

Bryssel den 23 januari 2020
(OR. en)

Interinstitutionella ärenden:

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-PUNKTSNOT

från: Rådets generalsekretariat

till: Ständiga representanternas kommitté (Coreper I)/rådet

Komm. dok. nr: ST 9668/17

ST 9670/17

ST 9671/17

Ärende: Rörlighetspaket I:

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn

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

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn

– Politisk överenskommelse

Detta addendum gäller förslaget om ändring av förordningarna om kör- och vilotider respektive om färdskrivare.

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 i syfte att säkerställa icke-diskriminering och attrahera kvalificerade arbetstagare. För att underlätta den processen är det viktigt att unionens sociala föreskrifter för vägtransporter är tydliga, proportionella, ändamålsenliga, lätta 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 sociala föreskrifter för vägtransporter, och i synnerhet Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006³, konstaterades vissa brister i genomförandet av den rättsliga ramen. Oklara regler om veckovila, viloinrättningar och raster vid multibemannning samt avsaknaden av regler om hur förare ska kunna återvända hem leder till att reglerna tolkas och efterlevs 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. Däremot är maximala körperioder per dag och per vecka effektiva vad gäller att förbättra förarnas sociala förhållanden och trafiksäkerheten i allmänhet. Det krävs oupphörliga insatser för att säkerställa att lagstiftningen efterlevs.
- (3) I syfte att främja trafiksäkerheten är det viktigt att uppmuntra transportföretagen att skapa en säkerhetskultur som efterlevs på alla nivåer. För att undvika överträdelser av reglerna om körtider och viloperioder eller äventyrande av trafiksäkerheten bör det inte vara tillåtet att koppla resultatbaserad lön till den tid som krävs för att transportera passagerare till deras destination eller för att leverera varor.
- (4) Efterhandsutvärderingen av förordning (EG) nr 561/2006 bekräftade att inkonsekvent och ineffektiv kontroll av efterlevnaden av unionens sociala föreskrifter främst berodde på oklara bestämmelser, ett ineffektivt och oenhetligt utnyttjande av kontrollverktygen och otillräckligt administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.
- (5) För att åstadkomma ökad tydlighet och konsekvens bör undantag från tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 561/2006 för icke-kommersiell användning av fordon definieras.
- (6) Tydliga, väl anpassade och proportionerliga regler som verkställs på samma sätt överallt är också avgörande för att uppnå policymålet att förbättra arbetsvillkoren för förare och i synnerhet säkerställa att konkurrensen är rättvis och inte snedvrids mellan operatörer samt bidra till trafiksäkerhet för alla väganvändare.

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).

- (7) 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.
- (8) Förare som utför internationella långdistanstransporter av gods tillbringar långa perioder borta från hemmet. Med de krav som för närvarande gäller för normal veckovila kan dessa perioder förlängas i onödan. Det är därför önskvärt att anpassa reglerna om normal veckovila på ett sådant sätt att det blir lättare för förare att utföra internationella transporter och ändå, utan att bryta mot reglerna, nå hemmet för att ta normal veckovila och få full kompensation för all reducerad veckovila. Med tanke på skillnaderna mellan godstransport och persontransport bör denna möjlighet inte gälla förare som utför persontransporter.
- (9) Eventuell flexibilitet vid schemaläggningen av förarnas viloperioder bör vara tydlig och förutsägbar för föraren och på inget sätt äventyra trafiksäkerheten genom att öka förarnas trötthet eller försämra deras arbetsvillkor. Sådan flexibilitet bör därför inte ändra förarens aktuella arbetstid eller den maximala körtiden under två veckor och bör därför bli föremål för striktare regler om kompensation för reducerade viloperioder.
- (10) Det är därför av största vikt att man kontrollerar denna flexibilitet, utöver att tydligt definiera bestämmelsens tillämpningsområde, så att det säkerställs att bestämmelsen inte kan missbrukas. Tillämpningsområdet bör därför begränsas till de förare som tillbringar den reducerade veckovilan under referensperioden utanför medlemsstaterna. Detta kan kontrolleras i färdskrivaruppgifterna, ute på vägarna eller i företagens lokaler, eftersom dessa uppgifter innehåller platsen för viloperiodens början och slut samt information om enskilda förare.
- (11) För att garantera effektiv tillsyn är det väsentligt att de behöriga myndigheterna vid vägkontroller kan kontrollera att körtider och viloperioder har iakttagits ordentligt dagen för kontrollen och under de föregående 56 dagarna.

- (12) De snabba tekniska framstegen innebär att körsystemen gradvis automatiseras och kräver mindre eller ingen direkt inmatning från föraren. På grund av dessa förändringar kan det hända att den nuvarande lagstiftningen, inbegripet bestämmelserna om körtider och viloperioder, behöver anpassas i syfte att garantera trafiksäkerhet och lika villkor samt förbättra arbetsvillkoren, samtidigt som unionen får möjlighet att vara först med ny innovativ teknik och praxis. Kommissionen bör därför ta fram en utvärderingsrapport om användningen av autonoma körsystem i medlemsstaterna, bland annat om fördelarna med teknik för autonom körning. Rapporten bör vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.
- (13) För att främja sociala framsteg är det lämpligt att ange var veckovilan får tas och därmed säkerställa att förarnas viloförhållanden är adekvata. Inkvarterings kvaliteten är särskilt viktig under den normala veckovilan, som föraren bör tillbringa någon annanstans än i fordonets hytt i lämplig inkvartering, på arbetsgivarens bekostnad. För att säkerställa goda arbetsvillkor och säkerhet för förarna är det lämpligt att förtydliga kravet på att förare tillhandahålls könsneutral inkvartering av god kvalitet vid normal veckovila om denna tas på annan plats än i hemmet.
- (14) Det är också nödvändigt att föreskriva att operatörerna måste organisera förarnas arbete så att perioderna 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 arbetsstället vid företaget i dess etableringsmedlemsstat eller på förarens bosättningsort, och förarna bör vara fria att välja var de tillbringar sin viloperiod. Operatörerna bör kunna använda färdskrivaruppgifter, förarnas tjänstgöringslistor eller annan dokumentation för att visa att de fullgör sina skyldigheter när det gäller förläggningen av den regelbundna återresan. Sådana bevis bör vara tillgängliga i företagens lokaler och tas fram på begäran av kontrollmyndigheterna.

- (15) Normal veckovila och längre viloperioder kan inte tillbringas i fordonet eller i ett parkeringsområde, utan endast i passande inkvartering som får ligga i närheten av ett parkeringsområde; det är emellertid ytterst viktigt att förarna kan hitta trygga och säkra parkeringsområden med en lämplig säkerhetsnivå och lämpliga faciliteter. Kommissionen har redan undersökt hur man kan främja utvecklingen av parkeringsområden av hög kvalitet som uppfyller de nödvändiga minimikraven. Kommissionen bör därför utarbeta standarder för trygga och säkra parkeringsområden. Standarderna bör bidra till att främja parkeringsområden av hög kvalitet. Standarderna kan revideras för att ge bättre tillgång till alternativa bränslen i linje med politiken för utbyggnad av infrastrukturen för sådana bränslen. Det är också viktigt att parkeringsområdena hålls fria från is och snö.
- (16) Trygga och säkra parkeringsområden bör bli föremål för revisionsförfaranden i syfte att certifieras i enlighet med EU-standarder som också säkerställer att parkeringsområdena fortsätter att motsvara dessa standarder. Kommissionen bör därför få i uppdrag att utarbeta ett certifieringsförfarande för utveckling av trygga och säkra parkeringsområden i unionen.
- (17) Både trafiksäkerheten och efterlevnaden gynnas av att alla förare helt och hållet känner till dels bestämmelserna om körtider och viloperioder, dels hur farlig tröttheten är. I detta avseende är det viktigt med lättåtkomlig information om tillgängliga viloinrättningar. Kommissionen bör därför tillhandahålla information om trygga och säkra parkeringsområden på en användarvänlig webbplats. Denna information bör hållas uppdaterad.

- (18) I syfte att säkerställa att parkeringsområdena förblir trygga och säkra bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att fastställa standarder för servicenivån för trygga och säkra parkeringsområden samt förfaranden för att certifiera tryggheten och säkerheten i fråga om parkeringsområden. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning*. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (19) I de reviderade riktlinjer för TEN-T som fastställs genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁴ planerar man att bygga parkeringsområden längs motorvägar ungefär var 100:e km för att ge yrkestrafikanter utrymme för parkering med lämplig skydds- och säkerhetsnivå. I syfte att påskynda och verka för uppbyggnaden av lämplig parkeringsinfrastruktur är det viktigt att tillräckliga möjligheter till medfinansiering från unionen är tillgängliga i enlighet med nuvarande och framtida unionsrättsakter om fastställande av villkoren för detta ekonomiska stöd.
- (20) Många vägtransporter i unionen innebär att färja eller tåg används för vissa transportsträckor. Tydliga och lämpliga bestämmelser om viloperioder och raster bör därför fastställas för sådana transporter.

* EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (21) Förare ställs inför oförutsebara omständigheter som gör det omöjligt att nå önskad destination för att ta veckovila utan att bryta mot unionens 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. Med sådana exceptionella omständigheter avses omständigheter som uppstår plötsligt, är oundvikliga och inte kan förutses, där det oväntat blir omöjligt att tillämpa förordningens bestämmelser i sin helhet under en kort tidsperiod. Därför går det inte att systematiskt hänvisa till sådana omständigheter för att undvika efterlevnad med denna förordning. För att säkerställa god efterlevnad bör föraren dokumentera de exceptionella omständigheter som leder till att reglerna inte följs. Dessutom bör man genom skyddsåtgärder se till att körtiden inte blir för lång.
- (22) För att minska och förebygga olika tillsynspraxis och för att ytterligare öka effektiviteten och ändamålsenligheten i den gränsöverskridande tillsynen är det ytterst viktigt att fastställa tydliga regler om regelbundet administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.
- (23) Medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de nationella bestämmelserna om sanktioner för överträdelser av förordningarna (EG) 561/2006 och (EU) 165/2014 genomförs på ett effektivt, proportionerligt och avskräckande sätt. Det är viktigt att säkerställa att yrkesutövare lätt kan få tillgång till information om vilka sanktioner som medlemsstaterna tillämpar. Detta skulle kunna underlättas genom att Europeiska arbetsmyndigheten gör informationen tillgänglig på den gemensamma unionsomfattande webbplats som fungerar som en gemensam portal för tillgång till informationskällor och tjänster på unionsnivå och nationell nivå på samtliga officiella unionsspråk och som inrättats genom förordning (EU) 2018/1724.
- (24) 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 182/2011⁵.

⁵ 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).

- (25) I syfte att kontrollera efterlevnaden av de sociala föreskrifterna på ett mer kostnadseffektivt sätt bör de nuvarande och smarta färdskrivarsystemen utnyttjas fullt ut och de smarta färdskrivarna bör göras obligatoriska även för lätta nyttofordon över en viss vikt som används vid internationell transport för annans räkning. Därför bör färdskrivarnas funktioner förbättras så att de medger en mer exakt positionsbestämning.
- (26) Eftersom det bör vara kostnadseffektivt att efterleva de sociala föreskrifterna, ny teknik utvecklas snabbt, unionens ekonomi håller på att digitaliseras och lika villkor måste gälla för företag inom den internationella vägtransportsektorn, är det nödvändigt att förkorta övergångsperioden för installation av smarta färdskrivare i registrerade fordon. De smarta färdskrivarna kommer att bidra till förenklade kontroller och därmed underlätta de nationella myndigheternas arbete.
- (27) 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, så att det säkerställs att det finns tillräcklig tid för förberedelser.
- (28) I fordon som inte är utrustade med en smart färdskrivare bör passage av medlemsstaternas gränser registreras i färdskrivaren vid den närmaste möjliga platsen att stanna på vid eller efter gränsen.
- (29) Registreringen av aktivitet i färdskrivaren är en viktig del av förarens arbete. Det är därför av avgörande betydelse att förarna får lämplig utbildning om användningen av de nya funktionerna i de färdskrivare som släpps ut på marknaden. Arbetsgivarna bör stå för kostnaderna för denna utbildning.

- (30) Den mängd olika färdskrivarenheter som används och den sofistikerade teknik för manipulering som snabbt utvecklas medför utmaningar för de kontrolltjänstemän som kontrollerar efterlevnaden av relevant unionslagstiftning i vägtransportsektorn. Detta gäller särskilt när kontrollerna utförs ute på vägarna. Det är därför väsentligt att kontrolltjänstemännen får lämplig utbildning så att det säkerställs att de känner till den senaste tekniska utvecklingen och tekniken för manipulering.
- (31) För att minska bördan för operatörer och kontrollmyndigheter om en kontrolltjänsteman skulle avlägsna en färdskrivares plombering för kontrolländamål bör kontrolltjänstemännen tillåtas att återplombera färdskrivaren under vissa väl dokumenterade omständigheter.
- (32) Med hänsyn till den fortlöpande tekniska utvecklingen undersöker kommissionen möjligheten att utveckla nya tekniska lösningar som ger samma fördelar och säkerhet som smarta färdskrivare till samma eller lägre kostnader.
- (33) Det är viktigt att vägtransportföretag etablerade i tredjeländer omfattas av regler som är likvärdiga med denna lagstiftning när de 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 den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).
- (34) Godstransporter skiljer sig från persontransporter. Kommissionen bör därför utvärdera huruvida man bör föreslå mer adekvata bestämmelser för persontransporter, särskilt avseende tillfällig trafik enligt definitionen i artikel 2.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss.
- (35) Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014⁶ bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

⁶ 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).

Artikel 1

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

-1. I artikel 2.1 ska följande led införas:

”-aa) gods i internationell trafik eller i cabotagetrafik, från och med den 1 juli 2026, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 2,5 ton, eller”.

-1a. I artikel 3 ska led aa ersättas med följande:

”aa) fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, och som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete, eller för leverans av gods som har producerats hantverksmässigt där transporten inte utförs för annans räkning och som endast levereras inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift,”.

-1aa. I artikel 3 ska följande led införas:

”ha) fordon med en högsta tillåten vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, mellan 2,5 och 3,5 ton som används för godstransport, såvida transporten inte utförs för annans räkning, utan för företagets eller förarens egen räkning och körningen inte utgör den huvudsakliga verksamheten för den person som kör fordonet,”.

1. I artikel 4 ska följande led läggas till:

”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.”.

2. Artikel 6.5 ska ersättas med följande:

”Förare ska som annat arbete registrera all tid som motsvarar beskrivningen i artikel 4 e och all tid som de 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 två på varandra följande veckor ska en förare ta minst

två normala veckovilor, eller

en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar.

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

Genom undantag från första stycket får en förare som utför internationella transporter av gods ta två på varandra följande perioder av reducerad veckovila utanför etableringsmedlemsstaten förutsatt att föraren under fyra på varandra följande veckor tar minst fyra veckovilor, varav två ska vara normala veckovilor.

Vid tillämpning av denna punkt ska en förare anses utföra internationell transport om föraren inleder de två på varandra följande reducerade veckovilorna utanför den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad och utanför det land där förarens bosättningsort ligger.”.

b) Följande punkt ska införas:

”6b. Eventuella minskningar av veckovilan 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 har tagits ut efter varandra i enlighet med punkt 6 tredje stycket ska den därpå följande veckovilan föregås eller följas av en viloperiod som tas ut som kompensation för dessa två reducerade veckovilor.”.

c) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”Den normala veckovilan eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila får inte tas i ett fordon. Sådan vila ska tas i lämplig och könsneutral inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar.

Alla kostnader för inkvartering utanför fordonet ska betalas av arbetsgivaren.”.

d) Följande punkt ska införas:

”8a. Transportföretag ska organisera förarnas arbete så att föraren inom varje period om fyra på varandra följande veckor kan återvända till det arbetsställe där föraren normalt är stationerad och där dennes veckovila inleds, i den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad, eller återvända till förarens bosättningsort, för att där tillbringa minst en normal veckovila eller en veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för reducerad veckovila.

Om föraren emellertid har tagit ut två på varandra följande veckovilor i enlighet med artikel 8.6 ska transportföretaget organisera förarens arbete så att denne kan återvända redan innan den normala veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation inleds. Företaget ska dokumentera hur det uppfyller denna skyldighet och förvara dokumentationen i sina lokaler för att kunna lägga fram den på kontrollmyndigheternas begäran.”.

da) Följande punkt ska läggas till:

”9a. Kommissionen ska senast den ... [två år efter denna ändringsförordnings ikraftträdande] utvärdera och till parlamentet och rådet rapportera huruvida mer adekvata bestämmelser kan antas för förare som bedriver tillfällig passagerartrafik enligt definitionen i artikel 2.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss.”.

5. Följande artikel ska införas:

”Artikel 8a
Parkeringsområden

1. Kommissionen ska säkerställa att information om trygga och säkra parkeringsområden är lättillgänglig för förare som utför transporter på väg av passagerare eller gods. För detta ändamål ska kommissionen offentliggöra en förteckning över alla certifierade parkeringsområden så att förarna kan få tillgång till
 - upptäckt och förebyggande av intrång,
 - belysning och synlighet,
 - en kontaktpunkt och förfaranden för nödsituationer,
 - könsneutrala sanitära inrättningar,
 - möjligheter att köpa livsmedel och drycker,
 - anslutningar som möjliggör kommunikation, och
 - strömförsörjning.

Förteckningen över sådana parkeringsområden ska offentliggöras på en gemensam officiella webbplats som uppdateras regelbundet.
2. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 23a för att fastställa standarder med mer detaljerad information om service- och säkerhetsnivån avseende de områden som förtecknas i punkt 1 och förfarandena för certifiering av parkeringsområden.
3. Alla certifierade parkeringsområden får ange att de är certifierade i enlighet med unionens standarder och förfaranden.

I enlighet med artikel 39.2 c i förordning (EU) nr 1315/2013 ska medlemsstaterna uppmuntra till inrättande av utrymme för parkering för yrkestrafikanter.

4. Kommissionen ska senast den 31 december 2024 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillgången till lämpliga viloinrättningar för förare och till säkra parkeringsanläggningar samt om utvecklingen av trygga och säkra parkeringsområden som certifierats i enlighet med de delegerade akterna. Denna rapport kan innehålla en förteckning över åtgärder för att öka antalet trygga och säkra parkeringsområden och för att förbättra dessas kvalitet.”.

5. Artikel 9.1 ska 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 reducerad veckovila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan eller reducerade veckovilan ska föraren ha tillgång till en sovhytt, sovbrits eller liggplats som står till förarens förfogande.

Med avseende på normal veckovila ska detta undantag endast tillämpas på resor med färja eller tåg om a) resan planeras att ta minst 8 timmar, och b) föraren har tillgång till en sovhytt ombord på färjan eller tåget.”.

5a. Följande artikel ska införas:

”Artikel 9a

Kommissionen ska senast den 31 december 2025 utarbeta en utvärderingsrapport om användningen av autonoma körsystem i medlemsstaterna, med särskilt fokus på dessas potentiella inverkan på bestämmelserna om körtider och viloperioder, och överlämna den till Europaparlamentet och rådet. Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av denna förordning.”.

5b. Artikel 10.1 ska ersättas med följande:

”1. Transportföretagets betalning till förare som är anställda eller som står till företagets förfogande får inte, även om det sker i form av bonus eller lönetillägg, beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor, leveranssnabbhet och/eller transporterad godsmängd, om betalningen är av sådan art att den utgör en fara för trafiksäkerheten och/eller uppmuntrar till överträdelse av denna förordning.”.

6. I artikel 12 ska följande stycke läggas till:

”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 arbetsstället hos arbetsgivaren eller förarens bosättningsort i syfte att ta veckovila.

På samma villkor får föraren överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till två timmar under förutsättning att en sammanhängande rast på 30 minuter togs omedelbart före den ytterligare körningen för att nå arbetsstället hos arbetsgivaren eller förarens bosättningsort i syfte att ta normal 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.

Eventuella förlängningsperioder ska kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.”.

7. Artikel 13.1 ska 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 angränsar till en annan medlemsstat.”.

b) Följande punkt ska införas:

”pa) Fordon eller fordonskombinationer som transporterar byggmaskiner för ett byggföretag inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.”.

c) Följande led q ska läggas till:

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

8. Artikel 14.2 ska 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. Kommissionen ska omedelbart offentliggöra denna information på en offentlig webbplats.”.

9. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

Medlemsstaterna ska se till att förare av 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. Artikel 19.1 ska 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 och stå i proportion till hur allvarliga överträdelserna är, i enlighet med bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG⁷, samt avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av denna förordning eller av förordning (EU) nr 165/2014 får bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna ska senast det datum som fastställs i artikel 29 andra stycket anmäla dessa regler och åtgärder till kommissionen tillsammans med de metoder och kriterier som har valts på nationell nivå för att bedöma deras proportionalitet. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar som berör dem. Kommissionen ska underrätta medlemsstaterna om dessa regler och åtgärder, och om eventuella ändringar av dem. Kommissionen ska säkerställa att denna information offentliggörs på alla officiella EU-språk på en särskild offentlig webbplats som innehåller närmare uppgifter om vilka sanktioner som är tillämpliga i EU:s medlemsstater.”.

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 enhetlig tillämpning och effektiv tillsyn av denna förordning, 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.”.

⁷ 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. Följande artikel ska införas:

”Artikel 23a

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 8a ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med ... [den dag då denna ändringsförordning träder i kraft].
Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 8a får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning*.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 8a ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.”.

11b. 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. Artikel 25.2 ska 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.”.

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. 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, förordning (EG) nr 1071/2009, förordning (EG) nr 1072/2009, förordning (EG) nr 1073/2009, direktiv 96/71/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG⁸, direktiv 2014/67/EU när det gäller utstationering av arbetstagare vid vägtransporter, och av direktivet om fastställande av särskilda regler avseende direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU vad gäller utstationering av förare vid vägtransporter, rådets direktiv 92/6/EEG⁹ och rådets direktiv 92/106/EEG¹⁰.”.

-1a. Artikel 3.4 ska ersättas med följande:

”4. Senast tre år efter utgången av året för ikraftträdande av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 första stycket andra meningen och som fastställer specifikationer för registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter ska följande fordon som används i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten utrustas med en smart färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i denna förordning:

a) Fordon utrustade med en analog färdskrivare.

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ 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).

- b) Fordon som är utrustade med en digital färdskrivare som uppfyller de specifikationer i bilaga IB till rådets förordning (EEG) nr 3821/85 som tillämpades till och med den 30 september 2011.
 - c) Fordon som är utrustade med en digital färdskrivare som uppfyller de specifikationer i bilaga I B till rådets förordning (EEG) nr 3821/85 som tillämpades från och med den 1 oktober 2011.
 - d) Fordon som är utrustade med en digital färdskrivare som uppfyller de specifikationer i bilaga I B till rådets förordning (EEG) nr 3821/85 som tillämpades från och med den 1 oktober 2012.
- 4a. Senast fyra år efter ikraftträdande av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 första stycket andra meningen och som fastställer specifikationer för registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter ska fordon som är utrustade med en smart färdskrivare som överensstämmer med bilaga IC till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 och som används i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten utrustas med en smart färdskrivare enligt artiklarna 8, 9 och 10 i denna förordning.”.

-1b. I artikel 4.2 ska följande strecksats införas:

- ”– ha tillräcklig minneskapacitet för att kunna lagra alla uppgifter som krävs enligt denna förordning.”.

-1c. 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, förordning (EG) nr 1071/2009, förordning (EG) nr 1072/2009, förordning (EG) nr 1073/2009, direktiv 96/71/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG, direktiv 2014/67/EU, vad gäller utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, och med direktivet om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU vad gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn, rådets direktiv 92/6/EEG och rådets direktiv 92/106/EEG.
2. Medlemsstaterna ska särskilt se till att personuppgifter skyddas mot annan användning än sådan som uteslutande har att göra med de unionsrättsakter 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,
 - transportföretagens 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. Artikel 8.1 ska 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 gälla för fordon som registrerats i en medlemsstat 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.”.

-1a. Följande stycke ska införas:

”För att underlätta kontrollmyndigheternas kontroll av efterlevnad ska den smarta färdskrivaren även registrera om fordonet har använts för gods- eller persontransport, i enlighet med förordning (EG) nr 561/2006.”.

1a. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

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

”Tre år efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 första stycket andra meningen och som fastställer 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.”.

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 unionsrättsakter 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 fastställer 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.”.

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

”Senast ... [12 månader efter det att denna ändringsförordning har trätt i kraft] ska kommissionen anta genomförandeakter med detaljerade bestämmelser om en enhetlig tillämpning av skyldigheten att registrera och lagra uppgifter om varje gränspassage för fordonet och aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket andra och tredje strecksatserna och i artikel 8.1 tredje stycket.

Senast ... [18 månader efter det att denna ändringsförordning har trätt i kraft] ska kommissionen anta genomförandeakter med detaljerade bestämmelser om en enhetlig tillämpning av reglerna om uppgiftskrav och uppgiftsfunktioner avseende färdskrivare, inbegripet artiklarna 8–10, och installation av färdskrivare, för fordon som avses i artikel 2.1 andra stycket i förordning (EG) nr 561/2006.”.

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

”De plomberingar som har avlägsnats eller brutits ska bytas ut av en godkänd montör eller en 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 möjliga 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 ankomststationen.”.

1f. I artikel 34.5 b ska led iv ersättas med följande:

”iv) under tecknet : raster, vila, årlig ledighet eller sjukledighet;
under tecknet för ”färja/tåg”:

utöver tecknet : den viloperiod som tillbringas på en färja eller ett tåg i enlighet med artikel 9 i förordning (EG) nr 561/2006.”.

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.

Senast den [18 månader efter ikraftträdandet av direktivet om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU vad gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn] 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 möjliga 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 ankomststationen.

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*.

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.

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

Utfärdad i

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
