

I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2020/1054

af 15. juli 2020

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-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Gode arbejdsvilkår for førere og fair forretningsvilkår for vejtransportvirksomheder er af afgørende betydning for at skabe en sikker, effektiv og socialt ansvarlig vejtransportsektor med henblik på at sikre ikkeforskelsbehandling og tiltrække kvalificerede arbejdstagere. For at fremme denne proces er det altafgørende, at Unionens sociale bestemmelser om vejtransport er klare, forholdsmæssige, egnede til formålet og lette at anvende og håndhæve og gennemføres på effektiv og konsekvent vis i hele Unionen.
- (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. 561/2006 ⁽⁴⁾, blev der konstateret visse mangler i gennemførelsen af denne retlige ramme. Uklare regler om ugentlig hviletid, hvilefaciliteter og pauser i flermandsbetjeningen samt fraværet af regler om føreres tilbagevenden til deres bopæl har ført 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. Den maksimale køretid pr. dag og pr. uge er imidlertid 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.

⁽¹⁾ EUT C 197 af 8.6.2018, s. 45.⁽²⁾ EUT C 176 af 23.5.2018, s. 57.⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 4.4.2019 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 7.4.2020 (EUT C 151 af 6.5.2020, s. 1). Europa-Parlamentets holdning af 9.7.2020 (endnu ikke offentliggjort i EUT).⁽⁴⁾ 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).

- (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 bestemmelsessteder eller til 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 skyldtes uklare regler, ineffektiv og uensartet anvendelse af kontrolredskaberne, og utilstrækkelig administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne.
- (5) Med henblik på at forbedre klarhed og sammenhæng bør undtagelsen fra anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006 for ikkeerhvervsmæssig anvendelse af et køretøj defineres.
- (6) Klare, egnede og forholdsmæssige regler, som håndhæves ens, er også afgørende for at opnå de politiske målsætninger om at forbedre føreres arbejdsvilkår og især for at sikre lige og fair konkurrencevilkår mellem operatører og bidrage til færdselssikkerheden for alle trafikanter.
- (7) De gældende krav om pauser har vist sig at være uegnede og upraktiske for førere, der arbejder i et team. Det er derfor hensigtsmæssigt, at kravet om registrering af pauser tilpasses til de særlige omstændigheder, der gør sig gældende for transporter, der foretages af 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 deres bopæl. De gældende krav om regulært ugentligt hvil kan forlænge disse perioder unødigt. Det er derfor ønskværdigt, at bestemmelserne om regulær ugentlig hviletid 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 deres regulære ugentlige hviletid, og at de bliver fuldt kompenseret for alle reducerede ugentlige hviletider. I betragtning af forskellene mellem passager- og godstransport bør denne mulighed ikke gælde for førere, når de 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 kompensationen for reducerede hvil.
- (10) For at sikre, at denne fleksibilitet ikke misbruges, har det afgørende betydning klart at definere dens anvendelsesområde og også at fastsætte passende kontrol. Anvendelsesområdet bør derfor begrænses til de førere, der afholder deres reducerede ugentlige hviletider i referenceperioden uden for virksomhedens medlemsstater og uden for førerens bopælsland. Dette kan kontrolleres ved at konsultere data fra takografen på vejene og hos transportvirksomheden, da de indeholder oplysninger om hviletidens begyndelse og afslutning og oplysninger om de enkelte førere.
- (11) For at sikre effektiv håndhævelse er det afgørende, at de kompetente myndigheder, når de udfører vejkontrol, kan fastslå, om køretiderne og hvileperioderne er blevet overholdt den dag, kontrollen blev udført, og de forudgående 56 dage.
- (12) Hurtige teknologiske fremskridt fører til gradvis automatisering af køresystemerne, der kræver færre eller ingen direkte input fra føreren. 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 og lige konkurrencevilkår og for at 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 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 den ugentlige hviletid kan afholdes, så det sikres, at førere får passende hvileforhold. Indkvarteringskvalitet er særlig vigtig under den regulære ugentlige hviletid, som føreren bør afholde væk fra køretøjets førerhus i egnet indkvartering på regning af transportvirksomheden som arbejdsgiver. Med henblik på at sikre gode arbejdsvilkår og sikkerhed for førere, er det hensigtsmæssigt at præcisere kravet om, at førere får stillet kvalitetssikret og kønsvenlig indkvartering til rådighed i forbindelse med deres regulære ugentlige hviletider, hvis de afholdes væk fra egen bopæl.

- (14) Det er også nødvendigt at sørge for, at transportvirksomheder tilrettelægger føreres arbejde, således at perioder væk hjemmefra ikke er uforholdsmæssigt lange, og at førere kan afholde lange hviletider som kompensation for reduceret ugentlig hviletid. Tilbagejseren bør tilrettelægges, således at den gør det muligt at nå frem til transportvirksomheden i etableringsmedlemsstaten eller førerens bopæl, og førerne frit kan vælge, hvor de ønsker at afholde deres hviletid. For at påvise, at transportvirksomheden opfylder sine forpligtelser med hensyn til tilrettelæggelsen af de regelmæssige tilbagejser, bør transportvirksomheden kunne anvende data fra takografen, arbejdsplansplaner for førerne eller anden dokumentation. En sådan dokumentation bør være tilgængelig hos transportvirksomheden med henblik på fremlæggelse, hvis kontrolmyndigheder 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 førere 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 derfor 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. Disse revisionsprocedurer bør samtidig sikre, at parkeringsområderne 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 give 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 serviceniveauet på sikrede parkeringsområder og procedurer for certificering af 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⁽⁵⁾. 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 ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013⁽⁶⁾, 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 transport.

⁽⁵⁾ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

⁽⁶⁾ 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 nogle gange over for uforudsigelige omstændigheder, der gør det umuligt at nå det sted, hvor den ugentlige hviletid 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 destination med henblik på at afholde en ugentlig hviletid. Sådanne ekstraordinære omstændigheder er pludseligt opståede omstændigheder, der er uundgåelige og ikke kan forudses, hvor det uventet bliver umuligt at anvende denne forordnings bestemmelser i deres helhed i en kortere periode. Sådanne omstændigheder kan derfor ikke påberåbes 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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 ⁽⁷⁾ er gennemført på en effektiv, forholdsmæssig og afskrækkende måde. Det er vigtigt at sikre, at fagfolk har let adgang til oplysninger om de sanktioner, der finder anvendelse i hver medlemsstat. Den europæiske arbejds-markedsmyndighed, som er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1149 ⁽⁸⁾, kunne lette denne adgang ved at stille oplysningerne til rådighed på det enkelte 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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 ⁽⁹⁾.
- (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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- (25) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af forordning (EU) nr. 165/2014 bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastlægge detaljerede bestemmelser for den ensartede anvendelse af forpligtelsen til at registrere og lagre oplysninger om alle køretøjets grænsepassager og aktiviteter og detaljerede bestemmelser for den ensartede anvendelse af bestemmelserne om datakrav og funktioner og installationen af takografer. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.
- (26) Med henblik på at øge omkostningseffektiviteten for så vidt angår håndhævelsen af de sociale bestemmelser bør de eksisterende intelligente takografsystemer udnyttes fuldt ud, og intelligente takografer bør gøres obligatorisk også for lette erhvervskøretøjer over en vis vægt, som anvendes i international transport mod vederlag. Takografens funktionaliteter bør derfor forbedres for at gøre lokalisering mere præcis.
- (27) Omkostningseffektiviteten for så vidt angår håndhævelsen af de sociale bestemmelser, den rivende udvikling af nye teknologier, digitaliseringen gennem hele Unionens økonomi og behovet for lige konkurrencevilkår for virksomheder i international vejtransport gør det nødvendigt at afkorte overgangsperioden for montering af intelligente takografer i indregistrerede køretøjer. Intelligente takografer vil bidrage til at forenkle kontroller og dermed lette de nationale myndigheders arbejde.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1149 af 20. juni 2019 om oprettelse af en europæisk arbejds-markedsmyndighed, om ændring af forordning (EF) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 og (EU) 2016/589 og om ophævelse af afgørelse (EU) 2016/344 (EUT L 186 af 11.7.2019, s. 21).

⁽⁹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 af 2. oktober 2018 om oprettelse af en fælles digital portal, der giver adgang til oplysninger, procedurer og bistands- og problemløsningstjenester, og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) For at sikre at førere, operatører og kontrolmyndigheder hurtigst muligt nyder godt af fordelene ved intelligente takografer, herunder den automatiske registrering af grænsepassage, bør eksisterende vognparker udstyres med sådanne anordninger inden for en passende periode efter de detaljerede tekniske bestemmelser ikrafttræden. En sådan periode vil sikre tilstrækkelig tid til forberedelse.
- (29) For køretøjer, som ikke er udstyret med intelligente takografer, bør passage af en medlemsstats grænse registreres i takografen på den nærmest mulige holdeplads ved eller efter grænsen.
- (30) Registreringen af aktiviteter på takografen er en vigtig del af førernes arbejde. Det er derfor afgørende, at førerne får passende uddannelse i at bruge nye funktionaliteter i de takografer, som indføres på markedet. Omkostningerne i forbindelse med denne uddannelse bør afholdes af transportvirksomhederne i deres egenskab af arbejdsgivere.
- (31) Kontrolmedarbejdere, der kontrollerer overholdelsen af relevant EU-ret indenfor 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 kontrolmedarbejdere får passende uddannelse for at sikre, at de har fuldt kendskab til den seneste teknologiske udvikling og de seneste manipulationsteknikker.
- (32) For at mindske transportvirksomheders og kontrolmyndigheders byrde, hvor en kontrolmedarbejder fjerner plomberingen på en takograf af kontrollensyn, bør det i visse veldokumenterede tilfælde tillades, at kontrolmedarbejderen plomberer takografen igen.
- (33) 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.
- (34) Det er vigtigt, at transportvirksomheder, der er etableret i tredjelande, er underlagt regler, der svarer til EU-reglerne, når de udfører vejtransporter på Unionens område. Kommissionen bør vurdere anvendelsen af dette princip på EU-plan og foreslå passende løsninger, der skal forhandles inden for rammerne af den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (»AETR-overenskomsten«).
- (35) 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 ⁽¹¹⁾.
- (36) Målene for denne forordning, nemlig at forbedre vejsikkerheden og føreres arbejdsvilkår i Unionen gennem harmonisering af reglerne om køretider, pauser og hviletider for vejtransport og harmonisering af reglerne om anvendelse og håndhævelse af takografer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af målenes karakter bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (37) Forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

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, hvor køretøjets største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 2,5 ton, eller«.

⁽¹¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

2) Artikel 3 ændres således:

a) Litra aa) affattes således:

»aa) køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til:

i) transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, eller

ii) levering af varer, der er fremstillet ved håndværksmæssig fremgangsmåde,

inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, og på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet og at transporten ikke udføres mod vederlag«.

b) Følgende litra indsættes:

»ha) køretøjer med en størst tilladt totalvægt, inklusive påhængsvogn eller sættevogn, på over 2,5 ton, men ikke over 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«.

3) 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 for andre, og som ikke har forbindelse med professionelle eller kommercielle aktiviteter.«

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

»5. En fører registrerer den tid, der er omhandlet i artikel 4, litra e), samt den tid, vedkommende 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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (*). Registreringen skal ske enten manuelt på et diagramark eller en udskrift eller ved anvendelse af faciliteter til manuel registrering i kontrolapparatet.

(*) 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).«

5) I artikel 7 tilføjes følgende stykke:

»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.«

6) Artikel 8 ændres således:

a) Stk. 6 affattes således:

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

a) to regulære ugentlige hviletider, eller

b) 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, hvor føreren starter to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider uden for arbejdsgiverens etableringsmedlemsstat og førerens bopælsland.»

b) Følgende stykke indsættes:

»6b. Enhver reduktion i den ugentlige hviletid kompenseres med en tilsvarende hviletid, som skal afholdes samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

Hvor der er afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med stk. 6, tredje afsnit, skal der umiddelbart forud for den næste ugentlige hviletid afholdes en hviletid som kompensation for disse to reducerede ugentlige hviletider.«

c) Stk. 8 affattes således:

»8. De regulære ugentlige hviletider og ugentlige hviletider på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hviletider, 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. Transportvirksomheder tilrettelægger førernes arbejde, således at førerne kan vende tilbage til arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren sædvanligvis er baseret, og hvor førerens regulære ugentlige hviletid begynder, i etableringsmedlemsstaten eller tilbage til førernes bopæl indenfor hver fire på hinanden følgende uger med henblik på at afholde mindst én regulær ugentlig hviletid eller en ugentlig hviletid på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentligt hviletid.

Hvor føreren har afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med stk. 6, tilrettelægger transportvirksomheden imidlertid førerens arbejde, således at føreren kan vende tilbage 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 at kunne forelægge den efter anmodning fra kontrolmyndigheder.«

e) Følgende stykke tilføjes:

»10. Kommissionen skal senest den 21. august 2022 evaluere og rapportere til Europa-Parlamentet og til Rådet, om der kan vedtages mere hensigtsmæssige regler for førere, der lejlighedsvis udfører personbefordring, som defineret i artikel 2, nr. 4), i forordning (EF) nr. 1073/2009.«

7) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 8a

1. Kommissionen sikrer, at oplysninger om sikrede parkeringsområder er let tilgængelige for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej. Kommissionen offentliggør en liste over alle de parkeringsområder, der er certificeret, for at give førerne adgang til passende:

— afsløring og forebyggelse af indtrængen

- belysning og synlighed
- kontaktpunkter 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 service- og sikkerhedsniveauet for de områder, der er anført i stk. 1, og procedurerne for certificering af parkeringsområder.

3. Alle parkeringsområder, der er certificeret, kan angive, at de er certificeret i henhold til EU-standarder og -procedurer.

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

4. Senest den 31. december 2024 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport 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 omhandlet i stk. 2. Rapporten kan angive foranstaltninger til at øge antallet og kvaliteten af sikrede parkeringsområder.

(*) 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).«

8) Artikel 9 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid eller en 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, hvor:

- a) rejsen efter planen varer 8 timer eller længere, og
- b) føreren har adgang til en sovekabine på færgen eller i toget.«

b) Stk. 2 affattes således:

»2. Enhver tid, føreren bruger på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af denne forordning, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes ikke som pause eller hvil, medmindre føreren befinder sig på en færge eller et tog med adgang til en sovekabine, køje eller liggeplads.«

9) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 9a

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

10) 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.«

11) I artikel 12 tilføjes følgende stykker:

»Forudsat at færdselssikkerheden ikke dermed bringes i fare, 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 at afholde den ugentlige hvileperiode.

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 at afholde en regulær ugentlig hviletid, 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 en tilsvarende hviletid, som afholdes samlet i forlængelse af enhver hviletid inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.«

12) Artikel 13, stk. 1, ændres således:

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 litraer tilføjes:

»q) køretøjer eller kombinationer af køretøjer, der transporterer entreprenørmaskiner for en entreprenørvirksomhed inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet

r) køretøjer til levering af færdigblandet beton.«

13) 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 undtagelse, hvorom Kommissionen omgående skal underrettes. Kommissionen offentliggør omgående disse oplysninger på et offentligt websted.«

14) Artikel 15 affattes således:

»Artikel 15

Medlemsstaterne sikrer, at førere af køretøjer, der er omhandlet i 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.«

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

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

16) Artikel 19, stk. 1, affattes således:

»1. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EU) nr. 165/2014 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive og stå i et rimeligt forhold til overtrædelse alene som anført i bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF (*), samt have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af nærværende forordning og af forordning (EU) nr. 165/2014 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger sammen med den metode og de kriterier, der på nationalt plan er valgt med henblik på at vurdere deres forholdsmæssighed. Medlemsstaterne giver straks meddelelse om senere ændringer, der berører dem. Kommissionen underretter medlemsstaterne om disse regler og foranstaltninger og om ændringer heraf. Kommissionen sikrer, at disse oplysninger offentliggøres på et dedikeret offentligt websted på alle officielle EU-sprog, der indeholder detaljerede oplysninger om de sanktioner, der gælder i medlemsstaterne.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF 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).«

17) Artikel 22 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

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

b) I stk. 2 tilføjes følgende litra:

»c) andre specifikke oplysninger, herunder risikoklassificering af virksomheden, som kan få følger for overholdelsen af denne forordning.«

c) Følgende stykker indsættes:

»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.«

18) 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 den 20. august 2020.

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.»

19) Artikel 24, stk. 2, erstattes af følgende:

»2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 (*) anvendelse.

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

(*) 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).«

20) Artikel 25, stk. 2, affattes således:

»2. I de i stk. 1, litra b), omhandlede tilfælde vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter fælles tilgange.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 24, stk. 2a.»

Artikel 2

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

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

»1. Ved denne forordning fastsættes forpligtelser og krav i forhold til konstruktion, installering, brug, afprøvning og kontrol af takografer, som anvendes i vejtransport med henblik på at kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 (*), (EF) nr. 1072/2009 (**) og (EF) nr. 1073/2009 (***) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF (****) og Rådets direktiv 92/6/EØF (*****) og 92/106/EØF (*****), og, for så vidt angår udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF (*****), direktiv 2014/67/EU (*****), og direktiv (EU) 2020/1057 (*****).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

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

(****) 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).

(*****) 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).

(*****) 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).

(*****) Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1).

(*****) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked »IMI-forordningen« (EUT L 159 af 28.5.2014, s. 11).

(*****) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 49).«

2) Artikel 3, stk. 4, erstattes af følgende:

»4. Senest tre år efter udgangen af det år, hvor de i artikel 11, stk. 2, omhandlede detaljerede bestemmelser træder i kraft, skal følgende kategorier af køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har indregistreret dem, udstyres med en intelligent takograf som fastsat i denne forordnings artikel 8, 9 og 10:

a) køretøjer, der er udstyret med en analog takograf

b) køretøjer, der er udstyret med en digital takograf, som overholder de specifikationer i bilag I B til 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 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 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. 2, omhandlede detaljerede bestemmelser træder i kraft, skal køretøjer, der er udstyret med en intelligent takograf, som overholder 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 som fastsat i denne forordnings artikel 8, 9 og 10.

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 af 18. marts 2016 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om fastsættelse af forskrifter for konstruktion, afprøvning, installation, brug og reparation af takografer og deres komponenter (EUT L 139 af 26.5.2016, s. 1).«

3) I artikel 4, stk. 2, indsættes følgende led efter det fjerde led:

»— have tilstrækkelig hukommelseskapacitet til at lagre alle de data, der kræves i henhold til denne forordning.«

4) 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 (EF) nr. 561/2006, (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009, (EF) nr. 1073/2009, direktiv 2002/15/EF, 92/6/EØF og 92/106/EØF og, for så vidt angår udstationering af førere inden for vejtransport, direktiv 96/71/EF, 2014/67/EU og (EU) 2020/1057.

2. Medlemsstaterne sørger navnlig for, at personoplysninger er beskyttet mod andre anvendelser end dem, der hænger snævert sammen med de EU-retsakter, der er omhandlet i stk. 1, vedrørende:

- a) anvendelsen af et globalt satellitnavigationssystem (GNSS) til registrering af positionsdata som omhandlet i artikel 8
- b) 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, og
- c) 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 omhandlede formål, må behandles.

4. Køretøjers ejere, transportvirksomheder og eventuelt andre berørte enheder skal i givet fald opfylde de relevante bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger.»

5) Artikel 8, stk. 1, affattes således:

»1. 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 og
- stedet, hvor den daglige arbejdsperiode afsluttes.

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.

Til disse formål skal køretøjer, som registreres for første gang 36 måneder efter de i artikel 11, stk. 1, omhandlede detaljerede bestemmelsers ikrafttræden, have en takograf monteret, der er tilsluttet en lokaliseringstjeneste, der er baseret på et satellitnavigationssystem.

Registreringen af grænsepassage og supplerende aktiviteter, der er omhandlet i første afsnit, andet og tredje led, og i andet afsnit, gælder imidlertid for køretøjer, som blev registreret i en medlemsstat for første gang mere end to år efter de i artikel 11, stk. 2, omhandlede detaljerede bestemmelsers ikrafttræden, uden at dette berører forpligtelsen til senere at opgradere visse køretøjer i overensstemmelse med artikel 3, stk. 4.

6) Artikel 9 ændres således:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Tre år efter ikrafttræden af de i artikel 11, stk. 2, omhandlede detaljerede bestemmelser 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. Indtil dette tidspunkt kan medlemsstaterne bestemme, hvorvidt deres kontrolmyndigheder skal udstyres med sådan udstyr til tidlig fjernafsløring.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Den i stk. 1 omhandlede kommunikation med takografen etableres udelukkende, når kontrolmyndighedernes udstyr anmoder herom. Det skal sikres, 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.«

7) I artikel 10 tilføjes følgende stykke:

»Takograferne til køretøjer, som registreres for første gang i en medlemsstat mere end to år efter ikrafttræden af de i artikel 11, stk. 2, omhandlede detaljerede bestemmelser, skal være udstyret med det i stk. 1 omhandlede interface.«

8) Artikel 11 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»For at sikre, at intelligente takografer overholder principperne og kravene i denne forordning, vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser, der er nødvendige for den ensartede anvendelse af artikel 8, 9 og 10, bortset fra bestemmelser om takografens registrering af supplerende data.

Senest den 21. august 2021 vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastlægger de detaljerede bestemmelser for den ensartede anvendelse af forpligtelsen til at registrere og lagre oplysninger om alle køretøjets grænsepassager og aktiviteter, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, første afsnit, andet og tredje led, og artikel 8, stk. 1, andet afsnit.

Senest den 21. februar 2022 vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter om de detaljerede bestemmelser, der er nødvendige for den ensartede anvendelse af regler om datakrav og funktioner, herunder denne forordnings artikel 8, 9 og 10, og installationen af takografer for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra aa), i forordning (EF) nr. 561/2006.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 42, stk. 3.

b) Stk. 2, indledningen, affattes således:

»De i denne artikels stk. 1, 2 og 3 omhandlede detaljerede bestemmelser skal:«

9) I artikel 22, stk. 5, erstattes tredje og fjerde afsnit af følgende:

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

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, hvor kontrolmedarbejderen har anbragt en ny plombering.

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

10) I artikel 26 indsættes 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.«

11) Artikel 34 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Førerne anvender diagrammark eller førerkort, hver dag de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagrammarken eller førerkortet udtages først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udtage det på andre tidspunkter, eller det er nødvendigt for at indlæse landets nationalitetsmærke efter at have krydset en grænse. Intet diagrammark eller førerkort må anvendes ud over det tidsrum, det gælder for.«

b) Stk. 5, litra b), ændres således:

i) Nr. iv) affattes således:

»iv) under tegnet : pauser, hvil, årlig ferie eller sygeorlov«

ii) Følgende nummer tilføjes:

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

c) I stk. 6 tilføjes følgende litra:

»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. Hvor en medlemsstats grænse krydses på en færge eller i et tog, anfører føreren nationalitetsmærket for landet ved ankomsthavnen eller ankomststationen.«

d) Stk. 7 affattes således:

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

Fra den 2. februar 2022 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.

Førerne pålægges ikke at indlæse de i første afsnit omhandlede oplysninger, hvis takografen automatisk registrerer positionsdata i overensstemmelse med artikel 8.«

12) Artikel 36 ændres således:

a) Stk. 1 ændres således:

i) Nr. i) affattes således:

»i) diagrammarkene for den pågældende dag og de forudgående 56 dage«.

ii) Nr. iii) affattes således:

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

b) 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, nr. 15), og artikel 2, nr. 12), finder dog anvendelse fra den 31. december 2024.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. juli 2020.

På Europa-Parlamentets vegne

D.M. SASSOLI

Formand

På Rådets vegne

J. KLOECKNER

Formand