



Bruxelles, den 23. januar 2020
(OR. en)

Interinstitutionel sag:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20

ADD 2

TRANS 25

SOC 29

EMPL 21

MI 11

COMPET 13

CODEC 37

I/A-PUNKTSNOTE

fra: Generalsekretariatet for Rådet

til: De Faste Repræsentanters Komité (1. afdeling)/Rådet

Komm. dok. nr.: ST 9668/17

ST 9670/17

ST 9671/17

Vedr.: Mobilitetspakke I:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskraverne 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

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskraverne og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren

– Politisk enighed

Dette addendum vedrører forslaget om ændring af forordningerne om køre-og hviletid og om takografer.

Forslag til

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskraverne 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-rePARLAMENTET 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 og for at sikre ikkeforskelsbehandling og tiltrække kvalificerede arbejdstagere 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, forholdsmæssige, egnede til formålet 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 virkningen 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 gennemførelsen af den retlige ramme. De uklare regler om ugentlig hvil, hvilefaciliteter, pauser i flermandsbetjeningen og fraværet af regler om førerens tilbagevenden til dennes bopæl 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. På den anden side er den maksimale køretid pr. dag og pr. uge effektiv med hensyn til at forbedre de sociale vilkår for førere og færdselssikkerheden generelt. Der er behov for en vedvarende indsats for at sikre overholdelse.
- (3) For at fremme færdselssikkerheden er det vigtigt at tilskynde transportvirksomheder til at indføre en sikkerhedskultur, der overholdes på alle niveauer. Med henblik på at undgå overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne eller undgå at bringe færdselssikkerheden i fare bør det navnlig ikke være tilladt at forbinde resultatafhængig løn med den tid, der medgår til transport af passagerer til deres bestemmelsessted eller levering af varer.
- (4) 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 og uensartet anvendelse af kontrolredskaber og utilstrækkelig administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne.
- (5) Af hensyn til klarheden og sammenhængen bør undtagelsen fra anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006 for ikkeerhvervsmæssig anvendelse af et køretøj defineres.
- (6) For at opnå de politiske målsætninger om at forbedre føreres arbejdsvilkår, og især for at sikre lige og fair konkurrencevilkår mellem operatører og øge færdselssikkerheden for alle trafikanter, er det også afgørende, at der er klare, egnede og forholdsmæssige regler, som håndhæves ens.

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).

- (7) 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.
- (8) Førere, som udfører international godstransport over store afstande, tilbringer lange perioder væk fra egen bopæl. De gældende krav om regulært ugentligt hvil kan forlænge disse perioder unødigt. Det er derfor ønskværdigt, at bestemmelsen om regulært ugentligt hvil tilpasses på en sådan måde, at det er nemmere for førere at udføre internationale transporter i overensstemmelse med reglerne og samtidig nå hjem til deres bopæl for at afholde det regulære ugentlige hvil, og at de bliver fuldt kompenseret for alle reducerede ugentlige hviletider. I betragtning af forskellene mellem gods- og passagertransport bør denne mulighed ikke gælde for førere, der udfører passagertransport.
- (9) Enhver fleksibilitet i planlægningen af førernes hviletid bør være gennemsigtig og forudsigelig for føreren og bør på ingen måde bringe færdselssikkerheden i fare ved at øge førernes træthedsniveau eller forringe arbejdsvilkårene. Denne fleksibilitet bør derfor ikke ændre førerens aktuelle arbejdstid eller den maksimalt tilladte køretid for 14 dage og bør være omfattet af strengere regler om compensation for reducerede hvil.
- (10) Det har afgørende betydning at kontrollere denne fleksibilitet både for at sikre en klar definition af bestemmelsens anvendelsesområde og for at sikre, at bestemmelsen ikke kan misbruges. Anvendelsesområdet bør derfor begrænses til de førere, der afholder de reducerede ugentlige hvil i referenceperioden uden for medlemsstaterne. Dette kan kontrolleres ved at konsultere data fra takografen på vejene og på stedet, da de indeholder oplysninger om hvilets begyndelse og afslutning og oplysninger om de enkelte førere.
- (11) For at sikre effektiv håndhævelse er det afgørende, at de kompetente myndigheder i forbindelse med vejkontrol kan fastslå, om køretiderne og hvileperioderne er blevet overholdt den dag, kontrollen blev udført, og de forudgående 56 dage.

- (12) Den hurtige teknologiske udvikling fører til en gradvis automatisering af køresystemerne, der kræver færre eller ingen direkte registreringer fra en fører. Det kan for at forholde sig til disse ændringer være nødvendigt at tilpasse den nuværende lovgivning, herunder regler om køre- og hviletid, for at sikre færdselssikkerheden, lige konkurrencevilkår og forbedre arbejdsvilkårene, samtidig med at Unionen sættes i stand til at gå i spidsen for innovative teknologier og praksisser. Kommissionen bør derfor forelægge en evalueringsrapport om brugen af selvkørende systemer i medlemsstaterne, herunder om fordelene ved selvkørende teknologier. Denne rapport bør, hvis det er relevant, ledsages af et lovgivningsforslag.
- (13) For at fremme sociale fremskridt er det hensigtsmæssigt at præcisere, hvor det ugentlige hvil kan afholdes, så det sikres, at førerne får passende hvileforhold. Indkvarteringskvaliteten er særlig vigtig i løbet af det regulære ugentlige hvil, som føreren bør afholde væk fra køretøjets førerhus i egnet indkvartering for arbejdsgiverens regning. Med henblik på at sikre gode arbejdsvilkår og sikkerhed for førerne, er det hensigtsmæssigt at præcisere kravet om, at førerne får stillet kvalitetssikret og kønsvenlig indkvartering til rådighed i forbindelse med deres regulære ugentlige hviletider, når de afholdes væk fra egen bopæl.
- (14) Det er også nødvendigt at sørge for, at operatørerne tilrettelægger førernes arbejde, således at perioder væk fra egen bopæl ikke er uforholdsmæssigt lange, og at førerne kan afholde 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, og førerne kan frit vælge, hvor de ønsker at afholde hviletiden. For at påvise, at operatøren opfylder sine forpligtelser med hensyn til tilrettelæggelsen af regelmæssige tilbagerejser, bør operatøren kunne anvende data fra takografen, arbejdstidsplaner for førerne eller anden dokumentation. En sådan dokumentation bør være tilgængelig hos operatøren og bør fremlægges, hvis kontrolmyndighederne anmoder herom.

- (15) Selv om regulære ugentlige hviletider og længere hviletider ikke kan afholdes i køretøjet eller på et parkeringsområde, men kun i egnet indkvartering, der kan støde op til et parkeringsområde, er det yderst vigtigt at give førerne mulighed for at finde sikrede parkeringsområder, som har et passende sikkerhedsniveau og passende faciliteter. Kommissionen har allerede undersøgt, hvordan udviklingen af parkeringsområder af høj kvalitet, herunder de nødvendige minimumskrav, kan fremmes. Kommissionen bør derefter udvikle standarder for sikrede parkeringsområder. Disse standarder bør bidrage til at fremme parkeringsområder af høj kvalitet. Standarderne kan revideres for at sikre bedre adgang til alternative brændstoffer i overensstemmelse med de politikker, der vedrører udvikling af den pågældende infrastruktur. Det er også vigtigt, at parkeringsområder holdes fri for is og sne.
- (16) Sikrede parkeringsområder bør være omfattet af revisionsprocedurer, så de certificeres i overensstemmelse med EU-standarder, hvilket samtidig sikrer, at de fortsat opfylder disse standarder. Kommissionen bør derfor pålægges at udarbejde en certificeringsprocedure for udvikling af sikrede parkeringsområder i Unionen.
- (17) Af hensyn til færdselssikkerheden og håndhævelsen bør alle førere være fuldt ud klar over reglerne for køre- og hviletid og farerne ved træthed. I den forbindelse er det vigtigt med let tilgængelige oplysninger om tilgængelige hvilefaciliteter. Kommissionen bør derfor fremlægge oplysninger om sikrede parkeringsområder på et brugervenligt websted. Disse oplysninger bør ajourføres.

- (18) For at sikre parkeringsområdernes fortsatte sikkerhed bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen for så vidt angår fastsættelse af standarder for tjenesteniveauet på sikrede parkeringsområder og procedurer med henblik på at certificere sikkerheden på parkeringsområder. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning*. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (19) De reviderede TEN-T-retningslinjer, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013⁴, lægger op til anlæggelse af parkeringsområder på motorveje med ca. 100 km afstand for at tilvejebringe tilstrækkeligt sikre parkeringspladser til erhvervsstrafikanter. For at fremskynde og fremme opbygningen af en passende parkeringsinfrastruktur er det vigtigt, at der er tilstrækkelige muligheder for medfinansiering fra Unionens side i overensstemmelse med nuværende og fremtidige EU-retsakter, der fastsætter betingelserne for denne finansielle støtte.
- (20) Vejtransporter i Unionen omfatter i mange tilfælde transport med færge eller med jernbane på en del af strækningen. Der bør derfor fastsættes klare og hensigtsmæssige regler for hviletider og pauser i forbindelse med udførelsen af sådanne tjenester.

* EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

- (21) Førere står over for uforudsigelige omstændigheder, der gør det umuligt at nå det sted, hvor det ugentlige hvil planmæssigt skulle afholdes, 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 at afholde ugentlig hvil. 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. Der kan derfor ikke henvises til sådanne omstændigheder på en systematisk måde for at undgå overholdelse af denne forordning. For at sikre korrekt håndhævelse bør føreren dokumentere de ekstraordinære omstændigheder, der medfører en afvigelse fra reglerne. Der bør endvidere træffes foranstaltninger, der sikrer, at køretiden ikke er urimelig.
- (22) For at reducere og forebygge forskellig håndhævelsespraksis og yderligere øge effektiviteten og virkningen af en grænseoverskridende håndhævelsesindsats er det afgørende at fastsætte klare regler for regulært administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne.
- (23) Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de nationale regler om sanktioner for overtrædelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EU) nr. 165/2014 er gennemført på en effektiv, forholdsmæssig og afskrækkende måde. Det er vigtigt at sikre, at fagfolk har let adgang til oplysninger om anvendte sanktioner i medlemsstaterne. Dette kan lettes af den europæiske arbejdsmarkedsmyndighed, der stiller oplysningerne til rådighed på et enkelt EU-dækkende websted, som fungerer som en fælles portal for adgang til informationskilder og tjenester på EU-plan og nationalt plan på alle Unionens officielle sprog, og som er oprettet ved forordning (EU) 2018/1724.
- (24) 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. 182/2011⁵.

⁵ 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).

- (25) Med henblik på at øge omkostningseffektiviteten for så vidt angår håndhævelsen af de sociale bestemmelser bør de eksisterende og intelligente takografsystemer udnyttes fuldt ud, og den intelligente takograf bør også gøres obligatorisk for lette erhvervskøretøjer over en vis vægt, som anvendes i international transport mod vederlag. Takografens funktionaliteter bør i disse tilfælde forbedres for at gøre lokaliseringen mere præcis.
- (26) Omkostningseffektiviteten for så vidt angår håndhævelsen af de sociale bestemmelser, den rivende udvikling inden for ny teknologi, digitaliseringen i hele Unionens økonomi og behovet for lige konkurrencevilkår for virksomhederne i den internationale vejtransportsektor gør det nødvendigt at afkorte overgangsperioden for montering af intelligente takografer i indregistrerede køretøjer. Den intelligente takograf vil bidrage til at forenkle kontrol og dermed lette de nationale myndigheders arbejde.
- (27) 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.
- (28) For køretøjer, som ikke er udstyret med en intelligent takograf, bør passage af en medlemsstats grænse registreres i takografen på den nærmest mulige holdeplads ved eller efter grænsen.
- (29) Registreringen af aktiviteter på takografen er en vigtig del af førernes arbejde. Det er derfor afgørende, at førerne får den rette uddannelse i at bruge nye funktionaliteter i de takografer, som indføres på markedet. Omkostningerne i forbindelse med denne uddannelse bør afholdes af arbejdsgiverne.

- (30) Kontrolmedarbejdere, der kontrollerer overholdelsen af den relevante EU-lovgivning i vejtransportsektoren, står over for udfordringer på grund af de mange forskellige takografanordninger i brug og den hurtige udvikling af avancerede manipulationsteknikker. Dette gælder navnlig, når denne kontrol foretages på vejene. Det er derfor afgørende, at kontrolmedarbejderne får passende uddannelse til at sikre, at de er ajourført med den seneste teknologiske udvikling og de seneste manipulationsteknikker.
- (31) For at mindske byrden for operatører og kontrolmyndigheder, hvis en kontrolmedarbejder fjerner plomberingen på en takograf af kontrolhensyn, bør det i visse veldokumenterede tilfælde tillades, at kontrolmedarbejderen plomberer takografen igen.
- (32) Under hensyntagen til den løbende teknologiske udvikling undersøger Kommissionen muligheden for at udvikle nye tekniske løsninger, der giver samme fordele og sikkerhed som dem, den intelligente takograf giver, med samme eller lavere tilknyttede omkostninger.
- (33) Det er vigtigt, at vejtransportvirksomheder, 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.
- (34) Transport af varer er forskellig fra personbefordring. Kommissionen bør derfor vurdere, om der bør foreslås mere hensigtsmæssige regler for passagertransport, navnlig for lejlighedsvis kørsel som defineret i artikel 2, nr. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.
- (35) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014⁶ bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

⁶ 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).

Artikel 1

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

-1) I artikel 2, stk. 1, indsættes følgende litra:

"-aa) fra den 1. juli 2026 for godstransport ad vej i forbindelse med international transport eller cabotagekørsel, når køretøjets største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 2,5 ton, eller"

-1a) Artikel 3, litra aa), affattes således:

"aa) køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, eller til levering af varer, der er fremstillet ved håndværksmæssig fremgangsmåde, hvor transporten ikke udføres mod vederlag, og som kun leveres inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, dog kun på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet"

-1aa) I artikel 3 indsættes følgende litra:

"ha) køretøjer med en størst tilladt totalvægt, inklusive påhængsvogn eller sættevogn, på mellem 2,5 og 3,5 ton, som bruges til godstransport, hvor transporten ikke udføres mod vederlag, men for virksomhedens eller førerens egen regning, og hvor kørsel ikke udgør hovedaktiviteten for føreren af køretøjet"

1) I artikel 4 tilføjes følgende litra:

"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."

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 fører køretøjet."

4) Artikel 8 ændres således:

a) Stk. 6 affattes således:

"6. I to på hinanden følgende uger skal en fører afholde mindst:

to regulære ugentlige hviletider eller

en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer.

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

Uanset første afsnit kan en fører, der udfører international godstransport uden for etableringsmedlemsstatens område afholde to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, forudsat at føreren i fire på hinanden følgende uger afholder mindst fire ugentlige hviletider, hvoraf mindst to skal være regulære ugentlige hviletider.

I dette stykke anses en fører for at udføre international transport, forudsat at føreren starter to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider uden for arbejdsgiverens etableringsmedlemsstat og førerens bopæl."

b) Følgende stykke indsættes:

"6b. Enhver reduktion i det ugentlige hvil kompenseres med et tilsvarende hvil, som skal afholdes samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

Hvis der er afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med stk. 6, tredje afsnit, bør den efterfølgende ugentlige hviletid afholdes før en hviletid, der afholdes som kompensation for disse to reducerede ugentlige hviletider."

c) Stk. 8 affattes således:

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

Alle omkostninger til indkvartering uden for køretøjet dækkes af arbejdsgiveren."

d) Følgende stykke indsættes:

"8a. Transportvirksomheden tilrettelægger førernes arbejde, således at førerne kan vende tilbage til arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren sædvanligvis har base, og hvor førerens regulære ugentlige hvil begynder, i etableringsmedlemsstaten eller tilbage til førernes bopæl i løbet af hver fire på hinanden følgende uger med henblik på at afholde mindst en regulær ugentlig hviletid eller et ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentligt hvil.

Hvis føreren har afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med artikel 8, stk. 6, tilrettelægger transportvirksomheden førerens arbejde, således at føreren kan vende tilbage allerede inden starten på den regulære ugentlige hviletid på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation. Virksomheden dokumenterer, hvordan den opfylder denne forpligtelse, og opbevarer dokumentationen i sine lokaler med henblik på efter anmodning at kunne forelægge den for myndighederne."

da) Følgende stykke indsættes:

"9a. Kommissionen skal senest den... [to år efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] evaluere og rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet, hvis der kan vedtages mere hensigtsmæssige regler for førere, der lejlighedsvis udfører personbefordring, som defineret i artikel 2, nr. 4), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel."

5) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 8a
Parkeringsområder

1. Kommissionen sikrer, at oplysninger om sikrede parkeringsområder er let tilgængelige for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej. Med henblik herpå offentliggør Kommissionen en liste over alle de parkeringsområder, der er certificeret, for at give førerne adgang til passende:
 - afsløring og forebyggelse af indtrængen
 - belysning og synlighed
 - kontaktpunkt og procedurer i nødsituationer
 - kønsvenlige sanitære faciliteter
 - muligheder for køb af mad og drikke
 - kommunikationsforbindelser
 - strømforsyning.

Listen over sådanne parkeringsområder skal være tilgængelig på et enkelt officielt websted, der ajourføres regelmæssigt.

2. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23a med henblik på at fastsætte standarder, der præciserer tjeneste- og sikkerhedsniveauet for de områder, der er anført i stk. 1, og procedurerne for certificering af parkeringsområder.
3. Alle parkeringsområder, der er certificeret, må angive, at de er certificeret i henhold til EU-standarder og -procedurer.

I henhold til artikel 39, stk. 2, litra c), i forordning (EU) nr. 1315/2013 skal medlemsstaterne tilskynde til etablering af parkeringspladser til erhvervstrafikanter.

4. Senest den 31. december 2024 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om tilgængeligheden af egnede hvilefaciliteter for førere og af sikrede parkeringsfaciliteter samt om udviklingen af trygge og sikre parkeringsområder, der er certificeret i overensstemmelse med de delegerede retsakter. Rapporten kan indeholde foranstaltninger til at øge antallet og kvaliteten af sikrede parkeringsområder."

5) Artikel 9, stk. 1, affattes således:

- "1. Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid eller reduceret ugentlig hviletid, som afholdes, 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 reducerede ugentlige hviletid skal føreren have adgang til en sovekabine, en køje eller liggeplads, der er til dennes rådighed.

For så vidt angår regulære ugentlige hviletider gælder denne undtagelse kun for færge- og togrejser, hvis: a) rejsen efter planen varer 8 timer eller længere, og b) føreren har adgang til en sovekabine på færgen eller i toget."

5a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 9a

Senest den 31. december 2025 udarbejder og forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, hvori brugen af selvkørende systemer i medlemsstaterne evalueres, med særlig fokus på deres potentielle indvirkning på køre- og hviletidsreglerne. Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsforslag om ændring af denne forordning."

5b) Artikel 10, stk. 1, affattes således:

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

6) I artikel 12 tilføjes følgende stykke:

"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 eller førerens bopæl med henblik på et ugentligt hvil.

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

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

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

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 punkt indsættes:

"pa) køretøjer eller kombinationer af køretøjer, der transporterer entreprenørmaskiner for en entreprenørvirksomhed inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted og på den betingelse, at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet"

c) Følgende litra q) tilføjes:

"q) køretøjer til levering af færdigblandet beton."

8) Artikel 14, stk. 2, affattes 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. Kommissionen offentliggør straks disse oplysninger på et offentligt websted."

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) Artikel 19, stk. 1, affattes 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 og stå i rimeligt forhold til overtrædelsernes alvor som anført i bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF⁷, 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 inden den dato, der er anført i artikel 29, andet afsnit, Kommissionen disse bestemmelser og foranstaltninger sammen med den metode og de kriterier, der på nationalt plan er valgt med henblik på at vurdere deres forholdsmæssighed. Medlemsstaterne meddeler straks eventuelle senere ændringer, der vedrører dem. Kommissionen underretter medlemsstaterne om disse bestemmelser og foranstaltninger og eventuelle ændringer heraf. Kommissionen sikrer, at disse oplysninger offentliggøres på et særligt offentligt websted på alle EU's officielle sprog med detaljerede oplysninger om de sanktioner, der gælder i EU's medlemsstater."

11) Artikel 22 ændres således:

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 denne forordnings bestemmelser."

⁷ 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) Følgende artikel indsættes:

Artikel 23a

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 8a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra ... [datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden].
Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af 5-årsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 8a omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning*.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 8a træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1."

11b) I artikel 24 indsættes følgende stykke:

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

12) Artikel 25, stk. 2, affattes 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."

Artikel 2

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

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

"1. 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 forordning (EF) nr. 1071/2009, forordning (EF) nr. 1072/2009, forordning (EF) nr. 1073/2009, direktiv 96/71/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF⁸, direktiv 2014/67/EU for så vidt angår udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, direktivet om fastsættelse af særlige bestemmelser med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere inden for vejtransport, Rådets direktiv 92/6/EØF⁹ og Rådets direktiv 92/106/EØF¹⁰."

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

"4. Senest tre år efter udgangen af det år, hvor de i artikel 11, stk. 1, andet punktum, nævnte detaljerede bestemmelser, der fastlægger specifikationer vedrørende registrering af grænsepassage og supplerende aktiviteter, træder i kraft, skal følgende køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har indregistreret dem, udstyres med en intelligent takograf, jf. denne forordnings artikel 8, 9 og 10:

a) køretøjer, der er udstyret med en analog takograf

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ 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).

- b) køretøjer, der er udstyret med en digital takograf, som overholder de specifikationer i bilag I B til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, der var gældende indtil den 30. september 2011
 - c) køretøjer, der er udstyret med en digital takograf, som overholder de specifikationer i bilag I B til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, der er gældende fra den 1. oktober 2011, og
 - d) køretøjer, der er udstyret med en digital takograf, som overholder de specifikationer i bilag I B til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, der er gældende fra den 1. oktober 2012.
- 4a. Senest fire år efter 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 køretøjer, der er udstyret med en intelligent takograf, som er i overensstemmelse med bilag I C til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799, og som anvendes i en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har indregistreret dem, udstyres med en intelligent takograf, jf. denne forordnings artikel 8, 9 og 10."

-1b) Følgende led indsættes i artikel 4, stk. 2:

- "- have tilstrækkelig hukommelseskapacitet til at lagre alle de data, der kræves i henhold til denne forordning."

-1c) 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 overholdelse af denne forordning og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EF) nr. 1071/2009/EØF, forordning (EF) nr. 1072/2009, forordning (EF) nr. 1073/2009, direktiv 96/71/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF, direktiv 2014/67/EU for så vidt angår udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, direktivet om fastsættelse af særlige bestemmelser med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere inden for vejtransport, Rådets direktiv 92/106/EØF og Rådets direktiv 92/106/EØF."
2. Medlemsstaterne sørger navnlig for, at personoplysninger er beskyttet mod andre anvendelser end dem, der hænger snævert sammen med de EU-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, gælder imidlertid for køretøjer, som registreres i en medlemsstat 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."

-1a) Følgende afsnit indsættes:

"Med henblik på at lette kontrolmyndighedernes kontrol af overholdelse af reglerne skal den intelligente takograf også registrere, om køretøjet er blevet brugt til godstransport eller personbefordring som påkrævet i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006."

1a) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

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

"Tre år efter ikrafttrædelsen af de i artikel 11, stk. 1, andet punktum, nævnte detaljerede bestemmelser, som fastlægger 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."

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 EU-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 fastlægger 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."

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

"Senest den ... [12 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastlægger de detaljerede bestemmelser for den ensartede anvendelse af forpligtelsen til at registrere alle køretøjets grænsepassager og aktiviteter, jf. artikel 8, stk. 1, første afsnit, andet og tredje led, og artikel 8, stk. 1, tredje afsnit, og forpligtelsen til at lagre oplysninger herom.

Senest den... [18 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter om de detaljerede bestemmelser, der er nødvendige for den ensartede anvendelse af bestemmelserne om datakrav og funktioner, herunder artikel 8-10, og installationen af takografer for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, i forordning (EF) nr. 561/2006."

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 diagramark eller førerkort, hver dag de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagramarket 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 diagramark 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 anføre 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 foretages på den nærmest mulige holdeplads ved eller efter grænsen. Hvis en medlemsstats grænse krydses på en færge eller i et tog, anfører føreren nationalitetsmærket for landet ved ankomsthavnen eller ankomstationen."

1f) Artikel 34, stk. 5, litra b), nr. iv), affattes således:

"iv) under tegnet : pauser, hvil, årlig ferie eller sygeorlov, under tegnet "færge/tog":

som supplement til tegnet : hviletiden om bord på færge eller tog som påkrævet i artikel 9 i forordning (EF) nr. 561/2006."

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

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

Senest [18 måneder efter ikrafttrædelsen af direktivet om fastsættelse af særlige bestemmelser med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere inden for vejtransport] 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 nærmest mulige 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) Artikel 36 ændres således:

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*.

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 artikel 36, stk. 2, nr. ii), i forordning (EU) nr. 165/2014 anvendelse som affattet forud for de ændringer, der indføres ved nærværende forordning.

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

Udfærdiget i [...], den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand