



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 28. november 2018
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet

Tidl. dok. nr.:	13205/3/18 REV 3
Komm. dok. nr.:	ST 9670/17

Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer – Generel indstilling
--------	---

Hermed følger til delegationerne en kompromistekst fra formandskabet vedrørende forordning nr. 561/2006 og 165/2014.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at kunne skabe en sikker, effektiv og socialt ansvarlig vejtransportsektor er det af afgørende betydning, at der fastlægges såvel gode arbejdsvilkår for førerne som rimelige forretningsvilkår for vejtransportvirksomhederne. Med henblik på at fremme denne proces er det altafgørende, at Unionens sociale bestemmelser vedrørende vejtransport er klare, egnede og lette at anvende, og at de håndhæves og gennemføres på effektiv og konsekvent vis i hele Unionen.

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

- (2) Efter at have evalueret effektiviteten og lønsomheden af gennemførelsen af Unionens gældende sociale bestemmelser vedrørende vejtransport, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006³, er der konstateret visse mangler i den gældende retlige ramme. Reglerne om ugentlig hviletid, hvilefaciliteter, pauser i flermandsbetjeningen og fraværet af regler om førerens tilbagevenden til dennes bopæl er uklare og uegnede og fører til forskellige fortolkninger og håndhævelsespraksis i medlemsstaterne. Adskillige medlemsstater har for nylig vedtaget ensidige foranstaltninger, der yderligere øger den retlige usikkerhed og den ulige behandling af førere og operatører.
- (3) Den efterfølgende evaluering af forordning (EF) nr. 561/2006 bekræftede, at den inkonsekvente og ineffektive håndhævelse af Unionens sociale bestemmelser primært skyldes uklare regler, ineffektiv anvendelse af kontrolredskaber og utilstrækkelig administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne.
- (3a) Af hensyn til klarheden og sammenhængen bør undtagelsen fra anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006 for ikkeerhvervsmæssig anvendelse af et køretøj defineres.
- (4) Det er også afgørende, at der er klare og egnede regler, som håndhæves ens, for at opnå de politiske målsætninger om at forbedre føreres arbejdsforhold, og især for at sikre lige konkurrencevilkår mellem vejtransportoperatører og øge trafiksikkerheden for alle trafikanter.
- (5) Det gældende krav om pauser har vist sig at være uegnet og upraktisk for førere, der arbejder i et team. Derfor bør kravet om registrering af pauser tilpasses til de særlige omstændigheder, der gør sig gældende for førere, der arbejder i et team, uden at det bringer førerens sikkerhed og færdselssikkerheden i fare.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

- (6) Førere, som udfører lange internationale transporter, tilbringer lange perioder væk fra egen bopæl. [...] Det er [...] nødvendigt at sørge for, at operatørerne tilrettelægger førernes arbejde, således at disse perioder væk fra egen bopæl ikke er uforholdsmæssigt lange, og at førerne kan tage lange hviletider som kompensation for reduceret ugentlig hviletid. Tilbagerejsen bør tilrettelægges, således at den gør det muligt at nå frem til operatørens virksomhed i etableringsmedlemsstaten eller førerens bopæl. Operatøren bør kunne bevise, at der er tilrettelagt regelmæssige tilbagerejser ved hjælp af data fra takografen, arbejdstidsplaner eller lignende dokumentation.
- (7) [...] For at fremme sociale fremskridt er det hensigtsmæssigt at præcisere, hvor den ugentlige hviletid kan tages, så det sikres, at førerne får passende hvileforhold. Indkvarteringskvaliteten er særlig vigtig i løbet af den regulære ugentlige hviletid, som føreren bør tilbringe væk fra køretøjets førerhus i egnet indkvartering for arbejdsgiverens regning. Hvis køretøjet er parkeret i et sikret parkeringsområde, der opfylder visse kriterier for førerens komfort, kan føreren dog undtagelsesvist sove i køretøjets førerhus og anvende parkeringsområdets faciliteter for arbejdsgiverens regning. Hvis der i den medlemsstat, hvor den regulære ugentlige hviletid holdes, ikke er et sikret parkeringsområde inden for rækkevidde, skal føreren finde anden egnet indkvartering uden for køretøjet.
- (7a) Sikrede parkeringsområder, som er udstyret med passende hvilefaciliteter, er afgørende for at forbedre arbejdsvilkårene i sektoren og opretholde færdselssikkerheden. Det er derfor yderst vigtigt at fremme udviklingen af parkeringsinfrastruktur, herunder hvileområder, som vil sikre de ønskede sikkerheds- og servicestandarder. Det er vigtigt, at Den Europæiske Union har tilstrækkelig mulighed for at yde medfinansiering i overensstemmelse med gældende og fremtidige EU-retsakter om fastsættelse af betingelserne for finansiel støtte med henblik på at fremskynde og fremme etableringen af denne parkeringsinfrastruktur. Medlemsstaterne er dog ikke forpligtet til at finansiere yderligere parkeringsinfrastruktur på deres område, hvis dette rækker ud over deres eksisterende forpligtelser i henhold til EU-retningslinjerne for TEN-T-infrastruktur. Kommissionen skal offentliggøre den ajourførte liste over sikrede hvileområder, der opfylder minimumsstandarderne for kvalitet.

- (8) Førere står [...] over for uforudsigelige omstændigheder, der gør det umuligt at nå det sted, hvor den ugentlige hviletid planmæssigt skulle holdes, uden at overtræde EU-reglerne. Det er derfor ønskværdigt at gøre det nemmere for førere at håndtere disse omstændigheder og sætte dem i stand til at nå deres hviletidsdestination med henblik på ugentlig hviletid. Sådanne ekstraordinære omstændigheder er pludseligt opståede omstændigheder, der er uundgåelige og ikke kan forudses, hvor det uventet bliver umuligt at anvende forordningens bestemmelser i deres helhed i en kortere periode. For at sikre korrekt håndhævelse bør føreren dokumentere omstændighederne. Der bør endvidere træffes foranstaltninger, der sikrer, at køretiden ikke er urimelig [...].
- (9) For at reducere og forebygge forskellig håndhævelsespraksis og yderligere øge effektiviteten og lønsomheden af en grænseoverskridende håndhævelsesindsats er det afgørende at fastsætte klare regler for regulært administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne.
- (10) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at præcisere bestemmelserne i nævnte forordning og på at fastlægge fælles tilgange til anvendelsen og håndhævelsen heraf. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011⁴.
- (11) Med henblik på at øge omkostningseffektiviteten for så vidt angår håndhævelsen af de sociale bestemmelser bør potentialet for det gældende og det fremtidige takografsystem udnyttes fuldt ud. Takografens funktionaliteter bør derfor forbedres for at gøre lokaliseringen mere præcis, især i forbindelse med internationale transportere. Af samme årsag bør installationen af intelligente takografer fremskyndes i de eksisterende vognparker, som anvendes i international transport og har analoge eller digitale takografer.
- (11a) For køretøjer, som ikke er udstyret med en intelligent takograf, bør navnlig passage af en medlemsstats grænse registreres i takografen på den nærmeste holdeplads ved eller efter grænsen.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (11b) For at sikre, at førere, operatører og kontrolmyndigheder hurtigst muligt kan nyde fordelene ved intelligente takografer, herunder den automatiske registrering af grænsepassage, bør den eksisterende vognpark udstyres med sådant udstyr inden for en passende periode efter de detaljerede tekniske bestemmelsers ikrafttræden, således at der sikres tilstrækkelig tid til forberedelse.
- (11c) For at mindske byrden for operatører og kontrolmyndigheder, hvis en kontrolmedarbejder fjerner plomberingen på en takograf af kontrollenssyn, bør det i visse veldokumenterede tilfælde tillades, at kontrolmedarbejderen plomberer takografen igen.
- (11d) Det er vigtigt, at udøvere af vejtransporterhvervet, der er etableret i tredjelande og udfører vejtransporter på EU's område, er underlagt regler, der svarer til denne lovgivning. Kommissionen bør vurdere, om dette princip overholdes på EU-plan, og foreslå passende løsninger, der skal forhandles af Unionen inden for rammerne af AETR-overenskomsten.
- (12) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014⁵ bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 561/2006 foretages følgende ændringer:

- 1) [...] I artikel 4 tilføjes følgende litra r) og s):
- "r) "ikkeerhvervsmæssig varetransport": vejtransport, dog ikke vejtransport mod vederlag eller for egen regning, for hvilken der ikke opkræves nogen direkte eller indirekte betaling, og som ikke direkte eller indirekte genererer nogen indtægt for føreren af køretøjet eller andre, og hvor der ikke er nogen forbindelse med professionelle eller kommercielle aktiviteter

⁵ 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).

- s) "særligt område": et område, der er sikret, har passende sovefaciliteter og sanitære forhold og opfylder de specifikke krav i bilaget til denne forordning".

2) Artikel 6, stk. 5, affattes således:

"En fører registrerer den tid, der er omhandlet i artikel 4, litra e), samt den tid, han bruger på kørsel i erhvervsmæssigt øjemed, og som ikke falder ind under anvendelsesområdet for denne forordning, som "andet arbejde" og registrerer alle "rådighedsperioder" som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF i overensstemmelse med artikel 34, stk. 5, litra b), nr. iii), i forordning (EU) nr. 165/2014. Registreringen sker enten manuelt på et diagramark eller en udskrift eller ved anvendelse af faciliteter til manuel registrering i kontrolapparatet".

3) I artikel 7 tilføjes følgende stk. 3:

"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 kører køretøjet."

4) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 6 affattes således:

"6. I fire på hinanden følgende uger skal en fører tage mindst fire ugentlige hviletider, hvoraf mindst to skal være regulære ugentlige hviletider. [...]

De reducerede ugentlige hviletider kompenseres med et tilsvarende hvil, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge. Såfremt der tages to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, bør den efterfølgende ugentlige hviletid tages før eller efter en hviletid, der tages som compensation.

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

[...]

c) [...] Stk. 8 affattes således:

"8. Vælger en fører dette, kan daglige hviletider og reducerede ugentlige hviletider, der tages borte fra hjemstedet, tilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille.

Regulære ugentlige hviletider og ugentlige hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil, må ikke tages i et køretøj. [...]

Uanset andet afsnit kan den regulære ugentlige hviletid tages i køretøjet, forudsat

- at køretøjet er parkeret på et særligt område med sikrede parkeringspladser til erhvervskøretøjer og servicefaciliteter, som opfylder minimumskravene i bilaget, og
- at førerhuset opfylder minimumskravene i bilaget.

Indtil den [EUT: 18 måneder efter ikrafttrædelsen] må køretøjet også parkeres i et almindeligt parkeringsområde med sanitære faciliteter, forudsat at førerhuset opfylder kravene i bilaget.

Kommissionen fastsætter ved gennemførelsesretsakter de nærmere betingelser, der skal være opfyldt for at anvende denne undtagelse ved parkering i et særligt område. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2a.

Senest den [EUT: seks måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] meddeler medlemsstaterne Kommissionen, hvor de særlige områder, der står til rådighed på deres område, befinder sig, og giver efterfølgende meddelelse om enhver ændring af disse oplysninger. Kommissionen gør en liste over særlige områder offentligt tilgængelig på et centralt officielt websted og ajourfører denne liste.

Senest den [EUT: to år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om tilgængeligheden af disse særlige områder. Rapporten skal indeholde oplysninger om antallet af særlige områder, deres beliggenhed, kapacitet og anvendelsen heraf og om anmodninger om yderligere pladser eller faciliteter. Rapporten skal også indeholde en vurdering af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet eller planlagt. På grundlag af denne rapport foreslår Kommissionen, hvis det er relevant, foranstaltninger, der skal øge antallet og kvaliteten af særlige områder og/eller foranstaltninger til revidering af bestemmelserne i fjerde afsnit med hensyn til at tage den regulære ugentlige hviletid i køretøjet.

Alle omkostninger til indkvartering uden for køretøjet samt enhver betaling for brug af et særligt område dækkes af arbejdsgiveren."

d) Følgende stykke indsættes:

"8a. Transportvirksomheden tilrettelægger førernes arbejde, således at førerne kan [...] vende tilbage til en af arbejdsgiverens virksomheder i etableringsmedlemsstaten eller til førernes bopæl i løbet af hver fire på hinanden følgende uger med henblik på at tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentligt hvil. Såfremt føreren har taget to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider uden at vende tilbage, tilrettelægger transportvirksomheden dog førerens arbejde, således at føreren allerede ved udgangen af tredje uge kan vende tilbage.

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

5) I artikel 9 affattes stk. 1 således:

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

6) [...] Artikel 12 affattes således:

" [...] Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige artikel 6-9, i det omfang det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last. Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren under ekstraordinære omstændigheder også fravige artikel 6, stk. 1 og 2, og artikel 8, stk. 2, ved at overskride den daglige og ugentlige køretid med op til én time for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed med henblik på et ugentligt hvil. 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."

7) I artikel 13, stk. 1, foretages følgende ændringer:

a) Litra e) affattes således:

"e) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer eller i regioner, der ligger isoleret fra resten af landet, 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, og som ikke grænser op til en anden medlemsstat."

b) Følgende litra q) tilføjes:

"q) køretøjer til levering af færdigblandet beton."

8) I artikel 14 affattes stk. 2 således:

"2. I nødstilfælde kan medlemsstaterne under særlige omstændigheder for en periode af højst 30 dage meddele en behørigt begrundet midlertidig tilladelse, hvorom Kommissionen straks skal underrettes."

9) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

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

9a) Artikel 16, stk. 3, litra a), affattes således:

"a) indeholder alle de i stk. 2 nævnte oplysninger for en periode, som mindst omfatter kontroldagen og de 56 foregående dage; disse oplysninger skal ajourføres regelmæssigt og mindst en gang om måneden."

10) I artikel 19 affattes stk. 1 således:

"1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EU) nr. 165/2014 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsens alvor i overensstemmelse med bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF⁶, have en afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af denne forordning og af forordning (EU) nr. 165/2014 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger og sanktionsbestemmelser inden den dato, der er fastsat i artikel 29, andet afsnit. De meddeler straks eventuelle senere ændringer af disse. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom."

11) I artikel 22 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne arbejder tæt sammen og yder hinanden gensidig bistand uden ugrundet ophold med henblik på at fremme konsekvent anvendelse af denne forordning og håndhævelse af samme under opfyldelse af kravene i artikel 8 i direktiv 2006/22/EF."

b) I stk. 2 tilføjes følgende litra c):

"c) andre specifikke oplysninger, herunder risikoklassificering af virksomheden, som kan få følger for overholdelsen af bestemmelserne i denne forordning."

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

c) Følgende indsættes som stk. 3a og 3b:

"3a. Med henblik på udveksling af oplysninger inden for rammerne af denne forordning anvender medlemsstaterne de forbindelsesorganer inden for Unionen, der er udpeget i medfør af artikel 7 i direktiv 2006/22/EF.

3b. Gensidigt administrativt samarbejde og gensidig bistand ydes uden betaling."

11a) I artikel 24 indsættes følgende stykke:

"2a. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011."

12) I artikel 25 affattes stk. 2 således:

"2. I de i stk. 1, litra b), nævnte tilfælde vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter fælles tilgange efter den i artikel 24, stk. 2a, nævnte [...] undersøgelsesprocedure."

13) Følgende bilag tilføjes:

"BILAG

A. Mindstekravene til sikkerhed, sikring og servicefaciliteter til et særligt område, jf. artikel 8, stk. 8, tredje afsnit

1. Afsløring og forebyggelse af indtrængen
2. Belysning og synlighed
3. Kontaktpunkt og procedurer i nødsituationer
4. Sanitære faciliteter
5. Muligheder for køb af mad og drikke
6. Kommunikationsforbindelser
7. Strømforsyning på hver parkeringsplads.

B. Mindstekrav til et førerhus som omhandlet i artikel 8, stk. 8, tredje afsnit

1. Seng med madras til hver fører
2. Motoruafhængigt varme- og klimaanlæg
3. Lystætte gardiner
4. Opbevaringsskab, der er tilgængeligt fra førerhuset
5. Indbygget køleskab til opbevaring af fødevarer
6. Klapbord
7. Justerbart sæde

8. Tyverialarmer

9. Elektricitet."

Artikel 2

I forordning (EU) nr. 165/2014 foretages følgende ændringer:

-1) Artikel 1, stk. 1, første afsnit, affattes således:

"1. Ved denne forordning fastsættes forpligtelser og krav i forhold til konstruktion, installering, brug, afprøvning og kontrol af takografer, som anvendes i vejtransport med henblik på at kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF⁷ og Rådets direktiv 92/6/EØF⁸, Rådets direktiv 92/106/EØF⁹, forordning (EF) nr. 1072/2009, forordning (EF) nr. 1073/2009, direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU for så vidt angår udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport og af direktiv xxx/xxx/EU om fastsættelse af særlige bestemmelser med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere inden for vejtransport.*"

* Bemærk: Henvisninger til bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere skal tilpasses det endelige kompromis om disse sager.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

⁸ Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27).

⁹ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

-1a) I artikel 3 affattes stk. 4 således:

"4. Senest fire år efter udgangen af det år, hvor de i artikel 11, stk. 1, andet punktum, nævnte detaljerede bestemmelser, der indeholder specifikationer vedrørende registrering af grænsepassage og supplerende aktiviteter, træder i kraft*, skal alle køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har indregistreret dem, og er udstyret med en takograf, der ikke overholder specifikationerne i nævnte detaljerede bestemmelser, udstyres med en intelligent takograf, jf. artikel 8, 9 og 10."

* [NB: forventes ultimo 2024.]

-1b) Artikel 7 affattes således:

"Artikel 7

Databeskyttelse

1. Medlemsstaterne sørger for, at behandlingen af personoplysninger i forbindelse med denne forordning udelukkende udføres med henblik på at kontrollere, at denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2002/15/EF, Rådets direktiv 92/6/EØF, Rådets direktiv 92/106/EØF, forordning (EF) nr. 1072/2009, forordning (EF) nr. 1073/2009, direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU for så vidt angår udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport samt direktiv xxx/xxx/EU om fastsættelse af særlige bestemmelser med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere inden for vejtransport, overholdes i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679 og direktiv [...] 2002/58/EF og under tilsyn af medlemsstatens tilsynsmyndighed, jf. artikel 51 i forordning (EU) 2016/679.

2. Medlemsstaterne sørger navnlig for, at personoplysninger er beskyttet mod andre anvendelser end dem, der hænger snævert sammen med de retsakter, der er nævnt i stk. 1, vedrørende:
 - anvendelsen af et globalt satellitnavigationssystem (GNSS) til registrering af positionsdata som omhandlet i artikel 8
 - anvendelsen af fjernkommunikation til kontrolformål som omhandlet i artikel 9, anvendelsen af takografer med et interface som omhandlet i artikel 10, den elektroniske udveksling af oplysninger om førerkort som omhandlet i artikel 31 og navnlig enhver grænseoverskridende udveksling af sådanne data med tredjelande
 - transportvirksomheders opbevaring af optegnelser som omhandlet i artikel 33.
 3. Digitale takografer udformes således, at privatlivets fred sikres. Kun data, som er nødvendige til de i stk. 1 nævnte formål, må behandles.
 4. Køretøjers ejere, transportvirksomheder og eventuelt andre berørte enheder skal i givet fald opfylde de relevante bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger."
- 1) I artikel 8, stk. 1, foretages følgende ændringer:
 - a) Første afsnit [...] affattes således:

"Med henblik på at lette kontrollen af overholdelsen af den relevante lovgivning skal køretøjets position registreres automatisk på følgende punkter eller på det punkt tættest ved sådanne steder, hvor satellitsignalet er til rådighed:

 - stedet, hvor den daglige arbejdsperiode påbegyndes
 - hver gang, køretøjet krydser en medlemsstats grænse
 - hver gang, der i forbindelse med køretøjet foretages læsnings- eller aflæsningsaktiviteter
 - hver tredje times kumulerede køretid samt

- stedet, hvor den daglige arbejdsperiode afsluttes."

b) I andet afsnit indsættes følgende punktum:

"Registreringen af grænsepassage og supplerende aktiviteter, jf. første afsnit, andet og tredje led, omfatter imidlertid køretøjer, som registreres i en medlemsstat¹⁰ for første gang to år* efter de i artikel 11, stk. 1, andet punktum, nævnte detaljerede bestemmelsers ikrafttræden, uden at dette berører forpligtelsen til senere at opgradere visse køretøjer i overensstemmelse med artikel 3, stk. 4."

* [NB: forventes at blive senest i juni 2022.]

1a) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2, første punktum, affattes således:

"Fire år efter ikrafttrædelsen af de i artikel 11, stk. 1, andet punktum, nævnte detaljerede bestemmelser, som indeholder specifikationer vedrørende registrering af grænsepassage og supplerende aktiviteter, jf. artikel 8, stk. 1, andet og tredje led, udstyrer medlemsstaterne i behørigt omfang deres kontrolmyndigheder med det udstyr til tidlig fjernafsløring, der er nødvendigt for at muliggøre den i nærværende artikel omhandlede datakommunikation, idet der tages højde for medlemsstaternes specifikke håndhævelseskrav og - strategier."

¹⁰ NB: Andre bestemmelser i denne forordning, som indeholder en lignende henvisning til en dato for registrering af køretøjer, vil blive tilpasset til denne supplerende præcisering ("i en medlemsstat").

b) Stk. 3 affattes således:

"3. Den i stk. 1 nævnte kommunikation med takografen etableres udelukkende, når kontrolmyndighedernes udstyr anmoder herom. Det skal sikres således, at integriteten og ægtheden af data fra registreringen og kontroludstyret garanteres. Adgang til de kommunikerede data begrænses til kontrolmyndigheder, der er bemyndiget til at kontrollere overtrædelser af de i artikel 7, stk. 1, omhandlede retsakter og af nærværende forordning, og til værksteder, for så vidt det er nødvendigt at kontrollere takografens korrekte funktion."

c) I stk. 4 tilføjes følgende led:

"- overskridelse af maksimal køretid."

1aa) I artikel 10 tilføjes følgende stykke:

"2. Takograferne til køretøjer, som registreres for første gang i en medlemsstat to år* efter ikrafttrædelsen af de i artikel 11, stk. 1, andet punktum, nævnte detaljerede bestemmelser, som indeholder specifikationer vedrørende registrering af grænsepassage og supplerende aktiviteter, jf. artikel 8, stk. 1, andet og tredje led, skal være udstyret med det i stk. 1 omhandlede interface."

* [NB: forventes at blive senest i juni 2022.]

1ab) I artikel 11 indsættes følgende punktum efter første punktum i stk. 1:

"Kommissionen sætter senest den [EUT: 12 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] gennemførelsesretsakter i kraft, som fastsætter de detaljerede bestemmelser for den ensartede anvendelse af forpligtelsen til at registrere alle køretøjets grænsepassager og supplerende aktiviteter, jf. artikel 8, stk. 1, andet og tredje led, og forpligtelsen til at lagre oplysninger herom."

1ac) I artikel 22, stk. 5, affattes de to sidste afsnit således:

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

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 medlemsstat
- kontrolkortets nummer
- den fjernede plomberings nummer
- dato og tidspunkt for fjernelse af plomberingen
- den nye plomberings nummer, hvis kontrolmedarbejderen har anbragt en ny plombering.

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

1ad) I artikel 26 tilføjes følgende stykke:

"7a) De kompetente myndigheder i den udstedende medlemsstat kan kræve, at en fører udskifter førerkortet med et nyt, hvis det er nødvendigt for at overholde de relevante tekniske specifikationer."

1b) Artikel 34, stk. 1, affattes således:

"Førerne anvender diagrammark eller førerkort, hver dag de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagrammarket eller førerkortet udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter, eller det er nødvendigt at indlæse nationalitetsmærket efter at have krydset en grænse. Intet diagrammark eller førerkort må anvendes ud over det tidsrum, det gælder for."

1c) I artikel 34, stk. 6, tilføjes følgende litra f):

"f) nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede. Føreren skal også indlæse nationalitetsmærket for det land, som føreren kører ind i efter at have krydset en medlemsstats grænse, ved begyndelsen af førerens første stop i denne medlemsstat. Dette første stop skal foretages på den nærmeste holdeplads ved eller efter grænsen. Hvis en medlemsstats grænse krydses på en færge eller i et tog, indlæser føreren nationalitetsmærket for landet ved ankomsthavnen eller ankomstationen."

2) I artikel 34, stk. 7, affattes første afsnit således:

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

Et år efter ikrafttrædelsen af de i artikel 11, stk. 1, andet punktum, nævnte detaljerede bestemmelser, som indeholder specifikationer, der giver mulighed for at registrere og lagre data om grænsepassage, indlæser føreren også nationalitetsmærket for det land, som føreren kører ind i efter at have krydset en medlemsstats grænse, ved begyndelsen af førerens første stop i denne medlemsstat. Dette første stop skal foretages på den nærmeste holdeplads ved eller efter grænsen. Hvis en medlemsstats grænse krydses på en færge eller i et tog, indlæser føreren nationalitetsmærket for landet ved ankomsthavnen eller ankomstationen.

En medlemsstat kan pålægge førerne af køretøjer, der udfører indlandstransport på landets område, ud over landets nationalitetsmærke at tilføje mere detaljerede geografiske betegnelser, hvis medlemsstaten inden den 1. april 1998 har underrettet Kommissionen om disse detaljerede geografiske betegnelser."

3) I artikel 36 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, nr. i), affattes således:

"i) diagramarkene for den pågældende dag og de forudgående 56 dage"

b) Stk. 1, nr. iii), affattes således:

"iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende dag og de forudgående 56 dage."

c) Stk. 2, nr. ii), affattes således:

"ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende dag og de forudgående 56 dage."

Artikel 3

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

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

Artikel 1, stk. 9a, og artikel 2, stk. 3, finder anvendelse fra den 31.12.2024. Indtil dette tidspunkt finder artikel 16, stk. 3, litra a), i forordning (EF) nr. 561/2006 og artikel 36, stk. 1, nr. i) og ii), og stk. 2, nr. ii), i forordning (EU) nr. 165/2014 anvendelse som affattet forud for de ændringer, der indføres ved nærværende forordning.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
