

Bruxelles, den 27. november 2023
(OR. en)

15972/23

**Interinstitutionel sag:
2023/0155(COD)**

**TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	15208/23
Komm. dok. nr.:	9734/23
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer – Generel indstilling

I. INDLEDNING

1. Den 24. maj 2023 forelagde Kommissionen Rådet forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer.

2. Formålet med forslaget er en mere fleksibel fordeling af pauser og hviletider for erhvervschauffører, der lejlighedsvis udfører kørsel med personer, og en tilpasning af reglerne mellem international og indenlandsk transport af denne art. Kommissionen foreslår ikke ændringer af minimumsvarigheden af pauser og hviletid eller af de maksimale køretider. Det overordnede mål er at sikre passagererne effektive tjenester af høj kvalitet og samtidig forbedre chaufførernes arbejdsvilkår, navnlig for at minimere deres stress og træthed.
3. Særlige regler om pauser og hviletider for lejlighedsvis kørsel med personer er begrundet i denne tjenestes karakteristika, som adskiller sig fra rutekørsel med passagerer og vejgodstransport. Dette gælder:
 - sæsonbestemthed
 - interaktion med passagererne
 - hyppige ad hoc-ændringer i planlægningen
 - mindre gennemsnitlig daglig køretid og
 - mere koncentreret kørsel ved rejsens begyndelse og afslutning.

I 2020 anmodede de europæiske lovgivere Kommissionen om at evaluere mulige regler i denne henseende¹.

¹ Jf. artikel 8, stk. 10, i forordning (EF) nr. 561/2006 som indsat ved ændring af forordning (EU) 2020/1054 (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 1).

II. ARBEJDET I DE ØVRIGE INSTITUTIONER

4. Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det kompetente udvalg for dette forslag, hvor Henna VIRKKUNEN (PPE, FI) er ordfører, og Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (EMPL) som associeret udvalg, hvor Marianne VIND (S&D, DK) er ordfører. Der blev afholdt en afstemning om Marianne VINDs betænkning den 7. november 2023 og om Henna VIRKKUNENs betænkning den 16. november 2023. Der er planlagt en afstemning på plenarforsamlingen i ugen fra den 11. til den 14. december 2023.
5. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog en udtalelse den 21. september 2023. Regionsudvalget har besluttet ikke at afgive udtalelse.

III. ARBEJDET I RÅDET OG DETS FORBEREDENDE ORGANER

6. Forslaget og konsekvensanalysen blev forelagt Landtransportgruppen den 7. juni 2023 under det svenske formandskab. Nogle delegationer havde gerne set, at der var foretaget en supplerende videnskabelig undersøgelse for at evaluere de nye regler om træthed og deres mulige virkninger for chaufførerne.
7. Lovteksten blev derefter drøftet mellem den 7. juli og den 13. november 2023 under det spanske formandskab. Delegationerne støttede i princippet indførelsen af mere fleksible regler for chauffører, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer. De havde forskellige synspunkter med hensyn til det ønskede omfang af fleksibiliteten og de dertil knyttede sikkerhedsforanstaltninger, navnlig med hensyn til minimumspauser i køretiden og udskydelse af starten på den daglige hviletid. Desuden udtrykte mange delegationer betænkeligheder ved kontrollerbarheden med hensyn til kompleksiteten af de deraf følgende regler, af de tekniske kontrolmidler og af den medbragte dokumentation.
8. Formandskabet udarbejdede i september 2023 et kompromisforslag, der tager sigte på en afbalanceret formulering af omfanget af fleksibiliteten og de tilhørende sikkerhedsforanstaltninger og på at styrke kontrolbestemmelserne. Kommissionens repræsentant forsvarede Kommissionens forslag og var åben over for begrænsede ændringer i teksten.

9. Det sidste møde i gruppen fandt sted den 13. november 2023. De fleste delegationer støttede formandskabets forslag. En enkelt delegation syntes ikke, at kompromiset var tilstrækkelig afbalanceret. Med hensyn til de specifikke pauser og hviletidsregler gentog nogle delegationer deres anmodning om stramning af garantien for fleksibilitet med hensyn til at holde pauser i køretiden til dage, hvor den samlede køretid ikke overstiger seks timer (i stedet for syv), hvilket andre afviste. Disse andre delegationer kunne acceptere begrænsningen til syv timer, men havde ligesom Kommissionens repræsentant hellere set en begrænsning i forbindelse med kørsel i dagtimerne. Nogle få delegationer gentog deres anmodning om mere fleksibilitet i udsættelsen af den daglige hviletid og anvendelsen af denne undtagelse på kørecykluser fra fire dages varighed og fremefter (i stedet for seks dage).
10. Med hensyn til kontrolbestemmelserne fandt nogle delegationer dem for byrdefulde, og delegationerne var uenige om, hvorvidt en harmonisering af kørselsbladet snarere bør gøres obligatorisk eller endda indføres direkte i forordningen. Desuden ønskede nogle delegationer at tilskynde til indførelse af en fremtidig takografversion ved at gøre brugen af undtagelser betinget af, at den medbringes, mens andre var imod en sådan tilgang som værende alt for ufleksibel.
11. På baggrund af ændringerne af kompromiset efter dette møde forberedte De Faste Repræsentanters Komité den 22. november 2023 sagen med henblik på en generel indstilling i Rådet¹. Delegationerne støttede kompromiset. To delegationer gentog deres anmodning om mere fleksibilitet med hensyn til rejser, hvor muligheden for at udsætte den daglige hviletid kunne anvendes (ny artikel 8, stk. 2a, i den ændrede forordning). Nogle andre delegationer gav udtryk for, at de foretrækker en sikkerhedsforanstaltning i artikel 7, der begrænser undtagelsen til dagtimerne. Formandskabet afsluttede drøftelserne efter at have præciseret teksten i artikel 16, stk. 5, i den ændrede forordning, idet forslaget skal forelægges Rådet med henblik på en generel indstilling.

¹ Dokument 15208/23.

12. De vigtigste ændringer i forhold til Kommissionens forslag kan sammenfattes således:
- Hvad angår de regelmæssige pauser i den daglige køretid, vil undtagelsen, der giver mulighed for at anvende kortere pauser, give mulighed for flere pauser, der i alt varer 45 minutter, forudsat at hver pause er mindst 15 minutter lang. Undtagelsen kan kun anvendes, hvis den samlede daglige køretid ikke overstiger syv timer.
 - Med hensyn til muligheden for at udsætte den daglige hviletid (artikel 8, stk. 2a) var varigheden af udsættelsen begrænset til én time, men denne mulighed kan anvendes to gange under en rejse, alt efter dens varighed. Rejsens varighed blev udvidet til rejser af en varighed på mindst seks dage (i stedet for otte).
 - For så vidt angår kontrolbestemmelserne (artikel 16) vil medbringelse af et kørselsblad, der allerede anvendes i forbindelse med lejlighedsvis international kørsel med personer, danne grundlag for en begrundelse af eventuelle undtagelser. Kommissionen kan harmonisere kørselsbladene til brug for indenlandsk transport
 - I forbindelse med vejkontroller skal der også fremlægges kørselsblade, der dækker tidligere rejser.
 - Kommissionen arbejder på en ajourføring af takografspecifikationerne, så typen af passagertransport fremgår af takografen
 - Det blev præciseret i artikel 19, at medlemsstaterne kan retsforfølge overtrædelser af takografreglerne, der er begået i en anden medlemsstat, når overtrædelsen konstateres på dens område, og der endnu ikke er pålagt nogen sanktion.

IV. **KONKLUSION**

13. I lyset af ovenstående opfordres Rådet (transport, telekommunikation og energi) til at nå til enighed om en generel indstilling til kompromisteksten i bilaget til denne rapport på samlingen den 4. december 2023.

2023/0155(COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer og for så vidt angår medlemsstaternes beføjelser til at pålægge sanktioner for overtrædelser af forordning (EU) nr. 165/2014 begået i en anden medlemsstat

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

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

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 EUT C af , s. .

² EUT C af , s. .

- (1) Gode arbejdsvilkår for førere og fair forretningsvilkår for vejtransportvirksomheder er af afgørende betydning for at skabe en sikker, effektiv og socialt ansvarlig vejtransportsektor, for at sikre, at der ikke sker forskelsbehandling, og for at tiltrække kvalificerede arbejdstagere. Det er derfor af afgørende betydning, at EU's sociale bestemmelser om vejtransport er klare, forholdsmæssige, egnede til formålet og lette at anvende og håndhæve, samt at de gennemføres på effektiv og konsekvent vis i hele EU.
- (2) Reglerne for maksimale daglige og ugentlige køretider, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006¹ finder anvendelse på vejtransportvirksomheder og deres førere, uanset om de udfører kørsel med personer eller godstransport, eller om der er tale om rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel med personer.
- (3) Lejlighedsvis kørsel med personer ad vej deler imidlertid ikke de særlige forhold, der gør sig gældende for sektoren for godstransport eller rutekørsel med personer ad vej. Lejlighedsvis kørsel med personer ad vej er i høj grad sæsonbestemt og har varierende køretider, hvilket kommer an på passagerernes turistaktiviteter. Det bør være muligt at imødekomme uplanlagte og spontane rimelige anmodninger fra passagererne om yderlige stop, ændrede ruter eller ændrede tidsplaner, når det er muligt. Lejlighedsvis kørsel med personer ad vej indebærer generelt kortere køretider sammenlignet med godstransport eller rutekørsel med bus. Førerne sover normalt også på hoteller og kører sjældent om natten. Det kan dog forekomme, at førerne skal udføre andre opgaver i arbejdstiden, f.eks. rådgivning, ofte som følge af interaktioner med passagererne.

¹ 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).

- (4) I den efterfølgende evaluering af forordning (EF) nr. 561/2006 kunne det konkluderes, at nogle af de ensartede regler vedrørende minimumspauser og hviletid ikke er egnede til de særlige forhold, der gør sig gældende for lejlighedsvis kørsel med personer ad vej. Yderligere vurderinger foretaget af Kommissionen i den forbindelse viser, at nogle af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 om pauser og daglig og ugentlig hviletid er uegnede og upraktiske for førere og operatører, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, da de har en negativ virkning på muligheden for at tilrettelægge en effektiv lejlighedsvis kørsel med personer af høj kvalitet, på førernes arbejdsvilkår og dermed på trafiksikkerheden.
- (5) Kravene om minimumspauser og hviletid bør derfor tilpasses, så de også passer til de særlige krav til lejlighedsvis kørsel med personer ad vej. Reglerne for indenlandsk og international lejlighedsvis kørsel med personer ad vej bør også ensrettes.
- (6) Mere fleksible regler for planlægning af pauser og daglig hviletid for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, bør på ingen måde udgøre en fare for førerne eller trafiksikkerheden, øge førernes træthedsniveau eller føre til en forringelse af deres arbejdsvilkår. En sådan mulighed for fleksibilitet, som vil finde anvendelse på 24-timersperioder med mindre end syv køretimer samlet set, bør derfor ikke ændre de nuværende regler om det samlede antal minimumspauser, om maksimal køretid pr. dag og pr. uge og om den maksimale køretid på 14 dage. Minimumskravene til arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF¹, bør også fortsat finde uændret anvendelse.

¹ 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).

- (7) For at sikre en ensartet definition af lejlighedsvis kørsel med personer er det nødvendigt at præcisere, at den definition, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009¹, dækker både indenlandsk og international kørsel. Henvisningen til forordning (EF) nr. 1073/2009, som ophævede Rådets forordning (EØF) nr. 684/92, bør ligeledes ajourføres².
- (8) Mere fleksibilitet i planlægningen af pauser for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, bør ikke forhindre disse førere i at holde pauser af den minimumsvarighed, der er nødvendig, for at de kan hvile sig ordentligt. Der bør derfor fastsættes en minimumsvarighed for hver pause. Førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, bør derfor have mulighed for at opdele deres obligatoriske pause i adskilte pauser på hver mindst 15 minutter i tillæg til den anden mulighed for at opdele en pause.
- (9) For at sikre, at muligheden for større fleksibilitet i planlægningen af hviletid for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, ikke misbruges, er det af afgørende betydning at præcisere en sådan fleksibilitets omfang og samtidig gøre det muligt at foretage passende kontrol. Førerne bør derfor have mulighed for at udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid med 1 time, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke overstiger 7 timer, og de bør kun udskyde påbegyndelsen på enkeltstående lejlighedsvis kørsler, der varer 6 dage eller mere. En sådan fleksibilitet bør begrænses yderligere, således at undtagelsen kun må anvendes én gang i løbet af en rejse eller to gange i forbindelse med enkeltstående lejlighedsvis kørsler, der varer 8 dage eller længere. Anvendelsen af undtagelsen ændrer ikke det seneste starttidspunkt for en ugentlig hviletid. Det bør også være muligt at kontrollere sådanne omstændigheder ved hjælp af en udskrift fra kontrolapparatet eller arbejdstidsplanen i tillæg til takografregistreringerne.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (omarbejdning) (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

² Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus (EFT L 74 af 20.3.1992, s. 1).

- (10) En begrænsning af muligheden for at udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder udelukkende i forbindelse med international lejlighedsvis kørsel med personer har en negativ virkning med hensyn til ikkefordrejet og fair konkurrence mellem operatører, særligt små og mellemstore virksomheder. Udbydere af indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer kan også yde deres tjenester på samme vilkår som international lejlighedsvis kørsel med personer med hensyn til den tilbagelagte afstand eller varigheden af tjenester, som udbydes til passagererne. Indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer bør derfor også være omfattet af en sådan mulighed.
- (10a) For at muliggøre effektiv kontrol af den korrekte anvendelse af fleksibiliteten i planlægningen af pauser og af muligheden for at udskyde de daglige og ugentlige hviletider i forbindelse med lejlighedsvis kørsel med personer bør førerne under hele rejsen medbringe et "kørselsblad" med centrale oplysninger om rejsen. Et sådant kørselsblad anvendes allerede i forbindelse lejlighedsvis international kørsel med personer i henhold til forordning (EF) nr. 1073/2009. I overensstemmelse med kontrolbestemmelserne i forordning (EU) nr. 165/2014 om opbevaring af manuelle optegnelser bør førerne også medbringe kørselsblade i papirform eller elektronisk form, der dækker lejlighedsvis kørsel udført i de foregående 28 dage og fra den 31. december 2024 i de foregående 56 dage. Kommissionen bør, når den gennemgår takografens tekniske specifikationer, udvikle en mulighed for at registrere typen af kørsel med personer (rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel med personer).
- (10b) I henhold til forordning (EF) nr. 561/2006 skal medlemsstaterne fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af nævnte forordning og forordning (EU) nr. 165/2014 og sikre, at de iværksættes. I sin dom i sag C-906/19 gjorde Domstolen det klart, at medlemsstaterne forhindres i at pålægge en sanktion efter at have konstateret en overtrædelse af forordning (EU) nr. 165/2014, der er begået på en anden medlemsstats område, og for hvilken der endnu ikke er pålagt en sanktion, og anerkendte i præmis 45, at "[f]or så vidt som dette aspekt af den gældende EU-lovgivning kan have negative virkninger for førernes arbejdsvilkår og for færdselssikkerheden, tilkommer det EU-lovgiver at træffe beslutning om en eventuel ændring". Da overtrædelser af disse to forordninger ofte finder sted samtidigt, og formålet med forordning (EU) nr. 165/2014 er at sikre overholdelse af forordning (EF) nr. 561/2006, er det hensigtsmæssigt, at pålæggelse af sanktioner over for en virksomhed eller en fører for en overtrædelse, der er konstateret på én medlemsstats område, men begået på en anden medlemsstats område, kan vedrøre overtrædelser af begge forordninger.

(11) Da målene i denne forordning, nemlig at sikre fair konkurrence og forbedre arbejdsvilkårene og trafiksikkerheden gennem harmonisering af reglerne om pauser og hviletid for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, og at sikre, at medlemsstaterne kan pålægge sanktioner for overtrædelser af takografregler, der konstateres på deres område, uanset hvor overtrædelserne er begået, ikke kan opnås tilstrækkeligt af medlemsstaterne, men bedre kan opnås på EU-plan som følge af målenes natur, kan EU vedtage tiltag i overensstemmelse med nærhedsprincippet som fastsat i artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(12) Forordning (EF) nr. 561/2006 bør derfor ændres –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

a) Litra n) affattes således:

"n) "rutekørsel med personer": indenlandsk og international kørsel som defineret i artikel 2, nr. 2 og 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009*

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88)."

b) Som litra na) indsættes:

"na) "lejlighedsvis kørsel med personer": indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 2, nr. 4, i forordning (EF) nr. 1073/2009"

2) I artikel 7 tilføjes som stk. 4:

"For førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer, kan de i stk. 1 omtalte pauser også erstattes af pauser på mindst 15 minutter hver, fordelt over den i stk. 1 omtalte kørselsperiode, således at stk. 1 overholdes, hvis den totale samlede daglige køretid for den pågældende dag ikke har oversteget 7 timer.

3) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) Følgende indsættes som stk. 2a:

"2a. Forudsat at trafiksikkerheden ikke bringes i fare derigennem, kan en fører, som udfører en enkelt lejlighedsvis kørsel med personer med en varighed af mindst 6 på hinanden følgende 24-timers-perioder, fravige stk. 2, første afsnit, ved én gang at tage den daglige hviletid inden for højst 25 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke har oversteget 7 timer. Under overholdelse af de samme vilkår kan denne undtagelse benyttes to gange i forbindelse med en enkelt lejlighedsvis kørsel med personer med en varighed af mindst 8 på hinanden følgende 24-timers-perioder."

b) I stk. 6a affattes den indledende sætning således:

"Uanset stk. 6 kan en fører, som udfører enkeltstående lejlighedsvis kørsel med personer, udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletid, forudsat at:"

c) I stk. 6a udgår litra a).

4) I artikel 16 tilføjes følgende stykker:

"4. I forbindelse med vejkontroller skal føreren kunne begrunde anvendelsen af undtagelserne i artikel 7, stk. 4, og artikel 8, stk. 2a og 6a:

- a) ved at medbringe et udfyldt skema ("kørselsblad") i køretøjet. Transportvirksomheden er ansvarlig for at udstyre føreren med udfyldte kørselsblade forud for hver kørsel.

Kørselsbladet skal mindst indeholde følgende oplysninger:

- i) kørsels art
- ii) hovedruten, herunder rejsedatoer
- iii) den eller de berørte transportvirksomheder

b) ved at medbringe kørselsbladene i papirform eller elektronisk form, der dækker de foregående 28 dage og fra den 31. december 2024 de foregående 56 dage. Denne forpligtelse ophører med at finde anvendelse, når køretøjet anvender en takograf, der gør det muligt at registrere typen af kørsel med personer, jf. stk. 5.

I forbindelse med indenlandsk kørsel kan det kørselsblad, der gælder for international kørsel, anvendes, hvis det tilpasses til at angive, at det anvendes til indenlandsk kørsel.

Kommissionen kan ved hjælp af en gennemførelsesretsakt fastsætte formatet for kørselsbladet for indenlandsk kørsel for at forenkle kontrollen, hvis det er relevant. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 24, stk. 2a.

5. For at sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af artikel 7, stk. 4, og artikel 8, stk. 2a og 6a, medtager Kommissionen hurtigst muligt i forbindelse med revisionen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 eller en eventuel gennemførelsesretsakt til erstatning heraf passende tekniske specifikationer, der gør det muligt at registrere og lagre data på takografen vedrørende typen af kørsel med personer, dvs. rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel med personer. Gennemførelsesretsakterne vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 24, stk. 2a. Datoen for disse gennemførelsesretsakters anvendelse fastsættes efter høring af de relevante interessenter."

5) Artikel 19, stk. 2, første afsnit, affattes således:

"2. En medlemsstat giver de kompetente myndigheder mulighed for at pålægge en virksomhed og/eller en fører en sanktion for overtrædelse af denne forordning eller af forordning (EU) nr. 165/2014, når overtrædelsen konstateres på denne medlemsstats område, og overtrædelsen ikke allerede har givet anledning til en sanktion, også selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelands område."

Artikel 2

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.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
