

I

(Lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1054

av den 15 juli 2020

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 yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, 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 regelverk för vägtransporter är tydliga, proportionella, ändamålsenliga, lätta att tillämpa och verkställa samt genomförs på ett effektivt och enhetligt sätt i hela unionen.
- (2) Efter en utvärdering av ändamålsenligheten och effektiviteten i genomförandet av unionens nuvarande sociala regelverk för vägtransporter, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ⁽⁴⁾, konstaterades vissa brister i genomförandet av de rättsliga ramarna. Oklara regler om veckovila, rastplatser och raster vid multibemanning samt avsaknaden av regler om hur förare ska kunna återvända hem har lett till olika tolkningar och olika sätt att kontrollera efterlevnaden i medlemsstaterna. Flera medlemsstater har nyligen antagit unilaterala åtgärder vilket har lett till ytterligare ökad rättslig osäkerhet och ojämlig behandling av förare och transportföretag. Maximala körperioder per dag och per vecka är emellertid ändamålsenliga när det gäller att förbättra förarnas sociala förhållanden och trafiksäkerheten i allmänhet. Det krävs ständiga insatser för att säkerställa efterlevnad.

⁽¹⁾ EUT C 197, 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ EUT C 176, 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 april 2019 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 7 april 2020 (EUT C 151, 6.5.2020, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 9 juli 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) I syfte att främja trafiksäkerheten är det viktigt att uppmuntra transportföretagen att skapa en säkerhetskultur som efterlevs på alla nivåer. I synnerhet 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 godsleverans.
- (4) Efterhandsutvärderingen av förordning (EG) nr 561/2006 bekräftade att inkonsekvent och ineffektiv kontroll av efterlevnaden av unionens sociala regelverk främst berodde på oklara regler, en ineffektiv och oenhetlig användning av kontrollverktygen och otillräckligt administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.
- (5) För att åstadkomma ökad tydlighet och konsekvens bör undantaget från tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 561/2006 för icke-kommersiell användning av fordon definieras.
- (6) Tydliga, väl anpassade och proportionella regler som verkställs på samma sätt överallt är också avgörande för att uppnå policymålen att förbättra arbetsvillkoren för förare och i synnerhet säkerställa att konkurrensen är rättvis och inte snedvrids mellan transportföretag samt bidra till trafiksäkerhet för alla trafikanter.
- (7) De befintliga kraven vad gäller raster har visat sig vara inadekvata och opraktiska vid körningar med fler än en förare. Det är därför lämpligt att anpassa kravet om att registrera raster till den typ av transport som utförs vid körning med fler än en förare utan att äventyra förarens säkerhet och 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 bestämmelserna 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 persontransport och godstransport bör denna möjlighet inte gälla förare när de utför persontransporter.
- (9) Eventuell flexibilitet vid schemalaggningen av förarnas viloperioder bör vara tydlig och förutsebar för föraren och bör på inget sätt äventyra trafiksäkerheten, genom att öka förarnas trötthet, eller försämra arbetsvillkoren. Denna flexibilitet bör därför inte ändra de nuvarande reglerna om förarens aktuella arbetstid eller den maximala körtiden under två veckor och bör bli föremål för striktare regler om kompensation för reducerad vila.
- (10) För att säkerställa att denna flexibilitet inte missbrukas är det av största vikt att tydligt definiera dess tillämpningsområde och även att föreskriva lämpliga kontroller. Tillämpningsområdet bör därför begränsas till de förare som tillbringar sin reducerade veckovila under referensperioden utanför företagets medlemsstater och utanför det land där föraren har sin bostad. Detta kan kontrolleras i färdskrivaruppgifterna, vid vägkontroll och i transportföretagens 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 efterlevts ordentligt dagen för kontrollen och under de föregående 56 dagarna.
- (12) De snabba tekniska framstegen innebär att körsystem gradvis automatiseras, vilket kräver mindre eller ingen direkt inmatning från föraren. Med anledning av dessa förändringar kan det hända att den nuvarande lagstiftningen, inbegripet reglerna om körtider och viloperioder, behöver anpassas i syfte att garantera trafiksäkerhet och lika villkor och i syfte att förbättra arbetsvillkoren, samtidigt som unionen får möjlighet att vara först med ny innovativ teknik och praxis. Kommissionen bör därför ta fram en rapport som utvärderar användningen av autonoma körsystem i medlemsstaterna, inklusive 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 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 bekostnad av transportföretaget som arbetsgivare. För att säkerställa goda arbetsvillkor och säkerhet för förarna är det lämpligt att förtydliga kravet på att förare tillhandahålls könsanpassad inkvartering av god kvalitet vid normal veckovila om denna tas på annan plats än i hemmet.

- (14) Det är också nödvändigt att föreskriva att transportföretagen 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 transportföretagets arbetsställe i dess etableringsmedlemsstat eller sin bostad, och så att förarna är fria att välja var de tillbringar sin viloperiod. Transportföretagen bör kunna använda färdskrivaruuppgifter, förarnas tjänstgöringslistor eller annan dokumentation för att visa att de fullgör sina skyldigheter när det gäller förläggningen av det normala återvändandet. Sådana bevis bör vara tillgängliga i transportföretagens lokaler och tas fram på begäran av kontrollmyndigheterna.
- (15) Medan normal veckovila och längre viloperioder inte kan tillbringas i fordonet eller i ett parkeringsområde, utan endast i lämplig inkvartering som får ligga i närheten av ett parkeringsområde, är det ytterst viktigt att förarna kan hitta trygga och säkra parkeringsområden som har 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. Dessa standarder 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 den infrastrukturen. 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 unionsstandarder. Dessa revisionsförfaranden bör även säkerställa 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 reglerna om körtider och viloperioder, samt farorna med trötthet. I detta avseende är det viktigt med lättåtkomlig information om tillgängliga rastplatser. 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 trygghet och säkerhet för 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 ⁽⁵⁾. 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 fastställdes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 ⁽⁶⁾ förutses anläggande av parkeringsområden längs motorvägar ungefär var 100:e km för att ge yrkestrafikanter tillgång till 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.

⁽⁵⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽⁶⁾ 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 emellanåt 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 och under en kort tidsperiod blir omöjligt att fullt ut tillämpa bestämmelserna i denna förordning. Därför går det inte att systematiskt hänvisa till sådana omständigheter för att undvika efterlevnad av denna förordning. För att säkerställa god efterlevnadskontroll 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 ändamålsenligheten och effektiviteten 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 säkerställa att nationella bestämmelser om sanktioner för överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 ⁽⁷⁾ genomförs på ett effektivt, proportionellt och avskräckande sätt. Det är viktigt att säkerställa att yrkesutövare lätt kan få tillgång till information om vilka sanktioner som tillämpas i varje medlemsstat. Europeiska arbetsmyndigheten, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149 ⁽⁸⁾ skulle kunna underlätta denna tillgång genom att göra 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, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 ⁽⁹⁾.
- (24) I syfte att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordning (EG) nr 561/2006 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att förtydliga bestämmelserna i den förordningen och fastställa gemensamma metoder för deras tillämpning och tillsyn. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- (25) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordning (EU) nr 165/2014 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa närmare bestämmelser om en enhetlig tillämpning av skyldigheten att registrera och lagra uppgifter om varje gränspassage för fordonet och aktiviteter och fastställa detaljerade bestämmelser som är nödvändiga för en enhetlig tillämpning av bestämmelser om uppgiftskrav för färdskrivare och färdskrivarnas funktioner samt om installation av färdskrivare. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (26) I syfte att kontrollera efterlevnaden av det sociala regelverket på ett mer kostnadseffektivt sätt bör de nuvarande och smarta färdskrivarsystemen utnyttjas fullt ut och smarta färdskrivare bör även göras obligatoriska för lätta nyttofordon över en viss vikt som används vid internationell transport mot betalning eller annan ersättning. Därför bör färdskrivarnas funktioner förbättras så att de medger en mer exakt positionsbestämning.
- (27) En kostnadseffektiv kontroll av efterlevnaden av det sociala regelverket, den snabba utvecklingen av ny teknik, digitaliseringen av unionens ekonomi och behovet av lika villkor för företag inom den internationella vägtransportsektorn, gör det nödvändigt att förkorta övergångsperioden för installation av smarta färdskrivare i registrerade fordon. Smarta färdskrivare kommer att bidra till förenklade kontroller och därmed underlätta de nationella myndigheternas arbete.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149 av den 20 juni 2019 om inrättande av Europeiska arbetsmyndigheten, om ändring av förordningarna (EG) nr 883/2004, (EU) nr 492/2011 och (EU) 2016/589 och om upphävande av beslut (EU) 2016/344 (EUT L 186, 11.7.2019, s. 21).

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 295, 21.11.2018, s. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) För att säkerställa att förare, transportföretag och kontrollmyndigheter så snart som möjligt kan dra nytta av fördelarna med smarta färdskrivare, inbegripet den automatiska registreringen 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. Denna tidsperiod kommer att säkerställa att det finns tillräcklig tid för förberedelser.
- (29) I fordon som inte är utrustade med smarta färdskrivare bör passage av medlemsstaternas gränser registreras i färdskrivaren vid den närmaste möjliga platsen att stanna på vid eller efter gränsen.
- (30) 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. Transportföretagen bör som arbetsgivare stå för kostnaderna för denna utbildning.
- (31) De olika typer av färdskrivare som används och den sofistikerade teknik för manipulering som snabbt utvecklas medför utmaningar för de kontrolltjänstemän som kontrollerar efterlevnaden av relevant unionsrätt inom vägtransportsektorn. Detta gäller särskilt när kontrollerna utförs ute på vägarna. Det är därför absolut nödvändigt att kontrolltjänstemännen får lämplig utbildning så att det säkerställs att de känner till den senaste tekniska utvecklingen och tekniken för manipulering.
- (32) För att minska bördan för transportföretag och kontrollmyndigheter om en kontrolltjänsteman skulle avlägsna en färdskrivares plombering för kontrolländamål bör kontrolltjänstemannen tillåtas att återplombera färdskrivaren under vissa väl dokumenterade omständigheter.
- (33) 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.
- (34) Det är viktigt att transportföretag etablerade i tredjeländer omfattas av regler som är likvärdiga med unionens regler när de utför transporter på unionens territorium. Kommissionen bör bedöma om denna princip tillämpas på unionsnivå och föreslå lämpliga lösningar som bör förhandlas fram inom ramen för den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (*AETR-överenskommelsen*).
- (35) Godstransporter skiljer sig från persontransporter. Kommissionen bör därför utvärdera om man bör föreslå mer lämpliga regler för persontransporter, särskilt avseende tillfällig trafik enligt definitionen i artikel 2.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 ⁽¹⁾.
- (36) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att förbättra trafiksäkerheten och arbetsvillkoren för förare inom unionen genom harmonisering av reglerna om körtider, raster och viloperioder vid vägtransporter och harmonisering av reglerna om användningen färdskrivare och kontrollen av denna användning, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av målets karaktär, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder, i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (37) Förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. I artikel 2.1 ska följande led införas:

”aa) gods vid internationell transport eller cabotagetransport, från och med den 1 juli 2026, om fordonets högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 2,5 ton, eller”.

⁽¹⁾ 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 och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led aa ska ersättas med följande:

”aa) fordon eller kombinationer av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, och som används för

i) transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete, eller

ii) för leverans av gods som har producerats hantverksmässigt,

endast inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift och att transporten inte utförs mot betalning eller annan ersättning”.

b) Följande led ska införas:

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

3. I artikel 4 ska följande led läggas till:

”r) *icke-kommersiell transport*: all vägtransport, utom transport mot betalning eller annan ersättning eller för 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.”

4. Artikel 6.5 ska ersättas med följande:

”5. En förare ska som annat arbete registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som föraren kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera alla perioder av tillgänglighet enligt definitionen i artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG, i enlighet med artikel 34.5 b iii i Europaparlamentets och rådets 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.

(*) 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).”

5. I artikel 7 ska följande stycke läggas till:

”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.”

6. 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

a) två normala veckovilor, eller

b) 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 bostad ligger.”

b) Följande punkt ska införas:

”6b. Eventuella reduceringar 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 av en viloperiod som tas ut som kompensation för dessa två reducerade veckovilor.”

c) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”8. Den normala veckovilan eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila får inte tillbringas i ett fordon. Sådan vila ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sov möjligheter 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 arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad och där dennes veckovila inleds, i den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad, eller återvända till sin bostad, 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 punkt 6 ska transportföretaget organisera förarens arbete så att denne kan återvända redan innan den normala veckovilan på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation inleds.

Företaget ska dokumentera hur det uppfyller den skyldigheten och förvara dokumentationen i sina lokaler för att kunna uppvisa den på kontrollmyndigheternas begäran.”

e) Följande punkt ska läggas till:

”10. Senast den 21 augusti 2022 ska kommissionen utvärdera och till parlamentet och rådet rapportera huruvida mer lämpliga regler kan antas för förare som utför persontransporter genom tillfällig trafik enligt definitionen i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1073/2009.”

7. Följande artikel ska införas:

”Artikel 8a

1. Kommissionen ska säkerställa att information om trygga och säkra parkeringsområden är lättillgänglig för förare som utför person- och godstransporter på väg. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning över alla certifierade parkeringsområden så att förarna i lämplig utsträckning kan få tillgång till

— upptäckt och förebyggande av intrång,

- belysning och synlighet,
- kontaktpunkter och förfaranden för nödsituationer,
- könsanpassade sanitära inrättningar,
- möjligheter att köpa livsmedel och drycker,
- kommunikationsanslutningar,
- strömförsörjning.

Förteckningen över sådana parkeringsområden ska offentliggöras på en gemensam officiell 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 säkerhetsnivåer 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 Europaparlamentets och rådets 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 rastplatser för förare och till säkra parkeringsanläggningar samt om utvecklingen av trygga och säkra parkeringsområden som certifierats i enlighet med de delegerade akter som avses i punkt 2. Denna rapport får innehålla en förteckning över åtgärder för att öka antalet trygga och säkra parkeringsområden och för att förbättra dessas kvalitet.

(*) 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)."

8. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Genom undantag från artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut en normal dygnsvila eller en reducerad veckovila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan eller den 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."

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Den tid som går åt för att resa till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av denna förordning, eller för att återvända från denna plats, när fordonet varken står vid förarens hem eller vid arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad, ska inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovhytt, sovbrits eller liggplats."

9. Följande artikel ska införas:

”Artikel 9a

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

10. 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, leveranstid 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.”

11. I artikel 12 ska följande stycken 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 arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en 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 arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en normal veckovila.

Föraren ska ange skälen för en sådan avvikelse för hand på färdskrivarens diagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast vid ankomsten till destinationen eller den lämpliga platsen att stanna på.

En period som utgör en förlängning ska kompenseras genom en motsvarande period av sammanhängande vila som ska tas ut i samband med en annan viloperiod före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.”

12. 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, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon och inte angränsar till en annan medlemsstat.”

b) Följande led ska läggas till:

”q) Fordon eller kombinationer av fordon 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.

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

13. Artikel 14.2 ska ersättas med följande:

”2. I brådskande fall får medlemsstaterna, under exceptionella omständigheter, medge ett 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.”

14. 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.”

15. I artikel 16.3 ska led a ersättas med följande:

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

16. Artikel 19.1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av 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 överträdelseerna är, i enlighet med bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG (*), samt avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av den här förordningen eller av förordning (EU) nr 165/2014 får bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna ska 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 unionens samtliga officiella språk på en särskild offentlig webbplats som innehåller närmare uppgifter om vilka sanktioner som är tillämpliga i medlemsstaterna.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).”

17. Artikel 22 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska ha ett nära samarbete med varandra och utan onödigt dröjsmål bistå varandra för att underlätta enhetlig tillämpning och effektiv kontroll av efterlevnaden 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:

”c) annan särskild information, inbegripet företagets riskvärdering, som kan få konsekvenser för efterlevnaden av denna förordning.”

c) Följande punkter ska införas:

”3a. Vid utbyte av information inom ramen för denna förordning ska medlemsstaterna använda de organ för samverkan inom gemenskapen 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.”

18. 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 20 augusti 2020.

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.”

19. Artikel 24.2 ska ersättas med följande:

”2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*) tillämpas.

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

(*) 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).”

20. 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.

Dessa genomförandeakter ska antas 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 1.1 ska första stycket ersättas med följande:

”1. I denna förordning fastställs skyldigheter och krav i samband med konstruktion, installation, användning, provning och kontroll av färdskrivare som används vid vägtransporter, i syfte att kontrollera efterlevnaden av förordning (EG) nr 561/2006, Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 1071/2009 (*), (EG) nr 1072/2009 (**), (EG) nr 1073/2009 (***), Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG (****), rådets direktiv 92/6/EEG (*****), och 92/106/EEG (*****), och, när det gäller utstationering av arbetstagare vid vägtransporter, Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG (*****), 2014/67/EU (*****), och (EU) 2020/1057 (*****).”

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

(***) 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 och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

(****) 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).

(*****), 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).

(*****), 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).

(*****), Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EGT L 18, 21.1.1997, s. 1).

(*****), Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU av den 15 maj 2014 om tillämpning av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen) (EUT L 159, 28.5.2014, s. 11).

(*****), Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 249, 31.7.2020, s. 49).”

2. Artikel 3.4 ska ersättas med följande:

”4. Senast tre år från utgången av året för ikraftträdande av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 andra stycket ska följande kategorier av 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.

b) Fordon utrustade med en digital färdskrivare som uppfyller de specifikationer i bilaga IB till förordning (EEG) nr 3821/85 som tillämpades till och med den 30 september 2011.

c) Fordon utrustade med en digital färdskrivare som uppfyller de specifikationer i bilaga IB till förordning (EEG) nr 3821/85 som tillämpades från och med den 1 oktober 2011.

d) Fordon utrustade med en digital färdskrivare som uppfyller de specifikationer i bilaga IB till förordning (EEG) nr 3821/85 som tillämpades från och med den 1 oktober 2012.

4a. Senast fyra år efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 andra stycket 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.

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 av den 18 mars 2016 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 när det gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av färdskrivare och deras komponenter (EUT L 139, 26.5.2016, s. 1).”

3. I artikel 4.2 ska följande strecksats införas efter fjärde strecksatsen:

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

4. 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 förordningarna (EG) nr 561/2006, (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009, (EG) nr 1073/2009, direktiven 2002/15/EG, 92/6/EEG och 92/106/EEG samt, vad gäller utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, direktiven 96/71/EG, 2014/67/EU och (EU) 2020/1057.

2. Medlemsstaterna ska särskilt se till att personuppgifter skyddas mot annan användning än sådan som utslutande har att göra med de unionsrättsakter som avses i punkt 1 avseende

a) användningen av ett globalt system för satellitnavigering (GNSS) för registrering av lokaliseringuppgifter enligt artikel 8,

b) 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, och

c) 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.”

5. Artikel 8.1 ska ersättas med följande:

”1. 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.

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.

För dessa ändamål ska fordon som registreras för första gången 36 månader efter det att de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 första stycket trätt i kraft vara utrustade med en färdskrivare ansluten till en tjänst för positionsbestämning baserad på ett system för satellitnavigering.

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

6. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Tre år efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 andra stycket 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. Fram till dess får medlemsstaterna besluta om de ska utrusta sina kontrollmyndigheter med sådan utrustning för fjärravläst tidig upptäckt.”

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 överförd information ska begränsas till kontrollmyndigheter som har tillstånd att kontrollera överträdelse av de unionsrättsakter som avses i artikel 7.1 och av denna förordning 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.”

7. I artikel 10 ska följande stycke läggas till:

”De färdskrivare i fordon som registreras för första gången i en medlemsstat mer än två år efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 andra stycket ska vara utrustade med det gränssnitt som avses i punkt 1.”

8. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Första stycket ska ersättas med följande:

”För att säkerställa att smarta färdskrivare uppfyller principerna och kraven i denna förordning ska kommissionen genom genomförandeakter anta de detaljerade bestämmelser som krävs för en enhetlig tillämpning av artiklarna 8, 9 och 10, med undantag för bestämmelser som föreskriver registrering av ytterligare uppgifter i färdskrivaren.

Senast den 21 augusti 2021 ska kommissionen anta genomförandeakter med detaljerade bestämmelser för 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 andra stycket.

Senast den 21 februari 2022 ska kommissionen anta genomförandeakter med detaljerade bestämmelser som är nödvändiga för en enhetlig tillämpning av reglerna om uppgiftskrav för färdskrivare och färdskrivarnas funktioner, inbegripet artiklarna 8, 9 och 10 i denna förordning, och installation av färdskrivare för fordon som avses i artikel 2.1 aa i förordning (EG) nr 561/2006.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.”

b) I andra stycket ska inledningen ersättas med följande:

”De detaljerade bestämmelser som avses i första, andra och tredje styckena i denna artikel ska”.

9. I artikel 22.5 ska tredje och fjärde styckena ersättas med följande:

”De plomberingar som har tagits bort eller brutits ska bytas ut av en godkänd montör eller en verkstad utan oskäligt dröjsmål och senast inom sju dagar efter det att de togs bort eller bröts. Om plomberingarna har tagits bort eller brutits för kontrolländamål får de bytas ut av en kontrolltjänsteman utrustad med plomberingsutrustning och ett unikt särskilt märke, utan onödigt dröjsmål.

När en kontrolltjänsteman tar bort en plombering ska kontrollkortet vara infört i färdskrivaren från och med det att plomberingen tas bort fram till dess att inspektionen är avslutad, inbegripet 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 borttagna plomberingens nummer.
- Datum och klockslag för borttagandet 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 en plombering tagits bort eller brutits för kontrolländamål och bytts ut av en kontrolltjänsteman.”

10. I artikel 26 ska följande punkt införas:

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

11. Artikel 34 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:


”1. 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 för att föra in symbolen för landet efter det att en gräns passerats. Ett diagramblad eller förarkort får inte användas under en längre tid än det är avsett för.”

b) I punkt 5 ska led b ändras på följande sätt:

i) Led iv ska ersättas med följande:

”iv) under tecknet : raster, vila, årlig ledighet eller sjukledighet.”

ii) Följande led ska läggas till:

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

c) I punkt 6 ska följande led 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 ankomsthavnen eller ankomststationen.”

d) I punkt 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.

Från och med den 2 februari 2022 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 ankomsthavnen eller ankomstationen.

Medlemsstater får ålägga förare av fordon som utför transporter inom deras territorium 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.

Förare är inte tvungna att föra in de uppgifter som avses i första stycket om färdskrivaren automatiskt registrerar lokaliseringuppgifter i enlighet med artikel 8.”

12. Artikel 36 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Led i ska ersättas med följande:

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

ii) Led iii ska ersättas med följande:

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

b) I punkt 2 ska led ii 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 1.15 och 2.12 ska emellertid tillämpas från och med den 31 december 2024.

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

Utfärdad i Bryssel den 15 juli 2020.

På Europaparlamentets vägnar

D.M. SASSOLI

Ordförande

På rådets vägnar

J. KLOECKNER

Ordförande