



Bryssel den 28 november 2018
(OR. en)

Interinstitutionella ärenden:

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

från: Rådets generalsekretariat

till: Rådet

Föreg. dok. nr: 13205/3/18 REV 3

Komm. dok. nr: ST 9670/17

Ärende: **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare**

– Allmän riktlinje

För delegationerna bifogas en kompromisstext från ordförandeskapet om förordningarna nr 561/2006 och 165/2014.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Goda arbetsvillkor för förare och rättvisa affärsvillkor för vägtransportföretag är ytterst viktigt för att skapa en säker, effektiv och socialt ansvarstagande vägtransportsektor. För att underlätta den processen är det viktigt unionens sociallagstiftning för vägtransportsektorn är tydlig, ändamålsenlig, lätt att tillämpa och verkställa samt genomförs på ett effektivt och enhetligt sätt i hela unionen.

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

- (2) Efter en utvärdering av ändamålsenligheten och effektiviteten i genomförandet av unionens existerande sociallagstiftning på området vägtransporter, och i synnerhet Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006³, konstaterades vissa brister i den nuvarande rättsliga ramen. Oklara och inadekvata regler om veckovila, viloinrättningar och raster vid multibemanning samt avsaknaden av regler om hur förare ska kunna återvända till och ta vila i hemmet leder till att reglerna tolkas och genomförs på olika sätt i medlemsstaterna. Flera medlemsstater har nyligen antagit unilaterala åtgärder vilket har lett till ytterligare ökad rättslig osäkerhet och ojämlik behandling av förare och operatörer.
- (3) Efterhandsutvärderingen av förordning (EG) nr 561/2006 bekräftade att inkonsekvent och ineffektiv kontroll av efterlevnaden av unionens sociallagstiftning främst berodde på oklara bestämmelser, ineffektivt utnyttjande av kontrollverktygen och otillräckligt administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.
- (3a) För att åstadkomma ökad tydlighet och konsekvens bör undantag från tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 561/2006 för icke-kommersiell användning av fordon definieras.
- (4) Tydliga och väl anpassade regler som tillämpas på samma sätt överallt är också avgörande för att uppnå policymålet att förbättra arbetsvillkoren för förare och i synnerhet säkerställa att konkurrensen inte snedvrids mellan operatörer samt bidra till trafiksäkerhet för alla väganvändare.
- (5) De nuvarande kraven vad gäller raster visade sig vara inadekvata och opraktiska vid körningar med fler än en förare. Det är därför lämpligt att anpassa kravet om att registrera raster till vilken typ av transport som utförs vid körning med flera än en förare utan att äventyra förarens säkerhet eller trafiksäkerheten.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (6) Förare som utför internationella långdistanstransporter tillbringar långa perioder borta från hemmet. [...]Det är [...] nödvändigt att föreskriva att operatörerna måste organisera förarnas arbete så att dessa perioder borta från hemmet inte blir orimligt långa och förarna kan ta ut långa viloperioder som kompensation för reducerad veckovila. Återvändandet bör organiseras så att föraren kan nå den operativa central där företaget är etablerat eller förarens bosättningsort. Operatören bör kunna styrka förläggningen av den regelbundna återresan med hjälp av färdskrivaruppgifter, förarnas tjänstgöringslistor eller liknande bevis.
- (7) [...] För att främja sociala framsteg är det lämpligt att ange var veckovilan får tas för att säkerställa att förarnas viloförhållanden är adekvata. Inkvarteringens kvalitet är särskilt viktig under den normala veckovilan, som föraren bör tillbringa någon annanstans än i fordonets hytt i lämplig inkvartering, på arbetsgivarens bekostnad. När fordonet är parkerat på ett tryggt och säkert parkeringsområde som uppfyller vissa kriterier som har fastställts angående bekvämligheten för föraren, får föraren i undantagsfall sova i fordonets hytt och använda ett sådant områdes bekvämligheter, på arbetsgivarens bekostnad. Om det i den medlemsstat där den normala veckovilan tas inte finns något sådant område inom räckhåll, måste föraren hitta någon annan lämplig inkvartering utanför fordonet.
- (7a) Trygga och säkra parkeringsplatser med adekvata vilofaciliteter är av avgörande betydelse för att förbättra arbetsvillkoren i sektorn och värna trafiksäkerheten. Därför är det av yttersta vikt att främja en utveckling av parkeringsinfrastruktur, inklusive rastplatser, som kan garantera önskad standard när det gäller trygghet, säkerhet och tjänster. Det är viktigt att Europeiska unionen har tillräckliga möjligheter till medfinansiering i enlighet med nuvarande och framtida unionsrättsakter som fastställer villkoren för ekonomiskt stöd, i syfte att påskynda och främja uppbyggnaden av denna parkeringsinfrastruktur. Medlemsstaterna är dock inte skyldiga att finansiera ytterligare parkeringsinfrastruktur på sitt territorium utöver de befintliga skyldigheterna enligt unionens riktlinjer för TEN-T-infrastruktur. Kommissionen bör offentliggöra en uppdaterad förteckning över säkra rastplatser som uppfyller minimikvalitetsstandard.

- (8) Förare ställs [...] inför oförutsebara omständigheter som gör det omöjligt att nå önskad destination för att ta veckovila utan att bryta mot EU:s regler. Det är önskvärt att göra det lättare för förare att hantera sådana omständigheter och göra det möjligt för dem att nå den destination där de önskar ta sin veckovila. Sådana exceptionella omständigheter är överraskande omständigheter som är oundvikliga och som inte kan förutses, där det oväntat blir omöjligt att tillämpa förordningens bestämmelser i sin helhet under en kort tidsperiod. För att säkerställa god efterlevnad bör föraren dokumentera omständigheterna. Dessutom bör man genom skyddsåtgärder se till att körtiden inte blir för lång [...].
- (9) För att minska och förebygga olika praxis när det gäller tolkning och tillsyn och för att ytterligare öka effektiviteten och ändamålsenligheten i den gränsöverskridande kontrollen av efterlevnaden är det ytterst viktigt att fastställa tydliga regler för det administrativa samarbetet mellan medlemsstater.
- (10) I syfte att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordning (EG) nr 561/2006 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på att förtydliga bestämmelserna i den förordningen och fastställa gemensamma metoder för deras tillämpning och tillsyn. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011⁴.
- (11) I syfte att göra kontrollen av efterlevnaden av sociallagstiftningen mer kostnadseffektiv bör potentialen i de nuvarande och framtida färdskrivarsystemen utnyttjas fullt ut. Därför bör färdskrivarens funktioner förbättras så att den medger en mer exakt positionsbestämning, i synnerhet vid internationell transport. I samma syfte bör man fortsätta att installera smarta färdskrivare i befintliga fordonsparker som bedriver internationella transporter och som använder analoga eller digitala färdskrivare.
- (11a) I synnerhet bör passage av medlemsstaternas gränser registreras i färdskrivaren i fordon som inte är utrustade med en smart färdskrivare vid den närmaste platsen att stanna på vid eller efter gränsen.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (11b) För att säkerställa att förare, operatörer och kontrollmyndigheter så snart som möjligt kan dra nytta av fördelarna med smarta färdskrivare, inbegripet automatisk registrering av gränspassager, bör den befintliga fordonsparken förses med sådan utrustning inom en lämplig tidsperiod efter det att de detaljerade tekniska bestämmelserna har trätt i kraft, i syfte att säkerställa tillräcklig tid för förberedelser.
- (11c) För att minska bördan för operatörer och kontrollmyndigheter om en kontrolltjänsteman skulle avlägsna en färdskrivares plombering för kontrolländamål bör kontrolltjänstemannen tillåtas att återplombera färdskrivaren under vissa väl dokumenterade omständigheter.
- (11d) Det är viktigt att vägtransportföretag etablerade i tredjeländer omfattas av regler som är likvärdiga med denna lagstiftning när det utför transporter på EU:s territorium. Kommissionen bör bedöma huruvida denna princip följs på EU-nivå och föreslå lämpliga lösningar som EU bör förhandla om inom ramen för AETR.
- (12) Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014⁵ bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 561/2006 ska ändras på följande sätt:

1. [...] I artikel 4 ska följande led läggas till som leden r och s:

”r) *icke-kommersiell transport*: all vägtransport, utom transport för annans eller egen räkning, för vilken ingen direkt eller indirekt ersättning mottas och som inte direkt eller indirekt genererar någon inkomst för fordonets förare eller för någon annan och som saknar koppling till yrkesmässig eller kommersiell verksamhet.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

- s) *särskild zon*: ett säkrat område med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar, som uppfyller de särskilda krav som fastställs i bilagan till denna förordning.”.

2. Artikel 6.5 ska ersättas med följande:

”En förare ska som ”annat arbete” registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som han kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera all ”tid då arbetstagaren är tillgänglig” enligt definitionen i artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG, i enlighet med artikel 34.5 b iii i förordning (EU) nr 165/2014. Denna registrering ska göras antingen för hand på ett diagramblad, eller på en utskrift, eller genom att med användning av funktionen manuell inmatning föra in uppgifter i färdskrivaren.”.

3. I artikel 7 ska följande läggas till som tredje stycket:

”Vid multibemanning har en förare rätt [...] att ta en rast på 45 minuter i ett fordon som körs av en annan förare, under förutsättning att den förare som tar rasten inte har till uppgift att bistå den förare som kör fordonet.”.

4. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 6 ska ersättas med följande:

- ”6. Under fyra på varandra följande veckor ska en förare ta minst fyra veckovilor, av vilka minst två ska vara normala veckovilor. [...]

Reducerade veckovilor ska kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga. Om två reducerade veckovilor tas ut efter varandra ska den därpå följande veckovilan föregås eller följas av en viloperiod som tas ut som kompensation.

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

[...]

c) [...] Punkt 8 ska ersättas med följande:

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

Normal veckovila eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila får inte tas i ett fordon. [...]

Genom undantag från andra stycket får den normala veckovilan tillbringas i fordonet, förutsatt att

- fordonet parkeras i en särskild zon som tillhandahåller säkra parkeringsplatser för kommersiella fordon och tjänsteinrättningar som uppfyller minimikraven i bilagan, och
- hytten uppfyller minimikraven i bilagan.

Till och med den [EUT: 18 månader efter ikraftträdandet] får fordonet även parkeras på ett normalt parkeringsområde med sanitära inrättningar, förutsatt att hytten uppfyller kraven i bilagan.

Kommissionen ska genom genomförandeakter närmare fastställa de villkor som måste vara uppfyllda för att detta undantag ska kunna åberopas vid parkering i en särskild zon. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2a.

Medlemsstaterna ska senast [EUT: sex månader efter ikraftträdandet av denna ändringsförordning] meddela kommissionen om var de särskilda zoner som finns tillgängliga på deras territorier är belägna och därefter anmäla eventuella ändringar avseende denna information. Kommissionen ska offentliggöra en allmänt tillgänglig förteckning över särskilda zoner på en enda officiell webbplats och hålla den uppdaterad.

Senast [EUT: två år efter ikraftträdandet av denna ändringsförordning] ska kommissionen till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om dessa särskilda zoners tillgänglighet. Rapporten ska inbegripa information om de särskilda zonernas antal, belägenhet, kapacitet och användning samt om behovet av ytterligare platser eller inrättningar. Rapporten ska även innehålla en bedömning av de åtgärder som vidtagits eller planerats av medlemsstaterna. På grundval av denna rapport ska kommissionen vid behov föreslå åtgärder som syftar till att öka antalet särskilda zoner och deras kvalitet och/eller åtgärder som syftar till att se över bestämmelserna i fjärde stycket om att tillbringa den normala veckovilan i fordonet.

Alla kostnader för inkvartering utanför fordonet ska betalas av arbetsgivaren, liksom även alla avgifter för användning av en särskild zon.”.

d) Följande punkt ska införas:

”8a. Transportföretaget ska organisera förarnas arbete så att förarna inom varje period om fyra på varandra följande veckor kan [...] återvända till en av de operativa centralerna i den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad eller till förarens bosättningsort och där tillbringa minst en normal veckovila eller en veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för reducerad veckovila. Om en förare emellertid har tagit ut två reducerade veckovilor efter varandra utan att återvända ska transportföretaget organisera förarens arbete så att föraren kan återvända redan vid utgången av den tredje veckan.

Företaget ska dokumentera hur det uppfyller denna skyldighet och förvara dokumentationen i sina lokaler för att kunna lägga fram den på kontrollmyndigheternas begäran.”.

5. I artikel 9 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Utan hinder av artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut normal dygnsvila eller veckovila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan eller veckovilan ska föraren ha tillgång till en sovbits eller liggplats avsedd för denne.”.

6. [...] Artikel 12 ska ersättas med följande:

”[...] Om det är förenligt med trafiksäkerheten och det behövs för att fordonet ska nå fram till en lämplig plats att stanna på, får föraren avvika från artiklarna 6 till 9 i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Om det är förenligt med trafiksäkerheten får föraren, under exceptionella omständigheter, även avvika från artikel 6.1 och 6.2 och artikel 8.2 genom att överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till en timme för att nå arbetsgivarens operativa central i syfte att ta veckovila. Föraren ska ange skälen för en sådan avvikelse för hand på ett färdskrivardiagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast vid ankomsten till destinationen eller en lämplig plats att stanna på.”.

7. I artikel 13 ska punkt 1 ändras på följande sätt:

a) Led e ska ersättas med följande:

”e) Fordon som uteslutande används på öar eller regioner som är isolerade från det övriga nationella territoriet med en areal av högst 2 300 km² vilka inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadvägar eller tunnlar öppna för motorfordon och inte heller angränsar till en annan medlemsstat.”.

b) Följande led q ska läggas till:

”q) Fordon som används för leverans av färdigblandad betong.”.

8. I artikel 14 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. I brådskande fall får medlemsstaterna, under exceptionella omständigheter, medge tillfälligt undantag under högst 30 dagar, vilket ska vara vederbörligen motiverat och omgående meddelas kommissionen.”.

9. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

Medlemsstaterna ska se till att förare till sådana fordon som anges i artikel 3 a omfattas av nationella regler som ger tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider och obligatoriska raster och viloperioder. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om de relevanta nationella regler som är tillämpliga på sådana förare.”.

9a. I artikel 16 ska punkt 3 a ersättas med följande:

”a) innehålla samtliga uppgifter i punkt 2 för en period som minst omfattar kontrolldagen och de närmast föregående 56 dagarna; dessa uppgifter ska uppdateras regelbundet, dock minst en gång i månaden.”.

10. I artikel 19 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och förordning (EU) nr 165/2014 och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella till överträdelsens allvarlighetsgrad, fastställd i enlighet med bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG⁶, avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av denna förordning eller förordning (EU) nr 165/2014 får bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa åtgärder och regler om sanktioner senast det datum som fastställs i artikel 29 andra stycket. De ska utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar av dem. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.”.

11. Artikel 22 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska ha ett nära samarbete och utan onödigt dröjsmål bistå varandra för att underlätta en enhetlig tillämpning av denna förordning samt en effektiv kontroll av att den efterlevs, i enlighet med de krav som anges i artikel 8 direktiv 2006/22/EG.”.

b) I punkt 2 ska följande led läggas till som led c:

”c) annan särskild information, inbegripet riskvärderingen av företaget, som kan få konsekvenser för efterlevnaden av bestämmelserna i denna förordning.”.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

c) Följande punkter ska införas som punkterna 3a och 3b:

”3a. Vid utbyte av information inom ramen för denna förordning ska medlemsstaterna använda de gemensamma samverkansorgan som utsetts i enlighet med artikel 7 i direktiv 2006/22/EG.

3b. Inga avgifter får tas ut i samband med det ömsesidiga administrativa samarbetet och biståndet.”

11a. I artikel 24 ska följande punkt införas:

”2a. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”.

12. I artikel 25 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. I de ärenden som avses i punkt 1 b ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa gemensamma strategier i enlighet med det [...] granskningsförfarande som avses i artikel 24.2a.”.

13. Följande bilaga ska läggas till:

”BILAGA

A. Minimikrav för säkerhet, trygghet och tjänster för sådana särskilda zoner som avses i artikel 8.8 tredje stycket

1. Upptäckt och förebyggande av intrång
2. Belysning och synlighet
3. Kontaktpunkt och förfaranden för nödsituationer
4. Sanitära inrättningar
5. Möjligheter att köpa livsmedel och drycker
6. Anslutningar som möjliggör kommunikation
7. Strömförsörjning vid varje parkeringsplats.

B. Minimikrav för hytten enligt artikel 8.8 tredje stycket

1. Säng med madrass för varje förare
2. Uppvärmning och luftkonditionering som är oberoende av motorn
3. Mörkläggningsgardin
4. Förvaringsutrymme som är tillgängligt från hytten
5. Inbyggt kylskåp för förvaring av livsmedel
6. Fällbart bord
7. Ställbart säte

8. Tjuvlarm
9. Elektricitet.”.

Artikel 2

Förordning (EU) nr 165/2014 ska ändras på följande sätt:

-1. I artikel 1 ska punkt 1 första stycket ersättas med följande:

”1. I denna förordning fastställs skyldigheter och krav i samband med konstruktion, installation, användning, provning och kontroll av färdskrivare vid vägtransporter i syfte att kontrollera efterlevnaden av förordning (EG) nr 561/2006, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG⁷, rådets direktiv 92/6/EEG⁸, rådets direktiv 92/106/EEG⁹, förordning (EG) nr 1072/2009, förordning (EG) nr 1073/2009, direktiv 96/71 och direktiv 2014/67/EU vad gäller utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, och av direktiv xxx/xxx/EU om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU vad gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn.*”.

* Anmärkning: Hänvisningar till bestämmelser om utstationering av arbetstagare som ska anpassas till den slutliga kompromissen om dessa ärenden.

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁸ Rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT L 57, 2.3.1992, s. 27).

⁹ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

-1a. I artikel 3 ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. Senast fyra år efter utgången av året för ikraftträdande *av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 första stycket andra meningen och som innehåller specifikationer för registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter ska alla fordon som används i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten och som är utrustade med en färdskrivare som inte uppfyller specifikationerna i dessa detaljerade bestämmelser utrustas med en smart färdskrivare enligt artiklarna 8, 9 och 10 i denna förordning.”.

* [Anmärkning: förväntas vara vid utgången av år 2024.]

-1b. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Dataskydd

1. Medlemsstaterna ska se till att behandlingen av personuppgifter inom ramen för denna förordning sker enbart i syfte att kontrollera överensstämmelsen med denna förordning och med förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2002/15/EG, rådets direktiv 92/6/EEG, rådets direktiv 92/106/EEG, förordning (EG) nr 1072/2009, förordning (EG) nr 1073/2009, direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU, vad gäller utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, och med direktiv xxx/xxx/EU om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU vad gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn, i enlighet med förordning (EU) 2016/679 och direktiv [...] 2002/58/EG och under tillsyn av den tillsynsmyndighet i medlemsstaten som avses i artikel 51 i förordning (EU) 2016/679.

2. Medlemsstaterna ska särskilt se till att personuppgifter skyddas mot annan användning än sådan som uteslutande har att göra med de rättsakter som avses i punkt 1 avseende
 - användningen av ett globalt system för satellitnavigering (GNSS) för registrering av lokaliseringssuppgifter enligt artikel 8,
 - användningen av kommunikation på distans för kontrolländamål enligt artikel 9, användningen av färdskrivare med gränssnitt enligt artikel 10, det elektroniska utbyte av information om förarkort som avses i artikel 31, och särskilt gränsöverskridande utbyte av sådana uppgifter med tredjeländer.
 - transportföretagets bevarande av uppgifter i den mening som avses i artikel 33.
 3. Digitala färdskrivare ska vara utformade på ett sådant sätt att de skyddar integriteten. Endast uppgifter som är nödvändiga för de ändamål som avses i punkt 1 ska behandlas.
 4. Fordonsägare, transportföretag och andra berörda enheter ska, i förekommande fall, uppfylla relevanta bestämmelser om skydd av personuppgifter.”.
1. I artikel 8 ska punkt 1 ändras på följande sätt:
 - a) Första stycket [...] ska ersättas med följande:

”För att underlätta kontrollen av efterlevnaden av relevant lagstiftning ska fordonets position registreras automatiskt vid följande punkter, eller vid den punkt som är närmast sådana platser där satellitsignal kan tas emot:

 - Platsen där den dagliga arbetsperioden inleds.
 - Varje gång fordonet passerar en medlemsstats gräns.
 - Varje gång fordonet utför lastnings- eller lossningsoperationer.
 - Var tredje timme under sammanlagd körtid.

– Platsen där den dagliga arbetsperioden avslutas.”.

b) Följande mening ska läggas till i andra stycket:

”Den registrering av gränspassagen och ytterligare aktiviteter som avses i första stycket andra och tredje strecksatserna ska emellertid omfatta fordon som registrerats i en medlemsstat¹⁰ för första gången två år* efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 första stycket andra meningen, utan att det påverkar skyldigheten till eftermontering på vissa fordon i enlighet med artikel 3.4.”.

* [Anmärkning: förväntas vara senast i juni 2022.]

1a. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Den första meningen i punkt 2 ska ändras på följande sätt:

”Fyra år efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 första stycket andra meningen och som innehåller specifikationer för den registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 andra och tredje strecksatserna ska medlemsstaterna i lämplig omfattning förse sina kontrollmyndigheter med den utrustning för fjärravläst tidig upptäckt som krävs för att tillåta sådan uppgiftsöverföring som avses i den här artikeln, med beaktande av deras specifika krav och strategier för tillsyn.”.

¹⁰ Anm.: Övriga bestämmelser i denna förordning som innehåller en liknande hänvisning till ett datum för fordonsregistrering kommer att anpassas genom tillägget av denna precisering (”i en medlemsstat”).

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Den kommunikation som avses i punkt 1 ska upprättas med färdskrivaren endast när kontrollmyndigheternas utrustning begär det. Den ska ske via säker anslutning för att säkerställa dataintegritet och autentisering av färdskrivare och kontrollutrustning. Tillgång till denna information ska begränsas till kontrollmyndigheter som har tillstånd att kontrollera överträdelser av de rättsakter som avses i artikel 7.1 och den här förordningen och till verkstäder i den utsträckning det är nödvändigt att kontrollera att färdskrivaren fungerar på rätt sätt.”.

c) I punkt 4 ska följande strecksats läggas till:

”– Överskridande av den maximala körtiden.”.

1aa. I artikel 10 ska följande punkt läggas till:

2. ”Färdskrivare i fordon som registreras för första gången i en medlemsstat två år* efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 första stycket andra meningen och som innehåller specifikationer för den registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 andra och tredje strecksatserna ska vara utrustade med det gränssnitt som avses i punkt 1.”.

* [Anmärkning: förväntas vara senast i juni 2022.]

1ab. I artikel 11 ska följande läggas till efter första meningen i första stycket:

”Kommissionen ska sätta i kraft de genomförandeakter som innehåller de detaljerade bestämmelserna för en enhetlig tillämpning av skyldigheten att registrera och lagra uppgifter om varje gränspassage för fordonet och ytterligare aktiviteter enligt artikel 8.1 andra och tredje strecksatserna senast [EUT: 12 månader efter ikraftträdandet av denna ändringsförordning].”.

1ac. I artikel 22.5 ska de två sista styckena ersättas med följande:

”De plomberingar som har avlägsnats eller brutits ska bytas ut av godkänd montör eller verkstad utan oskäligt dröjsmål och senast inom sju dagar efter deras avlägsnande. Om plomberingarna har avlägsnats eller brutits för kontrolländamål får de ersättas av en kontrolltjänsteman utrustad med plomberingsutrustning som förser dem med en unik särskild märkning, utan onödigt dröjsmål.

När en kontrolltjänsteman avlägsnar en plombering ska kontrollkortet vara infört i färdskrivaren från och med avlägsnandet av plomberingen och fram tills dess att inspektionen är avslutad, även vid fästande av ny plombering. Kontrolltjänstemannen ska upprätta en skriftlig förklaring som innehåller åtminstone följande uppgifter:

- Fordonets identifieringsnummer.
- Tjänstemannens namn.
- Kontrollmyndighet och medlemsstat.
- Kontrollkortets nummer.
- Den avlägsnade plomberingens nummer.
- Datum och klockslag för avlägsnandet av plomberingen.
- Den nya plomberingens nummer, i fall där kontrolltjänstemannen har fäst en ny plombering.

Innan plomberingarna byts ut ska kontroll och kalibrering av färdskrivaren utföras av en godkänd verkstad, med undantag för när plomberingarna har avlägsnats eller brutits för kontrolländamål och har ersatts av en kontrolltjänsteman.”.

1ad. I artikel 26 ska följande punkt läggas till:

”7a. Den behöriga myndigheten i den utfärdande medlemsstaten får begära att en förare ersätter förarkortet med ett nytt kort om detta är nödvändigt i syfte att uppfylla relevanta tekniska specifikationer.”.

1b. I artikel 34 ska första stycket ersättas med följande:

”Varje dag föraren kör ska diagramblad eller förarkort användas, från den tidpunkt då fordonet övertas. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt eller det är nödvändigt att föra in symbolen efter det att en gräns passerats. Ett diagramblad eller förarkort får inte användas längre tid än det är avsett för.”.

1c. I artikel 34.6 ska följande led f läggas till:

”f) Symbolerna för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas. Föraren ska också föra in symbolen för det land som föraren kommer in i efter att ha passerat en medlemsstats gräns, i början av sitt första stopp i den medlemsstaten. Detta första stopp ska göras vid den närmaste platsen att stanna på vid eller efter gränsen. När passagen av en medlemsstats gräns sker på en färja eller ett tåg ska föraren föra in symbolen för landet vid ankomsthamnen eller ankomstationen.”.

2. I artikel 34.7 ska första stycket ersättas med följande:

”7. Föraren ska i den digitala färdskrivaren föra in symbolerna för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas [...].

Ett år efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 första stycket andra meningen och som innehåller specifikationer som möjliggör registrering och lagring av uppgifter om gränspassage ska föraren också föra in symbolen för det land som föraren kommer in i efter att ha passerat en medlemsstats gräns, i början av sitt första stopp i den medlemsstaten. Detta första stopp ska göras vid den närmaste platsen att stanna på vid eller efter gränsen. När passagen av en medlemsstats gräns sker på en färja eller ett tåg ska föraren föra in symbolen för landet vid ankomsthamnen eller ankomstationen.

Medlemsstater får ålägga förare av fordon som utför transporter inom deras territorium att lägga till mer detaljerade geografiska upplysningar till symbolen för landet, förutsatt att dessa medlemsstater har underrättat kommissionen om dessa detaljerade geografiska upplysningar före den 1 april 1998.”.

3. Artikel 36 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 i ska ersättas med följande:

”i) Diagramblad för innevarande dag och de föregående 56 dagarna.”.

b) Punkt 1 iii ska ersättas med följande:

”iii) Registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 56 dagarna.”.

c) Punkt 2 ii ska ersättas med följande:

”ii) Registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 56 dagarna.”.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Artiklarna 1.9a och 2.3 ska tillämpas från och med den 31 december 2024. Till och med den dagen ska artikel 16.3 a i förordning (EG) nr 561/2006 samt artikel 36.1 i och ii och 36.2 ii i förordning (EU) nr 165/2014 tillämpas i den lydelse de hade innan de ändrades genom denna förordning.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar På rådets vägnar

OrdförandeOrdförande
