

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1054

av 15. juli 2020

om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 med hensyn til minstekrav til lengste tillatte daglige og ukentlige kjøretid og minstekrav til pauser og døgn- og ukehvil, og av forordning (EU) nr. 165/2014 med hensyn til posisjonsbestemmelse ved hjelp av fartsskrivere

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,etter den ordinære regelverksprosedyren⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Gode arbeidsvilkår for førere og like konkurransevilkår for veitransportforetak er ytterst viktig for å kunne skape en trygg, effektiv og sosialt ansvarlig veitransportsektor som sikrer likebehandling og trekker til seg kvalifiserte arbeidstakere. For å lette denne prosessen er det helt avgjørende at Unionens sosiale regler innen veitransport er klare, forholdsmessige og formålstjenlige, at de er enkle å anvende og håndheve, og at de gjennomføres på en effektiv og enhetlig måte i hele Unionen.
- 2) I en evaluering av virkningen av og effektiviteten i gjennomføringen av Unionens nåværende sosiale regler innen veitransport, og særlig europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006⁽⁴⁾, ble det identifisert visse mangler ved gjennomføringen av den rettslige rammen. Uklare regler om ukehvil, hvilefasiliteter og pauser ved flerbemanning, samt manglende regler om førerens retur til sitt bosted, har ført til ulike fortolkninger og ulik håndhevingspraksis i medlemsstatene. Flere medlemsstater har nylig vedtatt unilaterale tiltak som har ført til ytterligere rettslig usikkerhet og ulik behandling av førere og transportører. De lengste tillatte kjøretidene per dag og per uke er imidlertid effektive med hensyn til å bedre de sosiale vilkårene for førerne og den generelle trafikksikkerheten. Det kreves kontinuerlig innsats for å sikre overholdelse.

⁽¹⁾ EUT C 197 av 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ EUT C 176 av 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Europaparlamentets holdning av 4. april 2019 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 7. april 2020 (EUT C 151 av 6.5.2020, s. 1). Europaparlamentets holdning av 9. juli 2020 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1).

- 3) For å fremme trafikkisikkerhet er det viktig å oppmuntre transportforetakene til å innføre en sikkerhetskultur som etterleves på alle nivåer. For å unngå overtredelser av reglene om kjøre- og hviletid og å sette trafikkisikkerheten i fare bør det framfor alt ikke være tillatt å knytte ytelsesbasert lønn til den tiden som er nødvendig for å transportere personer til deres bestemmelsessted eller for å levere gods.
- 4) Etterhåndsevalueringen av forordning (EF) nr. 561/2006 bekreftet at ulik og ineffektiv håndheving av Unionens sosiale regler hovedsakelig skyldtes uklare regler, ineffektiv og ulik bruk av kontrollverktøy og utilstrekkelig forvaltningssamarbeid mellom medlemsstatene.
- 5) For å oppnå større klarhet og enhetlighet bør unntaket for ikke-kommersiell bruk av et kjøretøy fra virkeområdet for forordning (EF) nr. 561/2006 defineres.
- 6) Klare, hensiktsmessige og forholdsmessige regler som håndheves likt, er også avgjørende for å nå det strategiske målet om å bedre førernes arbeidsvilkår, og særlig for å sikre like og rettferdige konkurransevilkår for transportørene og bidra til trafikkisikkerhet for alle trafikanter.
- 7) De eksisterende kravene om pauser har vist seg å være uegnet og upraktiske for førere i flerbemanning. Derfor bør kravet om å registrere pauser tilpasses de særlige forholdene i transport som utføres av førere i flerbemanning, uten å sette førerens sikkerhet og trafikkisikkerheten i fare.
- 8) Førere som utfører internasjonal langtransport av gods, tilbringer lang tid hjemmefra. Med de nåværende kravene om normal ukehvil kan denne tiden bli unødig forlenget. Derfor er det ønskelig å tilpasse bestemmelsene om normal ukehvil på en slik måte at det blir lettere for førerne å utføre internasjonal transport i samsvar med reglene og samtidig nå hjem for å ta sin normale ukehvil, og at de blir fullt kompensert for all redusert ukehvil. På grunn av forskjellene mellom persontransport og godstransport bør denne muligheten ikke gjelde for førere som utfører persontransport.
- 9) Enhver fleksibilitet i planleggingen av førernes hviletid bør være åpen for innsyn og forutsigbar for føreren og bør ikke på noen måte sette trafikkisikkerheten i fare ved å øke tretthetsnivået hos førerne, eller forverre arbeidsvilkårene. En slik fleksibilitet bør derfor ikke endre førerens nåværende arbeidstid eller lengste tillatte kjøretid i løpet av to uker og bør omfattes av strengere regler om kompensasjon for redusert hvile.
- 10) For å sikre at denne fleksibiliteten ikke misbrukes, er det svært viktig å avgrense dens anvendelsesområde tydelig samt å fastsette passende kontroller. Anvendelsesområdet bør derfor begrenses til førere som, i referanseperioden, tar sin reduserte ukehvil utenfor foretakets medlemsstater og utenfor landet der de er bosatt. Dette kan kontrolleres i fartsskriverens registreringer ved kontroll langs vei eller i transportforetaket, ettersom disse registreringene inneholder informasjon om hvor kjøretøyet befant seg da hviletiden begynte og sluttet, og informasjon om de enkelte førerne.
- 11) For å sikre effektiv håndheving er det viktig at vedkommende myndigheter, når de utfører kontroll langs vei, kan fastslå at kjøre- og hviletidene er blitt overholdt den dagen kontrollen finner sted, og de foregående 56 dagene.
- 12) De raske teknologiske framskrittene fører til kjøresystemer som gradvis automatiseres og krever liten eller ingen direkte inngripen fra førerens side. For å møte disse endringene kan det være nødvendig å tilpasse det nåværende regelverket, blant annet reglene om kjøre- og hviletid, for å garantere trafikkisikkerhet og like konkurransevilkår, og for å bedre arbeidsvilkårene, samtidig som Unionen får mulighet til å være først ute med innovativ teknologi og praksis. Derfor bør Kommisjonen legge fram en evalueringsrapport om bruken av selvkjøringssystemer i medlemsstatene, herunder om fordelene ved selvkjøringsteknologier. Med rapporten bør det eventuelt følge et forslag til regelverk.
- 13) For å fremme sosiale framskritt bør det presiseres hvor ukehvilene kan tas, og sikres at førerne har tilfredsstillende vilkår for hvile. Kvaliteten på innkvarteringen er særlig viktig under de normale ukehvilene, som føreren bør ta utenfor kjøretøyet førerhus, i egnet innkvartering som bekostes av transportforetaket som arbeidsgiver. For å sikre gode arbeidsvilkår og sikkerhet for førerne er det hensiktsmessig å tydeliggjøre kravet om at førerne skal tilbys kjønntilpasset innkvartering av god kvalitet til sine normale ukehvilene dersom de tas utenfor hjemmet.

- 14) Det er også nødvendig å fastsette at transportforetakene skal organisere førernes arbeid slik at tiden hjemmefra ikke blir uforholdsmessig lang, og at førerne kan ta lange hvileperioder som kompensasjon for reduserte ukehviler. Returen bør organiseres slik at det er mulig å nå fram til et driftssenter for transportforetaket i dets etableringsmedlemsstat eller til førerens bosted, og slik at førerne selv kan velge hvor de vil tilbringe sin hviletid. For å vise at det oppfyller sine forpliktelser med hensyn til organisering av normal retur, bør transportforetaket kunne bruke fartsskrivernes registreringer, førernes tjenestelister eller annen dokumentasjon. Slik dokumentasjon bør være tilgjengelig i transportforetakets lokaler, slik at den kan legges fram dersom kontrollmyndighetene ber om det.
- 15) Selv om normale ukehviler og lengre hviletider ikke kan tilbringes i kjøretøyet eller på et parkeringsområde, men bare i egnet innkvartering, som kan ligge i tilknytning til et parkeringsområde, er det ytterst viktig å gi førerne mulighet til å finne trygge og sikre parkeringsområder med tilfredsstillende fasiliteter. Kommisjonen har allerede undersøkt hvordan det kan oppmuntres til utvikling av parkeringsområder av høy kvalitet, herunder nødvendige minstekrav. Kommisjonen bør derfor utarbeide standarder for trygge og sikre parkeringsområder. Disse standardene bør bidra til å fremme parkeringsområder av høy kvalitet. Standardene kan revideres for å ta hensyn til behovet for bedre tilgang til alternative drivstoffer, i tråd med strategiene for utbygging av slik infrastruktur. Det er også viktig at parkeringsområdene holdes frie for is og snø.
- 16) Trygge og sikre parkeringsområder bør omfattes av revisjonsprosedyrer, slik at de kan sertifiseres i samsvar med Unionens standarder. Revisjonsprosedyrene bør også sikre at parkeringsområdene fortsetter å oppfylle disse standardene. Kommisjonen bør derfor få i oppdrag å utarbeide en sertifiseringsprosedyre for utvikling av trygge og sikre parkeringsområder i Unionen.
- 17) Av hensyn til trafikksikkerheten og håndhevingen bør alle førere ha full kjennskap til reglene for kjøre- og hviletid og farene ved tretthet. I den forbindelse er det viktig med lett tilgjengelig informasjon om steder å hvile. Derfor bør Kommisjonen gi informasjon om trygge og sikre parkeringsområder på et brukervennlig nettsted. Denne informasjonen bør holdes oppdatert.
- 18) For å sikre at parkeringsområdene fortsetter å være trygge og sikre, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen med hensyn til fastsettelse av standarder for servicenivået på trygge og sikre parkeringsplasser og prosedyrer for sertifisering av parkeringsområdenes trygghet og sikkerhet. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁽⁵⁾. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerte rettsakter mottar Europaparlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som utarbeider delegerte rettsakter.
- 19) De reviderte TEN-T-retningslinjene som ble fastsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013⁽⁶⁾, legger opp til at det langs motorveier skal anlegges parkeringsområder om lag hver 100. km for å gi yrkestrafikanter tilgang til parkeringsplasser som er tilstrekkelig trygge og sikre. For å framskynde og fremme bygging av en tilfredsstillende parkeringsinfrastruktur er det viktig at det finnes tilstrekkelige muligheter for samfinansiering fra Unionen i samsvar med nåværende og framtidige unionsrettsakter som fastsetter vilkårene for slik finansiell støtte.
- 20) Veitranporter i Unionen omfatter i mange tilfeller transport med ferge eller jernbane på deler av strekningen. Det bør derfor fastsettes klare og hensiktsmessige bestemmelser om hviletider og pauser for slike transportert.

⁽⁵⁾ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

- 21) Førere møter noen ganger uforutsette omstendigheter som gjør det umulig å nå et ønsket sted å ta ukehvil uten å bryte Unionens regler. Det er ønskelig å gjøre det lettere for førerne å håndtere slike omstendigheter og gjøre det mulig for dem å nå stedet der de ønsker å ta ukehvil. Slike ekstraordinære omstendigheter er plutselige omstendigheter som er uunngåelige og ikke kan forutses, der det uventet og i en kort periode blir umulig å anvende denne forordningens bestemmelser i sin helhet. Derfor kan slike omstendigheter ikke påberopes på en systematisk måte for å unngå å overholde denne forordningen. For å sikre god håndheving bør føreren dokumentere de ekstraordinære omstendighetene som fører til avvik fra reglene. I tillegg bør det treffes tiltak som sikrer at kjøretiden ikke blir for lang.
- 22) For å redusere og forebygge ulik håndhevingspraksis og gjøre håndhevingen over landegrensene enda mer virkningsfull og effektiv er det avgjørende å fastsette klare regler om regelmessig forvaltningssamarbeid mellom medlemsstatene.
- 23) Medlemsstatene bør treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at nasjonale regler om sanksjoner for overtredelse av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 og europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014⁽⁷⁾ gjennomføres på en slik måte at de er effektive, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende. Det er viktig å sikre at yrkesutøvere har lett tilgang til opplysninger om gjeldende sanksjoner i den enkelte medlemsstat. Den europeiske arbeidsmarkedsmyndigheten som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1149⁽⁸⁾, vil kunne lette denne tilgangen ved å gjøre informasjonen tilgjengelig på det felles nettstedet for hele Unionen, som fungerer som en felles portal for tilgang til informasjonskilder og tjenester på unionsplan og nasjonalt plan på alle Unionens offisielle språk, og som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1724⁽⁹⁾.
- 24) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av forordning (EF) nr. 561/2006 bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet til å presisere bestemmelsene i den forordningen og til å fastsette felles framgangsmåter for anvendelsen og håndhevingen av dem. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁰⁾.
- 25) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av forordning (EU) nr. 165/2014 bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet til å fastsette detaljerte bestemmelser om ensartet anvendelse av plikten til å registrere og lagre data om alle kjøretøyets grensepasseringer og aktiviteter, og detaljerte bestemmelser som er nødvendige for ensartet anvendelse av bestemmelsene om datakrav og -funksjoner samt installering av fartsskrivere. Denne gjennomføringsmyndigheten bør utøves i samsvar med forordning (EU) nr. 182/2011.
- 26) For å gjøre håndhevingen av de sosiale reglene mer kostnadseffektiv bør de nåværende og smarte fartsskriversystemene utnyttes fullt ut, og smarte fartsskrivere bør bli obligatorisk også for lette nyttekjøretøyer over en viss vekt som benyttes i internasjonal transport for en annens regning. Derfor bør fartsskrivernes funksjoner forbedres slik at de gir en mer presis posisjonsbestemmelse.
- 27) Kostnadseffektiv håndheving av sosiale regler, den raske utviklingen av ny teknologi, digitaliseringen av hele Unionens økonomi og behovet for like konkurransevilkår for foretak i internasjonal veitransport gjør det nødvendig å forkorte overgangsperioden for installering av smarte fartsskrivere i registrerte kjøretøyer. Smarte fartsskrivere vil bidra til forenklete kontroller og dermed lette de nasjonale myndighetenes arbeid.

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1).

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2019/1149 av 20. juni 2019 om innføring av ei europeisk arbeidsmarknadsstyresmakt, om endring av forordning (EF) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 og (EU) 2016/589 og om oppheving av avgjerd (EU) 2016/344 (EUT L 186 av 11.7.2019, s. 21).

⁽⁹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1724 av 2. oktober 2018 om opprettelse av en felles digital portal for å gi tilgang til opplysninger, prosedyrer og støtte- og problemløsningstjenester, og om endring av forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 295 av 21.11.2018, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

- 28) For å sikre at førere, transportører og kontrollmyndigheter så raskt som mulig kan utnytte fordelene ved smarte fartsskrivere, blant annet automatisert registrering av grensepasseringer, bør eksisterende kjøretøyparker utstyres med slike innretninger innen et passende tidsrom, etter at de detaljerte tekniske bestemmelsene er trådt i kraft. Et slikt tidsrom vil sikre tilstrekkelig tid til forberedelse.
- 29) I kjøretøyer som ikke er utstyrt med smarte fartsskrivere, bør passering av medlemsstatenes grenser registreres i fartsskriveren på nærmeste mulige stoppested ved eller etter grensen.
- 30) Det er en viktig del av førernes arbeid å registrere aktiviteter i fartsskriveren. Derfor er det avgjørende at førerne får hensiktsmessig opplæring i bruken av nye funksjoner i fartsskrivere som kommer på markedet. Transportforetak bør som arbeidsgivere dekke kostnadene i forbindelse med denne opplæringen.
- 31) Kontrollører som kontrollerer overholdelsen av relevant unionsrett i veitransportsektoren, møter utfordringer på grunn av de mange ulike fartsskriverne som er i bruk, og den raske utviklingen av avanserte manipulasjonsteknikker. Dette er særlig tilfellet ved kontroll langs vei. Derfor er det avgjørende at kontrollører får hensiktsmessig opplæring som sikrer at de har full kjennskap til den nyeste teknologiske utviklingen og de nyeste manipulasjonsteknikkene.
- 32) For å minske byrden for transportforetak og kontrollmyndigheter når en kontrollør fjerner fartsskriverens forsegling for kontrollformål, bør kontrolløren i visse godt dokumenterte tilfeller tillates å forsegle fartsskriveren igjen.
- 33) Med tanke på den løpende tekniske utviklingen undersøker Kommisjonen muligheten for å utvikle nye tekniske løsninger som gir samme fordeler og sikkerhet som smarte fartsskrivere, til samme eller lavere kostnader.
- 34) Det er viktig at transportforetak etablert i tredjeland er underlagt regler som svarer til unionsreglene, når de utfører veitransporter på Unionens territorium. Kommisjonen bør vurdere anvendelsen av dette prinsippet på unionsplan og foreslå passende løsninger som skal forhandles fram innenfor rammene av den europeiske avtalen om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal veitransport («AETR»).
- 35) Det er forskjell på godstransport og persontransport. Derfor bør Kommisjonen vurdere om det bør foreslås mer hensiktsmessige regler for persontransport, særlig for transport utenfor rute slik dette er definert i artikkel 2 nr. 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009⁽¹⁾.
- 36) Ettersom målene for denne forordningen, som er å bedre trafikkikkerheten og arbeidsvilkårene for førere i Unionen gjennom harmonisering av kjøretider, pauser og hviletid i veitransporten og harmonisering av reglene om bruk og håndheving av fartsskrivere, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men på grunn av målenes natur bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 37) Forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EU) nr. 165/2014 bør derfor endres.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 561/2006 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 2 nr. 1 skal ny bokstav aa) lyde:

«aa) fra 1. juli 2026, internasjonal godstransport eller kabotasje på vei med kjøretøyer der største tillatte masse, medregnet vekten av tilhenger eller semitrailer, overstiger 2,5 tonn.»

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 88).

2) I artikkel 3 gjøres følgende endringer:

a) Bokstav aa) skal lyde:

«aa) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til:

- i) å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid, eller
- ii) å levere gods som er håndverksmessig framstilt,

men bare innenfor en radius på 100 km fra stedet der foretaket er hjemmehørende, og forutsatt at kjøringen av slike kjøretøyer ikke er førerens hovedaktivitet, og at transporten ikke utføres for en annens regning.»

b) Ny bokstav ha) skal lyde:

«ha) kjøretøyer med en største tillatte masse, inkludert tilhenger eller semitrailer, som overstiger 2,5 tonn, men ikke overstiger 3,5 tonn, og som brukes til godstransport, når transporten ikke utføres for en annens regning men for foretakets eller førerens egen regning, og når kjøringen ikke er hovedaktiviteten til føreren av kjøretøyet.»

3) I artikkel 4 skal ny bokstav r) lyde:

«r) «ikke-kommersiell transport» all veitransport, bortsett fra transport for en annens eller egen regning, som det ikke mottas noen direkte eller indirekte godtgjøring for, som ikke direkte eller indirekte gir noen inntekt for føreren av kjøretøyet eller for andre, og som ikke er knyttet til en yrkesmessig eller kommersiell aktivitet.»

4) I artikkel 6 skal nr. 5 lyde:

«5. En fører skal registrere som «annet arbeid» all medgått tid i henhold til beskrivelsen i artikkel 4 bokstav e) og all tid benyttet til kjøring i kommersiell hensikt av et kjøretøy som ikke omfattes av denne forordningens virkeområde, og skal registrere all «tid føreren står til rådighet», som definert i artikkel 3 bokstav b) i direktiv 2002/15/EF, i samsvar med artikkel 34 nr. 5 bokstav b) iii) i europaparlaments- og rådsforordning (EØF) nr. 165/2014(*). Denne registreringen skal gjøres enten for hånd på en diagramskive eller utskrift eller ved bruk av funksjonen for manuell registrering i fartsskriveren.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1).»

5) I artikkel 7 skal nytt ledd lyde:

«Ved flerbemannning kan en fører ta en pause på 45 minutter i et kjøretøy som kjøres av en annen fører, forutsatt at føreren som tar pause, ikke har til oppgave å bistå føreren som kjører kjøretøyet.»

6) I artikkel 8 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 6 skal lyde:

«6. I løpet av to sammenhengende uker skal en fører ta minst

- a) to normale ukehviler eller

b) én normal ukehvil og én redusert ukehvil på minst 24 timer.

En ukehvil skal begynne senest etter seks 24-timersperioder, regnet fra slutten av forrige ukehvil.

Som unntak fra første ledd kan en fører som utfører internasjonal godstransport, ta to sammenhengende reduserte ukehvil utenfor etableringsmedlemsstaten, forutsatt at føreren i fire sammenhengende uker tar minst fire ukehvil, hvorav minst to skal være normale ukehvil.

I dette leddet anses en fører å utføre internasjonal transport når føreren begynner de to sammenhengende reduserte ukehvile utenfor medlemsstaten der arbeidsgiveren er etablert, og utenfor landet der føreren er bosatt.».

b) Nytt nummer 6b skal lyde:

«6b. Enhver reduksjon av ukehvil skal kompenseres med en tilsvarende hvileperiode som tas samlet innen utløpet av den tredje uken som følger etter den aktuelle uken.

Dersom det er tatt to sammenhengende reduserte ukehvil i samsvar med nr. 6 tredje ledd, skal det før den neste ukehvilen tas en hviletid som kompensasjon for de to reduserte ukehvile.».

c) Nr. 8 skal lyde:

«8. Normale ukehvil og enhver ukehvil på mer enn 45 timer som tas som kompensasjon for tidligere reduserte ukehvil, skal ikke tas i et kjøretøy. De skal tas i egnet kjønnstilpasset innkvartering med tilfredsstillende sovefasiliteter og sanitære fasiliteter.

Alle kostnader i forbindelse med innkvartering utenfor kjøretøyet skal dekkes av arbeidsgiveren.».

d) Nytt nummer 8a skal lyde:

«8a. Transportforetaket skal organisere førernes arbeid på en slik måte at de innenfor hver periode på fire sammenhengende uker kan returnere til arbeidsgiverens driftssenter der de vanligvis er stasjonert og deres normale ukehvil vanligvis begynner, i medlemsstaten der arbeidsgiveren er etablert, eller kan returnere til sitt bosted for å ta minst én normal ukehvil eller en ukehvil på mer enn 45 timer som tas som kompensasjon for redusert ukehvil.

Når føreren har tatt to sammenhengende reduserte ukehvil i samsvar med nr. 6, skal imidlertid transportforetaket organisere førerens arbeid på en slik måte at vedkommende kan returnere før starten på den normale ukehvilen på mer enn 45 timer som tas som kompensasjon.

Foretaket skal dokumentere hvordan det oppfyller denne forpliktelsen, og oppbevare dokumentasjonen i sine lokaler, slik at den kan legges fram dersom kontrollmyndighetene ber om det.».

e) Nytt nummer 10 skal lyde:

«10. Innen 21. august 2022 skal Kommisjonen vurdere og rapportere til Parlamentet og Rådet om det kan vedtas mer hensiktsmessige regler for førere som utfører persontransport utenfor rute som definert i artikkel 2 nr. 4 i forordning (EF) nr. 1073/2009.».

7) Ny artikkel 8a skal lyde:

«Artikkel 8a

1. Kommisjonen skal sørge for at informasjon om trygge og sikre parkeringsområder er lett tilgjengelig for førere som utfører gods- og persontransport på vei. Kommisjonen skal offentliggjøre en liste over alle sertifiserte parkeringsområder, slik at førerne får tilfredsstillende informasjon om

— tiltak for å oppdage og hindre innbrudd,

- belysning og synlighet,
- kontaktpunkter og prosedyrer i nødsituasjoner,
- kjønntilpassede sanitære fasiliteter,
- muligheter for å kjøpe mat og drikke,
- kommunikasjonsforbindelser,
- strømforsyning.

Listen over slike parkeringsområder skal gjøres tilgjengelig på et felles, offisielt nettsted som oppdateres regelmessig.

2. Kommisjonen skal vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23a for å fastsette standarder som gir mer detaljert informasjon om service- og sikkerhetsnivået for områdene nevnt i nr. 1, og om prosedyrene for sertifisering av parkeringsområder.

3. Alle sertifiserte parkeringsområder kan angi at de er sertifisert i samsvar med Unionens standarder og prosedyrer.

I samsvar med artikkel 39 nr. 2 bokstav c) i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013(*) skal medlemsstatene oppmuntre til etablering av parkeringsplasser for yrkestrafikanter.

4. Innen 31. desember 2024 skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om tilgangen til egnede hvilefasiliteter for førere og til sikrede parkeringsanlegg, samt om utviklingen av trygge og sikre parkeringsområder som er sertifisert i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 2. Rapporten kan inneholde en liste over tiltak for å øke antallet av og kvaliteten på trygge og sikre parkeringsområder.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).».

8) I artikkel 9 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Dersom en fører som reiser sammen med et kjøretøy som transporteres med ferge eller tog, tar en normal døgnhvile eller redusert ukehvile, kan denne hvilen, som unntak fra artikkel 8, avbrytes inntil to ganger av andre aktiviteter som til sammen varer høyst én time. Under denne normale døgnhvilen eller reduserte ukehvilen skal føreren ha tilgang til en sovekupé, køye eller liggeplass.

Med hensyn til normal ukehvile skal dette unntaket bare gjelde for reiser med ferge eller tog der

- a) reisen er planlagt å vare minst 8 timer, og
- b) føreren har tilgang til en sovekupé på fergen eller toget.».

b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Tiden som går med til å reise til et sted for å overta et kjøretøy som omfattes av denne forordningens virkeområde, eller til å returnere fra dette stedet, når kjøretøyet verken befinner seg på førerens hjemsted eller på arbeidsgiverens driftssenter der føreren vanligvis er stasjonert, skal ikke regnes som hvile eller pause, unntatt når føreren oppholder seg på en ferge eller i et tog og har tilgang til en sovekupé, køye eller liggeplass.».

9) Ny artikkel 9a skal lyde:

«Artikkel 9a

Innen 31. desember 2025 skal Kommisjonen framlegge en evalueringsrapport for Europaparlamentet og Rådet om bruken av selvkjøringssystemer i medlemsstatene. Rapporten skal legge særlig vekt på disse systemenes potensielle betydning for reglene om kjøre- og hviletid. Med rapporten skal det eventuelt følge et forslag til regelverk om endring av denne forordningen.».

10) I artikkel 10 skal nr. 1 lyde:

«1. Et transportforetaks avlønning av egne ansatte førere eller av førere som er stilt til dets rådighet, skal ikke være knyttet til kjørt distanse, leveringshastigheten og/eller mengden gods som transporteres, selv ikke i form av bonus eller lønnstillegg, dersom denne betalingen er av en slik art at den setter trafikksikkerheten i fare og/eller oppmuntrer til overtredelse av denne forordningen.».

11) I artikkel 12 skal nye ledd lyde:

«Under ekstraordinære omstendigheter kan føreren også avvike fra artikkel 6 nr. 1 og 2 og artikkel 8 nr. 2 ved å forlenge den daglige og ukentlige kjøretiden med inntil én time for å kunne nå fram til arbeidsgiverens driftssenter eller førerens bosted for å ta ukehvil, forutsatt at dette ikke går ut over trafikksikkerheten.

På samme vilkår kan føreren forlenge den daglige og ukentlige kjøretiden med inntil to timer for å kunne nå fram til arbeidsgiverens driftssenter eller førerens bosted for å ta normal ukehvil, forutsatt at det ble tatt en uavbrutt pause på 30 minutter umiddelbart før den ekstra kjøringen.

Føreren skal senest ved ankomst til bestemmelsesstedet eller det egnede stoppestedet angi årsaken til avviket ved å notere dette på fartsskriverens diagramskive, på en utskrift fra fartsskriveren eller på tjenestelisten.

Enhver forlengelse skal kompenseres med en tilsvarende hvileperiode som tas sammen med annen hviletid innen utløpet av den tredje uken som følger etter den aktuelle uken.».

12) I artikkel 13 nr. 1 gjøres følgende endringer:

a) Bokstav e) skal lyde:

«e) kjøretøyer som brukes utelukkende på øyer eller i områder isolert fra resten av det nasjonale territoriet som har et areal som ikke overstiger 2 300 km², som ikke er forbundet med resten av det nasjonale territoriet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkjøretøyer, og som ikke grenser til en annen medlemsstat,».

b) Ny bokstav q) og r) skal lyde:

«q) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer som transporterer byggmaskiner for et byggforetak, innenfor en radius på 100 km fra stedet der foretaket er hjemmehørende, og forutsatt at kjøring av kjøretøyene ikke er førerens hovedaktivitet,

r) kjøretøyer som brukes til levering av ferdigblandet betong.».

13) I artikkel 14 skal nr. 2 lyde:

«2. I hastetilfeller kan medlemsstatene under ekstraordinære omstendigheter gi et midlertidig unntak for et tidsrom på høyst 30 dager, som skal være behørig begrunnet og umiddelbart meldes til Kommisjonen. Kommisjonen skal umiddelbart offentliggjøre denne informasjonen på et offentlig nettsted.».

14) Artikkel 15 skal lyde:

«Artikkel 15

Medlemsstatene skal påse at førere av kjøretøyer som nevnt i artikkel 3 bokstav a) er underlagt nasjonale regler som gir tilstrekkelig vern med hensyn til tillatte kjøretider og obligatoriske pauser og hviletider. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om de relevante nasjonale reglene som gjelder for slike førere.».

15) I artikkel 16 nr. 3 skal bokstav a) lyde:

«a) inneholde alle opplysninger spesifisert i nr. 2 for et tidsrom som minst omfatter kontrolldagen og de foregående 56 dagene; opplysningene skal oppdateres regelmessig og minst én gang i måneden.».

16) I artikkel 19 skal nr. 1 lyde:

«1. Medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner som skal anvendes ved overtredelser av denne forordningen og forordning (EU) nr. 165/2014, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. Sanksjonene skal være effektive og stå i forhold til overtredelsene, som angitt i vedlegg III til europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF(*), samt avskrekkende og ikke-diskriminerende. Ingen overtredelse av denne forordningen og av forordning (EØF) nr. 165/2014 skal være gjenstand for mer enn én sanksjon eller rettsforfølgning. Medlemsstatene skal gi Kommisjonen melding om disse reglene og tiltakene sammen med metoden og kriteriene som er valgt på nasjonalt plan for å vurdere forholdsmessigheten av dem. Medlemsstatene skal umiddelbart melde fra om senere endringer som berører dem. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om disse reglene og tiltakene og om eventuelle endringer av dem. Kommisjonen skal sørge for at denne informasjonen offentliggjøres på alle Unionens offisielle språk på et eget offentlig nettsted som inneholder detaljerte opplysninger om hvilke sanksjoner som gjelder i medlemsstatene.

(*). Europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 2006/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til bestemmelser på det sosiale området innen veitransport, og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 35).».

17) I artikkel 22 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Medlemsstatene skal samarbeide nært og uten unødig opphold bistå hverandre for å lette en enhetlig anvendelse og effektiv håndheving av denne forordningen, i samsvar med kravene i artikkel 8 i direktiv 2006/22/EF.».

b) I nr. 2 skal ny bokstav c) lyde:

«c) andre særlige opplysninger, inkludert foretakets risikoklassifisering, som kan få følger for overholdelsen av denne forordningen.».

c) Nytt nummer 3a og 3b skal lyde:

«3a. Ved utveksling av informasjon innenfor rammen av denne forordningen skal medlemsstatene benytte de organene for kontakt innenfor Fellesskapet som er utpekt i henhold til artikkel 7 i direktiv 2006/22/EF.

3b. Gjensidig forvaltningssamarbeid og administrativ bistand skal ytes vederlagsfritt.».

18) Ny artikkel 23a skal lyde:

«Artikkel 23a

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen på vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 8a skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 20. august 2020.

Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 8a kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming*).
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 8a skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Denne fristen skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

(*) EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.».

19) I artikkel 24 skal nr. 2 lyde:

- «2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011(*) anvendelse.
- 2a. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).».

20) I artikkel 25 skal nr. 2 lyde:

- «2. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav b) skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter felles framgangsmåter.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 24 nr. 2a.».

Artikkel 2

I forordning (EU) nr. 165/2014 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 nr. 1 skal første ledd lyde:

«1. Ved denne forordningen fastsettes forpliktelser og krav knyttet til konstruksjon, installering, bruk, prøving og kontroll av fartsskriverer som brukes i veitransport for å kontrollere overholdelsen av forordning (EF) nr. 561/2006, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009(*), europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009(**), europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009(***), europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF(****), rådsdirektiv 92/6/EØF(*****) og rådsdirektiv 92/106/EØF(*****) og, når det gjelder utsending av arbeidstakere innenfor veitransport, europaparlaments- og rådsdirektiv 96/71/EF(*****), europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/67/EU(******) og europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2020/1057(*****).

-
- (*) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei, og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).
 - (**) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 72).
 - (***) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 88).
 - (****) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF av 11. mars 2002 om organisering av arbeidstida til personar som utfører mobilt arbeid innanfor vegtransport (EFT L 80 av 23.3.2002, s. 35).
 - (*****) Rådsdirektiv 92/6/EØF av 10. februar 1992 om installering og bruk av hastighetsbegrensere på visse grupper motorvogner i Fellesskapet (EFT L 57 av 2.3.1992, s. 27).
 - (***** Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).
 - (******) Europaparlaments- og rådsdirektiv 96/71/EF av 16. desember 1996 om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting (EFT L 18 av 21.1.1997, s. 1).
 - (******) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/67/EU av 15. mai 2014 om håndheving av direktiv 96/71/EF om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting, og om endring av forordning (EU) nr. 1024/2012 om forvaltningssamarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked («IMI-forordningen») (EUT L 159 av 28.5.2014, s. 11).
 - (******) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2020/1057 av 15. juli 2020 om fastsettelse av særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om utsending av arbeidstakere i veitransportsektoren, og om endring av direktiv 2006/22/EF med hensyn til håndhevingskrav og av forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 249 av 31.7.2020, s. 49).».

2) I artikkel 3 skal nr. 4 erstattes med følgende:

«4. Senest tre år fra utgangen av året for ikrafttredelse av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd skal følgende grupper av kjøretøyer som er i bruk i en annen medlemsstat enn registreringsmedlemsstaten, utstyres med en smart fartsskriver som fastsatt i artikkel 8, 9 og 10 i denne forordningen:

- a) Kjøretøyer utstyrt med en analog fartsskriver.
- b) Kjøretøyer utstyrt med en digital fartsskriver som er i samsvar med de spesifikasjonene i vedlegg 1B til forordning (EØF) nr. 3821/85 som var gjeldende til 30 september 2011.
- c) Kjøretøyer utstyrt med en digital fartsskriver som er i samsvar med de spesifikasjonene i vedlegg 1B til forordning (EØF) nr. 3821/85 som var gjeldende fra 1. oktober 2011.
- d) Kjøretøyer utstyrt med en digital fartsskriver som er i samsvar med de spesifikasjonene i vedlegg 1B til forordning (EØF) nr. 3821/85 som var gjeldende fra 1. oktober 2012.

4a. Senest fire år fra utgangen av året for ikrafttredelse av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre skal kjøretøyer utstyrt med en smart fartsskriver som er i samsvar med vedlegg IC til Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/799(*), og som er i bruk i en annen medlemsstat enn registreringsmedlemsstaten, utstyres med en smart fartsskriver som fastsatt i artikkel 8, 9 og 10 i denne forordningen.

(*) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/799 av 18. mars 2016 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 med hensyn til fastsettelse av krav til konstruksjon, prøving, installasjon, drift og reparasjon av fartsskrivere og deres komponenter (EUT L 139 av 26.5.2016, s. 1).».

3) I artikkel 4 nr. 2 skal følgende strekpunkt tilføyes etter det fjerde strekpunktet:

«— ha nok minnekapasitet til å kunne lagre alle data som kreves etter denne forordningen.».

4) Artikkel 7 skal lyde:

«*Artikkel 7*

Vern av personopplysninger

1. Medlemsstatene skal sørge for at behandlingen av personopplysninger i forbindelse med denne forordningen foretas utelukkende for det formålet å kontrollere overholdelse av denne forordningen og forordning (EF) nr. 561/2006, (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009, direktiv 2002/15/EF, 92/6/EØF og 92/106/EØF og, når det gjelder utsending av arbeidstakere innenfor veitransport, direktiv 96/71/EF, 2014/67/EU og (EU) 2020/1057.

2. Medlemsstatene skal særlig sørge for at personopplysninger beskyttes mot annen bruk enn bruk som utelukkende er knyttet til unionsrettsaktene nevnt i nr. 1, med hensyn til

- a) bruk av et globalt satellitnavigasjonssystem (GNSS) til registrering av stedsbestemmelsesdata som nevnt i artikkel 8,
- b) bruk av fjernkommunikasjon til kontrollformål som nevnt i artikkel 9, bruk av fartsskrivere med et grensesnitt som nevnt i artikkel 10, elektronisk utveksling av opplysninger om sjåførkort som nevnt i artikkel 31, og særlig utveksling over landegrensene av slike data med tredjeland, og
- c) transportforetakenes oppbevaring av opplysninger som nevnt i artikkel 33.

3. Digitale fartsskrivere skal være utformet slik at personvernet er sikret. Bare data som er nødvendige for formålene nevnt i nr. 1, skal behandles.

4. Kjøretøyeiere, transportforetak og eventuelle andre berørte enheter skal, dersom det er relevant, overholde de relevante bestemmelsene om vern av personopplysninger.».

5) I artikkel 8 skal nr. 1 lyde:

«1. For å gjøre det lettere å kontrollere overholdelse av det relevante regelverket skal kjøretøyets posisjon registreres automatisk på følgende punkter, eller på det punktet med satellittsignal som er nærmest disse stedene:

- Stedet der den daglige arbeidstiden begynner.
- Hver gang kjøretøyet passerer en medlemsstats grense.
- Hver gang kjøretøyet utfører lasting eller lossing.
- Hver tredje time av den sammenlagte kjøretiden.
- Stedet der den daglige arbeidstiden slutter.

For å lette kontrollmyndighetenes kontroll av overholdelse skal den smarte fartsskriveren også registrere om kjøretøyet har vært brukt til gods- eller persontransport, som fastsatt i forordning (EF) nr. 561/2006.

For disse formålene skal kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter ikrafttreddelsen av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 første ledd, være utstyrt med en fartsskriver som er tilknyttet en tjeneste for posisjonsbestemmelse basert på et satellittnavigasjonssystem.

Registreringen av grensepasseringer og ytterligere aktiviteter omhandlet i første ledd andre og tredje strekpunkt og i andre ledd skal imidlertid gjelde for kjøretøyer som ble registrert for første gang i en medlemsstat mer enn to år etter ikrafttreddelsen av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd, uten at dette berører forpliktelsen til ettermontering i visse kjøretøyer i samsvar med artikkel 3 nr. 4.».

6) I artikkel 9 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2. Tre år etter ikrafttreddelsen av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd skal medlemsstatene i passende omfang utstyre kontrollmyndighetene med det utstyret for tidlig fjernpåvisning som er nødvendig for å oppnå datakommunikasjonen nevnt i denne artikkelen, samtidig som det tas hensyn til deres særlige krav til og strategier for håndheving. Fram til det tidspunktet kan medlemsstatene bestemme om de vil utstyre kontrollmyndighetene med slikt utstyr for tidlig fjernpåvisning.».

b) Nr. 3 skal lyde:

«3. Kommunikasjonen nevnt i nr. 1 skal opprettes med fartsskriveren bare når kontrollmyndighetenes utstyr ber om det. Den skal sikres, slik at dataintegriteten og registrerings- og kontrollutstyrets ekthet garanteres. Tilgang til dataene som kommuniseres, skal begrenses til kontrollmyndigheter som har myndighet til å kontrollere overtredelser av unionsrettsaktene nevnt i artikkel 7 nr. 1 og av denne forordningen, og til verksteder i den utstrekning det er nødvendig for å kontrollere at fartsskriveren fungerer slik den skal.».

c) I nr. 4 skal nytt strekpunkt lyde:

«— Overskridelse av lengste tillatte kjøretid.».

7) I artikkel 10 skal nytt ledd lyde:

«Fartsskrivere i kjøretøyer som registreres for første gang i en medlemsstat mer enn to år etter ikrafttreddelsen av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd, skal utstyres med grensesnittet nevnt i første ledd.».

8) I artikkel 11 gjøres følgende endringer:

a) Første ledd skal erstattes med følgende:

For å sikre at smarte fartsskrivere er i samsvar med prinsippene og kravene i denne forordningen, skal Kommissjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for ensartet anvendelse av artikkel 8, 9 og 10, med unntak av bestemmelser som fastsetter at fartsskriveren skal registrere ytterligere data.

Innen 21. august 2021 skal Kommissjonen vedta gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av detaljerte bestemmelser om ensartet anvendelse av plikten til å registrere og lagre data om alle kjøretøyets grensepasseringer og om aktiviteter nevnt i artikkel 8 nr. 1 første ledd andre og tredje strekpunkt, og i artikkel 8 nr. 1 andre ledd.

Innen 21. februar 2022 skal Kommissjonen vedta gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av detaljerte bestemmelser som er nødvendige for ensartet anvendelse av reglene om datakrav og -funksjoner, blant annet artikkel 8, 9 og 10 i denne forordningen, og om installering av fartsskrivere for kjøretøyer som nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav aa) i forordning (EF) nr. 561/2006.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 42 nr. 3.».

b) I andre ledd skal den innledende teksten lyde:

«De detaljerte bestemmelsene nevnt i første, andre og tredje ledd i denne artikkelen skal».

9) I artikkel 22 nr. 5 skal tredje og fjerde ledd lyde:

«Forseglinger som er fjernet eller brutt, skal erstattes av en godkjent installatør eller et godkjent verksted uten unødig opphold og innen sju dager etter at de ble fjernet eller brutt. Er forseglingene fjernet eller brutt for kontrollformål, kan de erstattes uten unødig opphold av en kontrollør som har forseglingsutstyr og et unikt særskilt merke.

Når en kontrollør fjerner en forsegling, skal kontrollkortet sitte i fartsskriveren fra forseglingen fjernes til kontrollen er avsluttet, herunder i tilfeller der det settes på en ny forsegling. Kontrolløren skal utstede en skriftlig erklæring som minst inneholder følgende informasjon:

- Kjøretøyets understallsnummer.
- Kontrollørens navn.
- Kontrollmyndighet og medlemsstat.
- Kontrollkortets nummer.
- Nummeret på forseglingen som er fjernet.
- Dato og klokkeslett da forseglingen ble fjernet.
- Den nye forseglings nummer dersom kontrolløren har satt på en ny forsegling.

Før forseglingene erstattes, skal et godkjent verksted kontrollere og kalibrere fartsskriveren, unntatt når en forsegling er fjernet eller brutt for kontrollformål og erstattet av en kontrollør.».

10) I artikkel 26 skal nytt nummer 7a lyde:

«7a. Vedkommende myndighet i den utstedende medlemsstaten kan kreve at en fører erstatter sjåførkortet med et nytt, dersom det er nødvendig for å oppfylle de relevante tekniske spesifikasjonene.».


11) I artikkel 34 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Førerne skal bruke diagramskiver eller sjåførkort hver dag de kjører, fra det tidspunktet de overtar kjøretøyet. Diagramskiven eller sjåførkortet skal ikke tas ut før den daglige arbeidstiden er over, med mindre det er tillatt å ta det ut på et annet tidspunkt, eller det er nødvendig for å kunne legge inn landets nasjonalitetsmerke etter å ha passert en grense. Ingen diagramskiver eller sjåførkort kan brukes i lengre tid enn de er beregnet på.».

b) I nr. 5 bokstav b) gjøres følgende endringer:

i) Punkt iv) skal lyde:

«iv) under tegnet  : pauser, hvile, ferie eller sykefravær.».

ii) Nytt punkt v) skal lyde:

«v) under tegnet for «ferge/tog»: I tillegg til tegnet  : hviletiden om bord på en ferge eller et tog i henhold til artikkel 9 i forordning (EF) nr. 561/2006.».

c) I nr. 6 skal ny bokstav f) lyde:

«f) Nasjonalitetsmerket for landet der den daglige arbeidstiden begynte og sluttet. Føreren skal også legge inn nasjonalitetsmerket for det landet føreren kjører inn i etter å ha passert en medlemsstats grense, i begynnelsen av sin første stopp i den medlemsstaten. Denne første stoppen skal gjøres på nærmeste mulige stoppested ved eller etter grensen. Når passeringen av en medlemsstats grense skjer på en ferge eller et tog, skal føreren legge inn landets nasjonalitetsmerke i ankomsthavnen eller på ankomststasjonen.».

d) Nr. 7 skal lyde:

«7. Føreren skal i den digitale fartsskriveren legge inn nasjonalitetsmerket for det landet der den daglige arbeidstiden begynte og sluttet.

Fra 2. februar 2022 skal føreren også legge inn nasjonalitetsmerket for det landet føreren kjører inn i etter å ha passert en medlemsstats grense, i begynnelsen av sin første stopp i den medlemsstaten. Denne første stoppen skal gjøres på nærmeste mulige stoppested ved eller etter grensen. Når passeringen av en medlemsstats grense skjer på en ferge eller et tog, skal føreren legge inn landets nasjonalitetsmerke i ankomsthavnen eller på ankomststasjonen.

Medlemsstatene kan kreve at førere av kjøretøyer som utfører transport på deres territorium, føyer mer detaljerte geografiske spesifikasjoner til nasjonalitetsmerket, forutsatt at medlemsstatene har underrettet Kommisjonen om disse detaljerte geografiske spesifikasjonene innen 1. april 1998.

Det skal ikke være nødvendig for førere å legge inn opplysningene nevnt i første ledd dersom fartsskriveren automatisk registrerer stedsbestemmelsesdata i samsvar med artikkel 8.».

12) I artikkel 36 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 gjøres følgende endringer:

i) Punkt i) skal lyde:

«i) Diagramskivene for inneværende dag og de foregående 56 dagene.».

ii) Punkt iii) skal lyde:

«iii) alle manuelle registreringer som er gjort og utskrifter som er tatt i løpet av inneværende dag og de foregående 56 dagene.».

b) I nr. 2 skal punkt ii) lyde:

«ii) alle manuelle registreringer som er gjort og utskrifter som er tatt i løpet av inneværende dag og de foregående 56 dagene.».

Artikkel 3

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unjons tidende*.

Artikkel 1 nr. 15 og artikkel 2 nr. 12 får imidlertid anvendelse fra 31. desember 2024.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 15. juli 2020.

For Europaparlamentet

D.M. SASSOLI

President

For Rådet

J. KLOECKNER

Formann
