhørsforhold, og som derfor er nødsaget til skiftevis at tage ophold på forskellige steder i de to parter, anses dog for at have sædvanlig bopæl på stedet for det private tilhørsforhold på betingelse af, at den pågældende regelmæssigt vender tilbage hertil. Denne betingelse kræves ikke opfyldt, når den pågældende opholder sig i en part med henblik på at udføre en arbejdsopgave af bestemt varighed.

2. I behørigt begrundede og ekstraordinære tilfælde kan en part eller for så vidt angår Unionen en medlemsstat udstede et midlertidigt førerkort, der ikke kan fornyes, og som er gyldigt i højst 185 dage, til en fører, som ikke har sin sædvanlige bopæl i en part, forudsat at en sådan fører er i et arbejdsmarkedsretligt forhold med en virksomhed, som er etableret i den udstedende part, og fremviser en førerattest, når dette kræves.

3. De kompetente myndigheder i den udstedende part træffer egnede foranstaltninger for at sikre sig, at ansøgeren ikke i forvejen besidder et gyldigt førerkort, og de forsyner førerkortet med førerens personoplysninger og sørger for, at data er synlige og sikre.
4. Førerkortet må højst være gyldigt i fem år.
5. Et gyldigt førerkort må ikke tilbagekaldes eller inddrages, medmindre en parts kompetente myndighed konstaterer, at kortet er blevet forfalsket, at føreren anvender et kort, som vedkommende ikke er indehaver af, eller at kortet er udstedt på grundlag af urigtige oplysninger og/eller forfalskede dokumenter. Hvis en anden part eller for så vidt angår Unionen en anden medlemsstat end den part eller for så vidt angår Unionen den medlemsstat, der har udstedt førerkortet, tilbagekalder eller inddrager det, sender den pågældende part eller medlemsstat hurtigst muligt kortet tilbage til myndighederne i den udstedende part eller for så vidt angår Unionen den medlemsstat, der har udstedt det, og meddeler grunden til tilbagekaldelsen eller inddragelsen. Hvis tilbagesendelsen af kortet ventes at tage længere tid end to uger, informerer den part eller for så vidt angår Unionen den medlemsstat, der tilbagekalder eller inddrager det, den udstedende part eller for så vidt angår Unionen medlemsstaten inden for disse to uger om grunden til tilbagekaldelsen eller inddragelsen.
6. De kompetente myndigheder i den udstedende part kan kræve, at en fører udskifter førerkortet med et nyt, hvis det er nødvendigt for at overholde de relevante tekniske specifikationer.
7. Hver part træffer alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre forfalskning af førerkort.

8. Denne artikel er ikke til hinder for, at en part eller for så vidt angår Unionen en medlemsstat kan udstede et førerkort til en fører, der har sin sædvanlige bopæl i en del af denne parts område, hvor dette bilag ikke finder anvendelse, forudsat at de relevante bestemmelser i denne afdeling finder anvendelse i sådanne tilfælde.

ARTIKEL 10

Fornyelse af førerkort

1. Såfremt, i tilfælde af fornyelser, den part, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, er forskellig fra den part, der udstedte vedkommendes nuværende førerkort, og såfremt førstnævnte parts myndigheder bliver anmodet om at forny førerkortet, underretter disse myndigheder de myndigheder, der udstedte det tidligere kort, om grunden til fornyelsen.
2. Hvis der indgives anmodning om fornyelse af et kort, der udløber inden for kort tid, udsteder den kompetente myndighed et nyt kort inden udløbsdatoen, såfremt anmodningen herom er blevet indsendt inden for den frist, der er fastsat i del B, afdeling 4, artikel 5.

ARTIKEL 11

Stjålne, bortkomne eller beskadigede førerkort

1. Udstedende myndigheder fører register over udstedte, stjålne, bortkomne eller beskadigede førerkort i en periode svarende til mindst deres gyldighed.

2. Hvis førerkortet beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, udsteder de kompetente myndigheder i den part, hvor vedkommende har sin sædvanlige bopæl, et erstatningskort senest otte arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom.

ARTIKEL 12

Gensidig anerkendelse af førerkort

1. Hver part anerkender de førerkort, der udstedes af den anden part.
2. Når indehaveren af et gyldigt førerkort, der er udstedt af en part, flytter sin sædvanlige bopæl til den anden part og har anmodet om at få sit kort udskiftet med et tilsvarende førerkort, undersøger den part eller for så vidt angår Unionen den medlemsstat, der foretager udskiftningen, om det forelagte kort fortsat er gyldigt.
3. De parter eller for så vidt angår Unionen de medlemsstater, der foretager udskiftningen, sender det gamle kort tilbage til myndighederne i den part eller for så vidt angår Unionen den medlemsstat, der har udstedt det, og meddeler grunden til denne tilbagesendelse.
4. Når en part eller for så vidt angår Unionen en medlemsstat erstatter eller udskifter et førerkort, registreres denne erstatning eller udskiftning samt alle efterfølgende erstatninger eller udskiftninger i denne part eller for så vidt angår Unionen i denne medlemsstat.

ARTIKEL 13

Elektronisk udveksling af oplysninger om førerkort

1. For at sikre, at en ansøger ikke allerede besidder et gyldigt førerkort, fører parterne eller for så vidt angår Unionen medlemsstaterne nationale elektroniske registre med følgende oplysninger om førerkort i en periode, som mindst svarer til disse korts gyldighedsperiode:

- førerens efternavn og fornavn
- førerens fødselsdato og eventuelt fødested
- det gyldige kørekorts nummer og udstedelsesland (hvis dette er relevant)
- førerkortets status, og
- nummer på førerkort.

2. Parternes eller for så vidt angår Unionen medlemsstaternes elektroniske registre skal være sammenkoblede og tilgængelige overalt i parternes område ved hjælp af meddelelssystemet TACHOnet eller et kompatibelt system. Anvendes der et kompatibelt system, skal udveksling af elektroniske data med den anden part være mulig via meddelelssystemet TACHOnet.

3. I forbindelse med udstedelse, erstatning og om nødvendigt fornyelse af et førerkort verificerer parterne eller for så vidt angår Unionen medlemsstaterne med elektronisk udveksling af data, at føreren ikke allerede besidder et andet gyldigt førerkort. Dataudvekslingen skal begrænses til de data, som er nødvendige til denne verifikation.
4. Kontrolmedarbejdere kan få adgang til det elektroniske register for at kontrollere et førerkorts status.

ARTIKEL 14

Takografers indstillinger

1. Digitale takografer må ikke indstilles på en sådan måde, at de automatisk skifter til en bestemt aktivitetstype, når køretøjets motor eller tænding er slået fra, medmindre føreren fortsat manuelt kan vælge den korrekte aktivitetstype.
2. Køretøjer må ikke have mere end en takograf monteret, undtagen når der er tale om praktisk afprøvning.
3. Hver part skal forbyde fremstilling, distribution, annoncering og/eller salg af genstande, der er konstrueret og/eller beregnet til at manipulere takografer.

ARTIKEL 15

Transportvirksomheders ansvar

1. Transportvirksomheder er ansvarlige for at sikre, at deres førere er behørigt uddannet og har modtaget de nødvendige instrukser for så vidt angår takografers korrekte funktion, det være sig digitale, intelligente eller analoge takografer, foretager regelmæssig kontrol for at sikre, at deres førere anvender takograferne korrekt, og må ikke give deres førere direkte eller indirekte incitament, der kan tilskynde til misbrug af takografer.

Transportvirksomheder udleverer til førerne af køretøjer, som er udstyret med analoge takografer, et tilstrækkeligt antal diagramark, idet der tages hensyn til diagramarkenes individuelle karakter, tjenestens varighed og det eventuelle behov for at erstatte eventuelt beskadigede diagramark eller diagramark, der er inddraget af en dertil bemyndiget kontrolmedarbejder. Transportvirksomheder må til førerne kun udlevere diagramark, som svarer til en godkendt model, og som kan anvendes i det apparat, der er installeret i køretøjet.

Transportvirksomheden sørger under hensyn til tjenestens varighed for, at udskrift af data fra takografen på en kontrolmedarbejders anmodning kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol.

2. Transportvirksomheder opbevarer diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 9 i dette bilags del B, afdeling 4, i kronologisk orden og i læselig form i mindst et år efter anvendelsen og skal give de berørte førere en kopi, såfremt de ønsker det.

Transportvirksomheder giver også kopier af data, der er overført fra førerkortene, til de berørte førere, som anmoder herom, samt udskrifter af disse kopier. Diagramark, udskrifter og overførte data forevises på anmodning af eller udleveres til en dertil bemyndiget kontrolmedarbejder.

3. Transportvirksomheder er ansvarlige for overtrædelser af denne afdeling og af dette bilags del B, afdeling 4, begået af deres førere eller af førere, der er til deres rådighed. Hver part kan imidlertid gøre et sådant ansvar betinget af transportvirksomheders overtrædelse af denne artikels stk. 1, første afsnit, og artikel 7, stk. 1 og 2, i dette bilags del B, afdeling 2.

ARTIKEL 16

Procedurer for transportvirksomheder i tilfælde af funktionsfejl i udstyr

1. Opstår der driftsforstyrrelse, eller fungerer en takograf mangelfuldt, skal transportvirksomheden, så snart omstændighederne tillader det, lade den reparere af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted.
2. Kan tilbagekomst til transportvirksomhedens hjemsted først ske mere end en uge efter den dag, på hvilken driftsforstyrrelsen indtrådte, eller hvor den mangelfulde funktion blev konstateret, skal reparationen foretages undervejs.
3. Hver part eller for Unionens vedkommende medlemsstaterne giver de kompetente myndigheder beføjelse til at forbyde anvendelse af et køretøj, hvis en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion ikke er afhjulpet i henhold til stk. 1 og 2, såfremt dette er i overensstemmelse med den pågældende parts nationale lovgivning.

ARTIKEL 17

Procedure for udstedelse af takografkort

Europa-Kommissionen udleverer til de kompetente myndigheder i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar det kryptografiske materiale til udstedelse af takografkort til førere, værksteder og kontrolmyndigheder i overensstemmelse med den europæiske rodcertificeringsmyndigheds (ERCA's) certifikatpolitik og certifikatpolitikken i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Gibraltar.