

**ÆNDRINGSFORSLAG 001-079**

af Transport- og Turismeudvalget

**Betænkning****Wim van de Camp****A8-0205/2018**

Daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt hviletid og lokalisering ved hjælp af takografer

Forslag til forordning (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

---

**Ændringsforslag 1****Forslag til forordning****Betragtning 1***Kommissionens forslag*

(1) For at kunne skabe en sikker, effektiv **og** socialt ansvarlig vejtransportsektor er det af afgørende betydning, at der fastlægges såvel gode arbejdsvilkår for førerne som rimelige forretningsvilkår for vejtransportvirksomhederne. Med henblik på at fremme denne proces er det altafgørende, at Unionens sociale bestemmelser vedrørende vejtransport er klare, egnede og lette at anvende, og at de håndhæves og gennemføres på effektiv og konsekvent vis i hele Unionen.

*Ændringsforslag*

(1) For at kunne skabe en sikker, effektiv, socialt ansvarlig **og ikke-diskriminerende** vejtransportsektor, **som er i stand til at tiltrække kvalificerede arbejdstagere**, er det af afgørende betydning, at der fastlægges såvel gode arbejdsvilkår for førerne som rimelige forretningsvilkår for vejtransportvirksomhederne. Med henblik på at fremme denne proces er det altafgørende, at Unionens sociale bestemmelser vedrørende vejtransport er klare, **forholdsmæssigt afpassede**, egnede og lette at anvende, og at de håndhæves og gennemføres på effektiv og konsekvent vis i hele Unionen.

**Ændringsforslag 2**

## Forslag til forordning Betragtning 2

### *Kommissionens forslag*

(2) Efter at have evalueret effektiviteten og lønsomheden af gennemførelsen af Unionens gældende sociale bestemmelser vedrørende vejtransport, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006<sup>9</sup>, er der konstateret visse mangler i den **gældende** retlige ramme. Reglerne om ugentlig hviletid, hvilefaciliteter, pauser i flermandsbetjeningen og fraværet af regler om førerens tilbagevenden til dennes bopæl er uklare **og uegnede** og fører til forskellige fortolkninger og håndhævelsespraksis i medlemsstaterne. Adskillige medlemsstater har for nylig vedtaget ensidige foranstaltninger, der yderligere øger den retlige usikkerhed og den ulige behandling af førere og operatører.

---

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

### **Ændringsforslag 3**

## Forslag til forordning Betragtning 2 a (ny)

### *Ændringsforslag*

(2) Efter at have evalueret effektiviteten og lønsomheden af gennemførelsen af Unionens gældende sociale bestemmelser vedrørende vejtransport, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006<sup>9</sup>, er der konstateret visse mangler i **gennemførelsen af** den retlige ramme. Reglerne om ugentlig hviletid, hvilefaciliteter, pauser i flermandsbetjeningen og fraværet af regler om førernes tilbagevenden til deres bopæl **eller et andet sted efter eget valg** er uklare og fører til forskellige fortolkninger og håndhævelsespraksis i medlemsstaterne. Adskillige medlemsstater har for nylig vedtaget ensidige foranstaltninger, der yderligere øger den retlige usikkerhed og den ulige behandling af førere og operatører.

***Derimod er den maksimale køretid pr. dag og pr. uge som fastsat i forordning (EF) nr. 561/2006 virkningsfuld med hensyn til at forbedre de sociale vilkår for førere og færdselssikkerheden generelt, hvorfor der bør tages skridt til at sikre, at disse regler overholdes.***

---

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(2a) Af hensyn til færdselssikkerheden og håndhævelsen skal alle førere være fuldt ud klar over regler for såvel køre- og hviletid og de hvilefaciliteter, der er til rådighed. Det er derfor hensigtsmæssigt for medlemsstaterne at udarbejde retningslinjer, der præsenterer denne forordning på en klar og simpel måde, giver nyttige oplysninger om parkeringsområder og hvilefaciliteter og understreger betydningen af bekæmpelse af træthed.*

#### **Ændringsforslag 4**

**Forslag til forordning  
Betragtning 2 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(2b) Det er af hensyn til færdselssikkerheden hensigtsmæssigt at tilskynde transportvirksomheder til at indføre en sikkerhedskultur, der omfatter sikkerhedspolitikker og -procedurer fastsat af den øverste ledelse, engagement på mellemliderniveau for implementering af sikkerhedspolitikker og vilje blandt arbejdsstyrken til at efterleve sikkerhedsreglerne. Der bør være et klart fokus på spørgsmålet om vejtransportsikkerhed, herunder træthed, ansvar, rejseplanlægning, arbejdsskemaer, resultatbaserede aflønning og lige-til-tiden-ledelse (JIT-management).*

#### **Ændringsforslag 5**

**Forslag til forordning  
Betragtning 3**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(3) Den efterfølgende evaluering af

(3) Den efterfølgende evaluering af

forordning (EF) nr. 561/2006 bekræftede, at den inkonsekvente og ineffektive håndhævelse af Unionens sociale bestemmelser primært skyldes uklare regler, ineffektiv anvendelse af kontrolredskaber og utilstrækkelig administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne.

forordning (EF) nr. 561/2006 bekræftede, at den inkonsekvente og ineffektive håndhævelse af Unionens sociale bestemmelser primært skyldes uklare regler, ineffektiv **og uensartet** anvendelse af kontrolredskaber og utilstrækkelig administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne, **hvad der øger fragmenteringen af EU's indre marked.**

## Ændringsforslag 6

### Forslag til forordning Betragtning 4

#### *Kommissionens forslag*

(4) Det er også afgørende, at der er klare og egnede regler, som håndhæves ens, for at opnå de politiske målsætninger om at forbedre føreres arbejdsforhold, og især for at sikre lige konkurrencevilkår mellem vejtransportoperatører og øge trafikikkerheden for alle trafikanter.

#### *Ændringsforslag*

(4) Det er også afgørende, at der er klare og egnede regler, som håndhæves ens, for at opnå de politiske målsætninger om at forbedre føreres arbejdsforhold, og især for at sikre lige **og rimelige** konkurrencevilkår mellem vejtransportoperatører og øge trafikikkerheden for alle trafikanter.

## Ændringsforslag 7

### Forslag til forordning Betragtning 4 a (ny)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

**(4a) Alle nationale regler for vejtransport skal være forholdsmæssigt afpassede, berettigede og må ikke gøre det vanskeligere eller mindre attraktivt at udøve de i traktaten sikrede grundlæggende frihedsrettigheder såsom fri bevægelighed for varer eller friheden til at yde tjenesteydelser, således at Unionens konkurrenceevne opretholdes eller endda øges.**

## Ændringsforslag 8

**Forslag til forordning  
Betragtning 4 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(4a) For at sikre lige konkurrencevilkår inden for vejtransport i hele Europa, bør denne forordning finde anvendelse på alle køretøjer over 2,4 ton, der benyttes til international transport.**

**Ændringsforslag 9**

**Forslag til forordning  
Betragtning 5 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(5a) Transport af varer er grundlæggende forskellig fra personbefordring. Rutebilschauffører er i tæt kontakt med deres passagerer og bør kunne være mere fleksible med hensyn til at tage pauser uden at overskride køretiderne eller afkorte hviletider og pauser.**

**Ændringsforslag 10**

**Forslag til forordning  
Betragtning 6**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(6) Førere, som udfører lange internationale transporter, tilbringer lange perioder væk fra egen bopæl. De gældende krav om regulær ugentlig hviletid forlænger disse perioder unødigt. Det er derfor ønskværdigt, at bestemmelsen om regulær ugentlig hviletid tilpasses på en sådan måde, at det er nemmere for førere at udføre transporter i overensstemmelse med reglerne og samtidig nå hjem til deres bopæl for at afholde den regulære ugentlige hviletid, og at de bliver fuldt kompenseret for alle reducerede ugentlig

(6) Førere, som udfører lange internationale transporter, tilbringer lange perioder væk fra egen bopæl. De gældende krav om regulær ugentlig hviletid forlænger disse perioder unødigt. Det er derfor ønskværdigt, at bestemmelsen om regulær ugentlig hviletid tilpasses på en sådan måde, at det er nemmere for førere at udføre transporter i overensstemmelse med reglerne og samtidig nå hjem til deres bopæl **eller et andet sted efter eget valg** for at afholde den regulære ugentlige hviletid, og at de bliver fuldt kompenseret for alle

hviletidsperioder. Det er også nødvendigt at sørge for, at operatørerne organiserer førernes arbejde, således at disse perioder væk fra egen bopæl ikke er overdrevent lange.

reducerede egentlig hviletidsperioder. Det er også nødvendigt at sørge for, at operatørerne organiserer førernes arbejde, således at disse perioder væk fra egen bopæl ikke er overdrevent lange. ***Vælger en fører at tilbringe hviletiden hjemme, bør transportvirksomheden sørge for midler til, at vedkommende kan vende tilbage.***

## **Ændringsforslag 11**

### **Forslag til forordning Betragtning 6 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***(6a) Når arbejdet som fører forventeligt indbefatter andre aktiviteter for arbejdstageren end vedkommendes erhvervsmæssige kørselsopgaver, såsom at læsse og losse, lede efter parkeringsplads, vedligeholde køretøj, ruteplanlægning etc., bør den tid, som føreren bruger på disse opgaver, tages i betragtning ved fastsættelse af førerens arbejdstid og mulighed for tilstrækkelig hvile og betaling.***

## **Ændringsforslag 12**

### **Forslag til forordning Betragtning 6 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***(6b) For at sikre ordentlige arbejdsvilkår for førerne på de steder, hvor der læsses og losses, bør ejerne og operatørerne af disse faciliteter give føreren adgang til sanitære faciliteter.***

## **Ændringsforslag 13**

### **Forslag til forordning Betragtning 6 c (ny)**

*(6c) Den rivende teknologiske udvikling betyder, at der udvikles selvkørende systemer af stadig mere sofistikeret art. Disse køresystemer vil i fremtiden kunne tage højde for en differentieret anvendelse af køretøjer, hvori manøvrering ikke forudsætter førerens medvirken. Dette kan medføre nye driftsmæssige muligheder, f.eks. konvojkørsel. Som følge heraf må den nugældende lovgivning, herunder regler for køre- og hviletider, tilpasses, og i denne henseende er det afgørende, at der sker fremskridt inden for arbejdsgruppen for De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa. Kommissionen bør fremlægge en evalueringsrapport om anvendelsen af selvkørende systemer i medlemsstaterne, eventuelt vedlagt et lovforslag hvori der tages hensyn til fordelene ved den selvkørende teknologi. Hensigten med denne lovgivning er at sikre færdselssikkerheden, lige konkurrencevilkår og ordentlige arbejdsforhold, samtidig med at EU sættes i stand til at gå foran inden for innovative teknologier og praksisser.*

#### Ændringsforslag 14

##### Forslag til forordning Betragtning 7 a (ny)

*(7a) Særligt beregnede lastbilholdepladser bør udstyres med alle de fornødne faciliteter til hvileperioder, dvs. sanitær-, køkken- og sikkerhedsfaciliteter m.v.*

#### Ændringsforslag 15

**Forslag til forordning  
Betragtning 7 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(7b) Tilstrækkelige hvilefaciliteter er afgørende for at forbedre førernes arbejdsvilkår i sektoren og sikre færdselssikkerheden. Eftersom hviletid i førerhuset er karakteristisk for transportsektoren og fuld adskillelse af førere og deres køretøjer ikke er ønskeligt ud fra et sikkerheds- og forsikringsmæssigt synspunkt, bør det være tilladt førerne at tage deres hvileperioder i deres køretøjer, hvis køretøjerne er udstyret med passende sovefaciliteter. Derfor bør anlæggelse af særligt beregnede lastbilholdepladser ikke i uforholdsmæssig grad forhindres af medlemsstaterne.*

**Ændringsforslag 16**

**Forslag til forordning  
Betragtning 7 c (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(7c) De reviderede TEN-T-retningslinjer lægger op til anlæggelse af holdepladser ved motorveje ca. hver 100 km for at sikre parkeringspladser til erhvervstrafikanter med et passende sikkerhedsniveau, og derfor bør medlemsstaterne tilskyndes til at gennemføre TEN-T-retningslinjerne og yde tilstrækkelig støtte og investeringer i sikre og behørigt tilpassede parkeringsområder.*

**Ændringsforslag 17**

**Forslag til forordning  
Betragtning 7 d (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(7d) Kommissionen og medlemsstaterne bør med henblik på at stille ordentlige*



*hvilefaciliteter til rådighed skabe incitament til, at sociale, kommercielle, offentlige og andre foretagender indtræder i driften af de særlige lastbilholdepladser.*

## **Ændringsforslag 18**

### **Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(8a) Vejtransportoperationer i Unionen omfatter i mange tilfælde rejseetaper med færge eller jernbane. Der bør derfor fastsættes klare og hensigtsmæssige regler for hviletider og pauser under sådanne transporter.*

## **Ændringsforslag 19**

### **Forslag til forordning Betragtning 9 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(9a) For at sikre effektiv håndhævelse er det afgørende, at de kompetente myndigheder, når de udfører vejkontroller, kan fastslå, om køre- og hviletiderne er blevet behørigt overholdt den dag, kontrollen finder sted, og i de forudgående 56 dage.*

## **Ændringsforslag 20**

### **Forslag til forordning Betragtning 9 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(9b) For at sikre, at reglerne er klare, letforståelige og kan håndhæves, bør oplysninger herom gøres tilgængelige for føreren. Kommissionen bør koordinere opnåelsen af dette mål. Førere bør også modtage information om hvileområder og*

*beskyttede parkeringsområder for at muliggøre bedre planlægning af rejser. Kommissionen bør endvidere koordinere oprettelsen og driften af en gratis telefonlinje til at indberette kontroltjenestern, hvis der lægges unødigt arbejdspress på førere, svig eller ulovlige handlinger.*

## Ændringsforslag 21

### Forslag til forordning Betragtning 9 c (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(9c) Artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009 forpligter medlemsstaterne til at anvende fælles klassificering af overtrædelser ved vurdering af opfyldelse af vandelskravet. Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de nationale regler om sanktioner for overtrædelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EU) nr. 165/2014 gennemføres på en effektiv, forholdsmæssig og afskrækkende måde. Der er behov for yderligere skridt til at sikre, at alle sanktioner, som anvendes af medlemsstaterne, er ikkediskriminerende og står i et rimeligt forhold til overtrædelsens grovhed.*

## Ændringsforslag 22

### Forslag til forordning Betragtning 11

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(11) Med henblik på at øge omkostningseffektiviteten for så vidt angår håndhævelsen af de sociale bestemmelser bør **potentialet for** det gældende og det fremtidige takografssystem **udnyttes fuldt ud**. Takografens funktionaliteter bør derfor forbedres for at **tage højde for mere** præcis

(11) Med henblik på at øge omkostningseffektiviteten for så vidt angår håndhævelsen af de sociale bestemmelser bør det gældende og det fremtidige **intelligente** takografssystem **være obligatorisk ved international transport**. Takografens funktionaliteter bør derfor

*lokalisering.*

forbedres for at *gøre lokalisering mere præcis.*

### Ændringsforslag 23

**Forslag til forordning  
Betragtning 11 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(11a) Den rivende udvikling inden for ny teknologi og digitalisering i hele EU's økonomi såvel som behovet for lige konkurrencevilkår for virksomhederne i den internationale vejtransportsektor gør det nødvendigt at afkorte overgangsperioden for montering af intelligente takografer i indregistrerede køretøjer. Den intelligente takograf vil bidrage til at forenkle kontrol og dermed lette de nationale myndigheders arbejde.*

### Ændringsforslag 24

**Forslag til forordning  
Betragtning 11 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(11b) Med tanke på den udbredte brug af smartphones og den løbende videreudvikling af disse funktioner såvel som på udbredelsen af Galileo, der giver øget mulighed for lokalisering i realtid, hvad mange mobiltelefoner allerede benytter sig af, bør Kommissionen udforske muligheden for at udvikle og certificere en mobil-applikation, der tilbyder samme fordele som intelligente takografer til samme hermed forbundne omkostninger.*

### Ændringsforslag 25

**Forslag til forordning**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. -1 (ny)**

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 2 – stk. 1 – litra a a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

**"aa) international godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 2,4 ton, eller"**

**Ændringsforslag 26**

**Forslag til forordning**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 a (ny)**

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 3 – litra h a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**1a) I artikel 3 indsættes følgende litra:**

**"ha) lette erhvervskøretøjer, som bruges til varetransport, hvor transporten ikke udføres for fremmed regning, men for virksomhedens eller førerens egen regning, og hvor kørsel ikke udgør hovedaktiviteten for føreren af køretøjet"**

**Ændringsforslag 27**

**Forslag til forordning**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2**

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 4 – litra r

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

r) "ikke-erhvervsmæssig varetransport": vejtransport, andet end vejtransport mod vederlag eller for egen regning, for hvilken der ikke opkræves nogen betaling, og som ikke genererer nogen indtægt."

r) "ikke-erhvervsmæssig varetransport": vejtransport, andet end vejtransport mod vederlag eller for egen regning, for hvilken der ikke opkræves nogen betaling, og som ikke genererer nogen indtægt **eller omsætning**."

## Ændringsforslag 28

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 a (ny)

Forordning (EF) nr. 561/2006

#### Artikel 4 – stk. 1 – litra r a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

#### **2a) I artikel 4 indsættes følgende litra:**

**"ra) "hjem": førerens registrerede bopæl i en medlemsstat."**

## Ændringsforslag 29

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 b (ny)

Forordning (EF) nr. 561/2006

#### Artikel 5 – stk. 1

*Gældende ordlyd*

*Ændringsforslag*

1. Minimumsalderen for **konduktører** er 18 år.

#### **2b) Artikel 5, stk. 1, affattes således:**

"1. Minimumsalderen for **førere** er 18 år."

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&from=DA>)

## Ændringsforslag 30

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 a (ny)

Forordning (EF) nr. 561/2006

#### Artikel 7 – stk. 2

*Gældende ordlyd*

*Ændringsforslag*

Denne pause kan erstattes af **en pause** af mindst 15 minutters varighed, **fulgt af en pause af mindst 30 minutters varighed** fordelt over kørselsperioden, på en sådan måde, at første stykke overholdes.

#### **3a) Artikel 7, punkt 2, affattes således:**

"Denne pause kan erstattes af **pauser** af mindst 15 minutters varighed fordelt over kørselsperioden, på en sådan måde, at første stykke overholdes. **Enhver pause, der afvikles inden for under 45 minutter af kørselstiden, er ikke i overensstemmelse med bestemmelserne i første stykke.**"

### Ændringsforslag 31

#### Forslag til forordning

##### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 6 – stk. 1 – litra b a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**ba) tre regulære ugentlig hviletider på mindst 45 timer og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer.**

### Ændringsforslag 32

#### Forslag til forordning

##### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 6 – afsnit 2

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

Ved anvendelsen af litra b) kompenseres de reducerede ugentlige hviletider med et tilsvarende hvil, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge."

Ved anvendelsen af litra b) **og c)** kompenseres de reducerede ugentlige hviletider **som ovenfor specificeret** med et tilsvarende hvil, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge **i overensstemmelse med stk. 8b.**"

### Ændringsforslag 33

#### Forslag til forordning

##### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a a (nyt)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 6 a – afsnit 1 – indledning

*Gældende ordlyd*

*Ændringsforslag*

"6a. Uanset stk. 6 kan en fører, som udfører en enkeltstående **international** personbefordringstjeneste som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning

**aa) Stk. 6a, indledning, affattes således:**

"6a. "Uanset stk. 6 kan en fører, som udfører en enkeltstående personbefordringstjeneste som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning

(EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timersperioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletidsperiode under forudsætning af, at:"

(EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel ( 2 ), udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timersperioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletidsperiode under forudsætning af, at:"

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/ALL/?uri=CELEX:32006R0561>)*

### *Begrundelse*

*Denne undtagelse bør også finde anvendelse på national godskørsel, og navnlig større medlemsstater bør nyde godt af denne mulighed.*

### **Ændringsforslag 34**

#### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a b (nyt)**

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – punkt 6 a – afsnit 1 – litra a

*Gældende ordlyd*

*a) kørslen har en varighed af mindst 24 sammenhængende timer i en medlemsstat eller et tredjeland, hvorpå denne forordning finder anvendelse, der er forskellig fra det land, hvor kørslen er begyndt*

*Ændringsforslag*

*ab) Stk. 6a, litra a), udgår*

*""*

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/ALL/?uri=CELEX:32006R0561>)*

### **Ændringsforslag 35**

#### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a c (nyt)**

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 6 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*ac) Følgende stykke indsættes:*

*"6aa. Som fravigelse fra artikel 8, stk. 2, og artikel 8, stk. 6, andet afsnit, kan en fører, der deltager i lejlighedsvis befordring af passagerer som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, højst to gange pr. uge udsætte sin daglige hviletid, forudsat at den daglige hvileperiode, der holdes efter udnyttelse af fravigelsesreglen, er af mindst 9 timers varighed, og forudsat at dette ikke er til fare for færdselssikkerheden."*

### Ændringsforslag 36

#### Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a d (nyt)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 6 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*ad) Følgende stykke indsættes:*

*"6ab. En fører, som udfører en enkeltstående personbefordringstjeneste som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, kan afvikle den daglige hvileperiode opdelt på tre perioder, forudsat at dette ikke er til fare for færdselssikkerheden, idet hver periode mindst skal omfatte: en uafbrudt periode på 1 time, en uafbrudt periode på 2 timer og en uafbrudt periode på 9 timer. Disse perioder kan frit fordeles, dog må der ikke afvikles to uafbrudte perioder på 9 timer umiddelbart efter hinanden fra den ene dag til den anden."*

### Ændringsforslag 37



**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra b**  
Forordning (EF) nr. 561/2006  
Artikel 8 – stk. 7

*Kommissionens forslag*

7) Hvil, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, **tages umiddelbart før eller efter** en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer.

*Ændringsforslag*

7) Hvil, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, **knyttes til** en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer.

**Ændringsforslag 38**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra b a (nyt)**  
Forordning (EF) nr. 561/2006  
Artikel 8 – stk. 8

*Gældende ordlyd*

8. Daglige hviletider **og reducerede ugentlige hviletider**, der tages borte fra hjemstedet, kan tilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille.

*Ændringsforslag*

**ba) Stk. 8 affattes således:**

"8. Daglige hviletider, der tages borte fra hjemstedet, kan tilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille."

**Ændringsforslag 39**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra c**  
Forordning (EF) nr. 561/2006  
Artikel 8 – stk. 8 a

*Kommissionens forslag*

8a. De regulære ugentlige hviletider og ugentlige hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil, må ikke tages i et køretøj. De skal tages i egnet indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold:

*Ændringsforslag*

8a. De regulære ugentlige hviletider, **reducerede ugentlige hviletider** og ugentlige hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil, må ikke tages i et køretøj. De skal **i stedet** tages i egnet indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold: **Denne indkvartering skal være:**

## Ændringsforslag 40

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra c

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 8 a – litra a

#### *Kommissionens forslag*

a) enten stillet til rådighed eller betalt af arbejdsgiveren, eller

#### *Ændringsforslag*

a) enten stillet til rådighed **af** eller betalt af arbejdsgiveren, eller

## Ændringsforslag 41

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra c

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 8 a – litra b

#### *Kommissionens forslag*

b) på **bopælen** eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren

#### *Ændringsforslag*

b) på **førerens bopæl** eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren.

## Ændringsforslag 42

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra c

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 8 a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

**I artikel 8 indsættes følgende stykke:**

**“8aa. Stk. 8a i denne artikel finder ikke anvendelse, når de regulære ugentlige hviletider og reducerede ugentlige hviletider afvikles på lokaliteter, der overholder de krav, der er fastsat i artikel 8a, forudsat at køretøjet holder stille og har passende sovefaciliteter til hver fører.”**

## Ændringsforslag 43

### Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra c

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 8 b

#### *Kommissionens forslag*

8b. Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren kan tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl *i løbet af* hver tre på hinanden følgende uger.

#### *Ændringsforslag*

8b. Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren kan tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl *eller anden lokalitet, der er valgt af føreren, inden udgangen af* hver tre på hinanden følgende uger.

*Føreren underretter skriftligt transportvirksomheden senest to uger før en sådan hviletid, såfremt den afvikles et andet sted end på førerens bopæl. Vælger en fører at tilbringe denne hviletid på egen bopæl, yder transportvirksomheden føreren de fornødne midler til at vende hjem til sin bopæl.*

## Ændringsforslag 44

### Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra c

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 8 b – afsnit 1 a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

*"Føreren skal erklære, at en regulær ugentlige hviletid eller ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil, er blevet tilbragt på en lokalitet, der er valgt af føreren. Erklæringen opbevares hos virksomheden."*

## Ændringsforslag 45

**5a) Følgende artikel indsættes:**

**"Artikel 8a**

- 1. Som fravigelse af artikel 8, stk. 8a, kan en fører tilbringe regulære ugentlige hviletider og reducerede ugentlige hviletider på en hvilket som helst holdeplads, der er selvcertificeret som særligt beregnet lastbilholdeplads.**
- 2. Alle lastbilholdepladser, der som minimum har de faciliteter og funktioner, som er angivet i bilaget, skal ved indgangen skilte, at de er selvcertificerede som særligt beregnet lastbilholdeplads.**
- 3. Medlemsstaterne drager omsorg for, at der regelmæssigt udføres stikprøvekontroller for at verificere, at holdepladsforholdene er i overensstemmelse med de i bilaget opstillede kriterier.**
- 4. Medlemsstaterne undersøger klager over selvcertificerede særligt beregnede lastbilholdepladser, der ikke overholder de i bilaget opstillede kriterier.**
- 5. Medlemsstaterne formidler oplysninger om særligt beregnede lastbilholdepladser, der ikke længere anses for at opfylde de i bilaget opstillede kriterier, til det nationale eller internationale adgangspunkt, som er omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EU) nr. 885/2013.**
- 6. Alle parkeringsområder, som overholder de i bilaget opstillede kriterier for særligt beregnede lastbilholdepladser, anses i denne forordnings forstand for egnede til daglige hvil, ugentlige hvil, kompenserende hvil og reducerede ugentlige hvil, medmindre medlemsstaterne fastsætter andet i**

*henhold til stk. 5.*

*7. Medlemsstaterne udarbejder en årlig rapport til Kommissionen om tilgængeligheden af særligt beregnede lastbilholdepladser på deres nationale territorium, første gang fra datoen for denne forordnings ikrafttrædelse.*

*8. Medlemsstaterne tilskynder til anlæggelse af særligt beregnede lastbilholdepladser i overensstemmelse med de bestemmelser, der er opstillet i forordning (EU) nr. 1315/2013, artikel 39, stk. 2, litra c).*

*Kommissionen forelægger senest den 31. december 2020 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om tilgængeligheden af egnede hvilefaciliteter for førere og beskyttede parkeringsfaciliteter. Denne rapport opdateres hvert år på grundlag af oplysninger indsamlet af Kommissionen i overensstemmelse med stk. 5 og indeholder en liste over foreslåede foranstaltninger til at øge antallet og kvaliteten af egnede hvilefaciliteter for førere og beskyttede parkeringsfaciliteter.”*

## **Ændringsforslag 46**

### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6**

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 9 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

"9. Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid eller reduceret ugentlig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I den nævnte regulære daglige hviletid eller reducerede ugentlige hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads, der er til dennes rådighed."

#### *Ændringsforslag*

"9. Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid eller reduceret ugentlig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I den nævnte regulære daglige hviletid eller reducerede ugentlige hviletid skal føreren have adgang til en *sovekupe*, køje eller liggeplads, der er til dennes rådighed."

## Ændringsforslag 47

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 9 – stk. 1 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**"1a. Undtagelsen omhandlet i stk. 1 kan udvides til at omfatte regulære ugentlige hvil, når færgeresejeren varer 12 timer eller mere. I den ugentlige hvileperiode skal føreren have en sovekupe til sin rådighed."**

## Ændringsforslag 48

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 a (ny)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 10 – stk. 1

*Gældende ordlyd*

*Ændringsforslag*

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

#### **6a) Artikel 10, stk. 1, affattes således:**

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

## Ændringsforslag 49

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Forordning (EF) nr. 561/2004

Artikel 12 – stk. 2

Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren **for at nå frem til egnet indkvartering, jf. artikel 8, stk. 8a, for at tage sit daglige eller ugentlige hvil, fravige artikel 8, stk. 2, og artikel 8, stk. 6, andet afsnit. En sådan fravigelse må ikke resultere i, at den daglige eller ugentlige køretid overskrides, eller at de daglige eller ugentlige hviletider reduceres.** Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra kontrolapparatet **eller på arbejdstidsplanen** manuelt angive årsagen til fravigelsen **senest ved ankomsten til den egnede indkvartering.** "

#### Ændringsforslag 50

##### Forslag til forordning

##### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 a (nyt)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 13, stk. 1, litra d

##### Gældende ordlyd

d) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, som benyttes af befordringspligtige virksomheder, jf. definitionen i artikel 2, nr. 13), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af Fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet, til at omdele **forsendelser** som led i befordringspligten.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/da/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=da>)

#### Ændringsforslag 51

Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren **efter et hvil på mindst 30 minutter undtagelsesvis fravige artikel 6, stk. 1, for inden for to timer at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret.** Føreren skal på en udskrift fra kontrolapparatet manuelt angive årsagen til fravigelsen. **Perioden på op til to timer kompenseres med en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden udløbet af den tredje uge efter den pågældende uge.**

##### Ændringsforslag

**7a) Artikel 13, stk. 1, litra d), affattes således:**

”d) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, som benyttes af befordringspligtige virksomheder, jf. definitionen i artikel 2, nr. 13), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af Fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet, til at omdele **postforsendelser som defineret i direktiv 97/67/EF, artikel 2, stk. 6,** som led i befordringspligten.”

**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 b (nyt)**  
Forordning (EF) nr. 561/2006  
Artikel 13 – stk. 1 – litra e

*Gældende ordlyd*

e) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer med et areal på højst 2 300 km<sup>2</sup>, som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer

*Ændringsforslag*

**7b) Artikel 13, stk. 1, litra e), affattes således:**

"e) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer **eller i regioner, der ligger isoleret fra resten af det nationale territorium**, med et areal på højst 2 300 km<sup>2</sup>, som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer, **og som ikke grænser op til en anden medlemsstat.**"

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20150302&from=DA>)*

#### **Ændringsforslag 52**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 c (nyt)**  
Forordning (EF) nr. 561/2006  
Artikel 13 – stk. 1 – litra p a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**7c) I artikel 13, stk. 1, indføjes følgende litra:**

**"pa) køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en maksimal tilladt vægt på højst 44 tons, der anvendes af entreprenørvirksomhed inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, og på betingelse af, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet"**

#### **Ændringsforslag 53**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8**  
Forordning (EF) nr. 561/2006  
Artikel 14 – stk. 2



*Kommissionens forslag*

2. I nødstilfælde kan medlemsstaterne under særlige omstændigheder for en periode af højst 30 dage meddele en behørigt begrundet midlertidig tilladelse, hvorom Kommissionen straks skal underrettes.

*Ændringsforslag*

2. I nødstilfælde kan medlemsstaterne under særlige omstændigheder for en periode af højst 30 dage meddele en behørigt begrundet midlertidig tilladelse, hvorom Kommissionen straks skal underrettes.

***Disse oplysninger offentliggøres på et hertil indrettet offentligt websted, der administreres af Kommissionen, på alle EU-sprog.***

**Ændringsforslag 54**

**Forslag til forordning**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9**

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 15

*Kommissionens forslag*

Medlemsstaterne sikrer, at førere af køretøjer, jf. artikel 3, litra a), er omfattet af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hviletider. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke nationale bestemmelser der gælder sådanne førere.

*Ændringsforslag*

Medlemsstaterne sikrer, at førere af køretøjer, jf. artikel 3, litra a), er omfattet af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hviletider. ***Det er af hensyn til førernes arbejdsvilkår, trafiksikkerheden og retshåndhævelsen hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne stiller parkerings- og hvileområder til rådighed og drager omsorg for is- og snerydning af disse om vinteren, især i de yderste og/eller fjerntliggende regioner i Den Europæiske Union.***

**Ændringsforslag 55**

**Forslag til forordning**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 a (nyt)**

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 17 – stk. 3 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**9a) I artikel 17 tilføjes følgende stykke:**

**"3a. Rapporten indbefatter en evaluering af anvendelsen af selvkørende systemer i medlemsstaterne og af muligheden for, at føreren kan registrere den periode, hvori et selvkørende system aktiveres, og rapporten ledsages hvis hensigtsmæssigt af et lovforslag til ændring af denne forordning, herunder de nødvendige krav til føreren om at registrere disse data i den intelligente takograf."**

## Ændringsforslag 56

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 19 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EU) nr. 165/2014 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til **overtrædelsens** alvor **i overensstemmelse med** bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF<sup>12</sup>, have en afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af denne forordning og af forordning (EU) nr. 165/2014 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger **og sanktionsbestemmelser inden den dato, der er fastsat i artikel 29. De** meddeler straks eventuelle senere ændringer **af** disse. Kommissionen underretter medlemsstaterne **herom**.

#### *Ændringsforslag*

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EU) nr. 165/2014 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til **overtrædelsernes** alvor **som anført i** bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF<sup>12</sup>, have en afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af denne forordning og af forordning (EU) nr. 165/2014 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne meddeler **inden den dato, der er anført i andet afsnit i artikel 29,** Kommissionen disse **regler og** foranstaltninger **sammen med den metode og de kriterier, der på nationalt plan er valgt med henblik på at vurdere deres forholdsmæssighed. Medlemsstaterne** meddeler straks eventuelle senere ændringer, **der vedrører** disse. Kommissionen underretter medlemsstaterne **om disse regler og**

*foranstaltninger og eventuelle ændringer hertil.*

*Disse oplysninger offentliggøres på et særligt offentligt websted, der administreres af Kommissionen, på alle EU-sprog, og skal indeholde detaljerede oplysninger om de sanktioner, der finder anvendelse i EU's medlemsstater.*

---

<sup>12</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

---

<sup>12</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

## **Ændringsforslag 57**

### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12**

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 25 – stk. 2

#### *Kommissionens forslag*

2. I de i stk. 1 nævnte tilfælde vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter fælles tilgange efter i artikel 24, stk. 2, nævnte rådgivningsprocedure.

#### *Ændringsforslag*

2. I de i stk. 1 nævnte tilfælde vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter fælles tilgange **for gennemførelsen af denne forordning** efter den i artikel 24, stk. 2, nævnte rådgivningsprocedure.

## **Ændringsforslag 58**

### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12 a (nyt)**

Forordning (EF) nr. 561/2006

Bilag (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

**12a) Følgende bilag tilføjes:**

**"Mindstekrav til parkeringsområderne**

**Del A: Servicefaciliteter**

**1. Toiletter med vandhaner, rengjorte, i drift og regelmæssigt efterset:**

**– op mod 10 steder: mindst ét toiletskur med fire toiletter**

**– mellem 10 og 25 steder: mindst ét toiletskur med 8 toiletter**

**– mellem 25 og 50 steder: mindst 2 toiletskure med hver 10 toiletter**

**– mellem 50 og 75 steder: mindst 2 toiletskure med hver 15 toiletter**

**– mellem 75 og 125 steder: mindst fire toiletskure med hver 15 toiletter**

**– over 125 steder: mindst seks toiletskure med hver 15 toiletter.**

**2) Brusekabiner, rengjorte, i drift og regelmæssigt eftersete:**

**– op mod 10 steder: mindst et badebus med to brusekabiner**

**– mellem 25 og 50 steder: mindst 2 badehuse med hver 5 brusekabiner**

**– mellem 50 og 75 steder: mindst 2 badehuse med hver 10 brusekabiner**

**– mellem 75 og 125 steder: mindst 4 badehuse med hver 12 brusekabiner**

**– over 125 steder: mindst 6 badehuse med hver 15 brusekabiner.**

**3) Tilstrækkelig adgang til drikkevand**

**4) Behørig køkkenfaciliteter, snackbar eller spisested**

**5) Butik med salg af fødevarer, drikkevarer etc. på eller nær området**

**6) Affaldsspande i tilstrækkeligt antal og af tilstrækkelig kapacitet**

**7) Ly mod nedbør eller direkte sollys nær parkeringsområdet**

**8) Nødplan/ tilstedeværende ansvarlige/ kontaktpersoner i nødstilfælde**

*kendes af personalet*

*9) Der forefindes i tilstrækkeligt antal borde og bænke eller tilsvarende til indtagelse af måltider*

*10) Området har egen internetadgang*

*11) Reservations-, betalings- og faktureringsystem uden brug af kontanter*

*12) Visning af pladsdisponibilitet både på stedet og online*

*13) Faciliteterne er kønsneutrale.*

*Del B: Sikkerhedsfaciliteter*

*1) Gennemgående adskillelse af holdepladsen fra omkringliggende område, f.eks. hegn eller andre former for barrierer, der hindrer tilfældig adgang og overlagt, ulovlig indtrængen eller som forsinker en sådan indtrængen*

*2) Kun adgang til lastbilholdepladsen for områdets brugere og personale*

*3) Digital kameraovervågning (mindst 25 frame/sek.). Systemet optager enten uafbrudt eller via bevægelsessensorer*

*4) Overvågningskameraerne kan dække hele hegnets længde, så alle aktiviteter nær eller ved hegnet kan optages tydeligt*

*5) Området overvåges ved patruljering eller på anden vis*

*6) Enhver kriminel handling indberettes til lastbilholdepladsens personale og til politiet. Køretøjet skal om muligt blive på stedet, mens der afventes instruks fra politiet*

*7) Kørebaner og gangstier konstant oplyste*

*8) Sikkerhed for fodgængere i parkeringsområdet*

*9) Overvågning af parkeringsområdet ved hjælp af passende og forholdsmæssige sikkerhedstjek*

*10) Klart angivne telefonnummer/-*

## Ændringsforslag 59

### Forslag til forordning

#### Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 1 – stk. 1

#### Gældende ordlyd

1. Ved denne forordning fastsættes forpligtelser og krav i forhold til konstruktion, installering, brug, afprøvning og kontrol af takografer, som anvendes i vejtransport med henblik på at kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF<sup>14</sup> og Rådets direktiv 92/6/EØF<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

<sup>15</sup> Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27).

#### Ændringsforslag

#### **-1) Artikel 1, stk. 1, affattes således:**

”1. Ved denne forordning fastsættes forpligtelser og krav i forhold til konstruktion, installering, brug, afprøvning og kontrol af intelligente takografer, som anvendes i vejtransport med henblik på at kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF<sup>14</sup> og Rådets direktiv 92/6/EØF<sup>15</sup>, **forordning (EF) nr. 1072/2009, Rådets direktiv 92/106/EØF<sup>15a</sup>, direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU for så vidt angår udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, og med direktivet, hvori der fastsættes særlige bestemmelser med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport.**”

---

<sup>14</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

<sup>15</sup> Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27).

<sup>15a</sup> **Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne**

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

## Ændringsforslag 60

### Forslag til forordning

#### Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 a (nyt)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 2 – stk. 2 – litra h a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

**"ha) "intelligent takograf": en digital takograf, der anvender en lokaliseringstjeneste baseret på et satellitnavigationssystem, som automatisk fastslår dens position i overensstemmelse med denne forordning"**

## Ændringsforslag 61

### Forslag til forordning

#### Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 b (ny)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 3 – stk. 4

*Gældende ordlyd*

*Ændringsforslag*

**4.** Femten år efter, at nyregistrerede køretøjer pålægges at have en takograf som fastsat i artikel 8, 9 og 10, skal køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har indregistreret dem, udstyres med en sådan takograf.

**-1b) Artikel 3, stk. 4, affattes således:**

**"4. Senest den ... [3 år efter denne ændringsforordnings ikrafttrædelse], skal følgende køretøjer være udstyret med intelligent takograf:**

**a) køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den, hvor de er indregistrerede, og som er udstyret med analog takograf**

**b) køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den, hvor de er indregistrerede, og som er udstyret med en**

*digital takograf, der svarer til forskrifterne i bilag I B til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, gældende frem til 30. september 2011, eller*

*c) køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den, hvor de er indregistrerede, og som er udstyret med en digital takograf, der svarer til forskrifterne i bilag I B til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, i kraft pr. 1. oktober 2011.”*

---

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/da/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=da>)*

## **Ændringsforslag 62**

### **Forslag til forordning**

**Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 c (ny)**

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 3 – stk. 4 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*-1c) I artikel 3 indsættes som stk. 4a:*

*4a. Senest den ... [4 år efter denne ændringsforordnings ikrafttrædelse] skal alle køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor de er indregistrerede, og som er udstyret med en digital takograf, der svarer til forskrifterne i bilag I B til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, der er blevet anvendt siden den 1. oktober 2012, være udstyret med intelligent takograf.*

## **Ændringsforslag 63**

### **Forslag til forordning**

**Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 d (ny)**

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 3 – stk. 4 b (nyt)



**-1d) I artikel 3 indsættes følgende:**

**4b. Pr. ... [ni år efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] skal alle køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor de er indregistreret, og som er udstyret med en intelligent takograf, der svarer til forskrifterne i bilag I C til forordning (EU) 2016/799, være udstyret med intelligent takograf.**

## Ændringsforslag 64

### Forslag til forordning

**Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 e (nyt)**

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 4 – stk. 2 – led 3 a (nyt)

**-1e) I artikel 4, stk. 2, indsættes følgende led:**

**— have tilstrækkelig hukommelseskapacitet til at lagre alle de data, der gælder krav om i henhold til denne forordning**

## Ændringsforslag 65

### Forslag til forordning

**Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 f (ny)**

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 7 – stk. 1

1. Medlemsstaterne sørger for, at behandlingen af personoplysninger i forbindelse med denne forordning udelukkende udføres med henblik på at kontrollere, **at** denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006 **overholdes**, i

**-1f) Artikel 7, stk. 1, affattes således:**

"1. Medlemsstaterne sørger for, at behandlingen af personoplysninger i forbindelse med denne forordning udelukkende udføres med henblik på at kontrollere **overholdelse af** denne forordning og forordning (EF)

overensstemmelse med *direktiv 95/46/EF* og med 2002/58/EF og under tilsyn af medlemsstatens tilsynsmyndighed, jf. *artikel 28 i direktiv 95/46/EF*.

nr. 561/2006, *direktiv 2002/15/EF*, *Rådets direktiv 92/6/EØF*, *Rådets direktiv 92/106/EØF*, *forordning EF nr. 1072/2009*, *direktiv 96/71/EF* og *direktiv 2014/67/EU* for så vidt angår *udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, og af direktivet, hvori der fastsættes særlige bestemmelser med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere inden for vejtransport*, i overensstemmelse med *forordning (EU) 2016/679* og med direktiv 2002/58/EF og under tilsyn af medlemsstatens tilsynsmyndighed, jf. *artikel 51 i forordning (EU) nr. 2016/679*.”

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015)).

## Ændringsforslag 66

### Forslag til forordning

#### Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 g (nyt)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 7 – stk. 2 – indledning

#### Gældende ordlyd

2. Medlemsstaterne sørger navnlig for, at personoplysninger er beskyttet mod andre anvendelser end dem, der hænger snævert sammen med denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006, i overensstemmelse med stk. 1 i forhold til:

#### Ændringsforslag

**-1g) I artikel 7, stk. 2, affattes indledningen således:**

"2. Medlemsstaterne sørger navnlig for, at personoplysninger er beskyttet mod andre anvendelser end dem, der hænger snævert sammen med denne forordning og forordning (EF) 561/2006, *direktiv 2002/15/EF*, *Rådets direktiv 92/6/EØF*, *Rådets direktiv 92/106/EØF*, *forordning (EF) nr. 1072/2009*, *direktiv 96/71/EF* og *direktiv 2014/67/EU* for så vidt angår *udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport samt direktivet, hvori der fastsættes særlige bestemmelser med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere inden for vejtransport*, i overensstemmelse med stk. 1 i forhold til:"

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015)).

## Ændringsforslag 67

### Forslag til forordning

#### Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 8 – stk. 1 – andet led

*Kommissionens forslag*

— *hver tredje times* kumulerede køretid

*Ændringsforslag*

— *hvert minuts* kumulerede køretid, **og hver gang køretøjet krydser en medlemsstats grænse**

## Ændringsforslag 68

### Forslag til forordning

#### Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 a (ny)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 8 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**1a) I artikel 8, stk. 1, indsættes følgende afsnit:**

***Den intelligente takograf skal med henblik på at lette kontrolmyndighedernes verifikation af overholdelse af reglerne også registrere, hvorvidt køretøjet er blevet brugt til befordring af varer eller passagerer som påkrævet i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006.***

## Ændringsforslag 69

### Forslag til forordning

#### Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 b (ny)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 8 – stk. 1 – afsnit 2 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**1b) I artikel 8, stk. 1, indsættes følgende**

*afsnit:*

*Køretøjer indregistreret for første gang efter den ... [EUT: 24 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttrædelse] skal være udstyret med takograf i overensstemmelse med denne forordnings artikel 8, stk. 1, første afsnits andet led og andet afsnit.*

## **Ændringsforslag 70**

### **Forslag til forordning**

**Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 c (ny)**

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 9 – stk. 2

*Gældende ordlyd*

2. *Femten år efter, at nyregistrerede køretøjer pålægges at have en takograf, jf. nærværende artikel og artikel 8 og 10, udstyrer medlemsstaterne i behørigt omfang deres kontrolmyndigheder med udstyr til tidlig fjernafsløring, der er nødvendigt for at muliggøre den i nærværende artikel omhandlede datakommunikation, idet der tages højde for medlemsstaternes specifikke håndhævelseskrav og -strategier. Indtil da kan medlemsstaterne selv vælge, hvorvidt de udstyrer deres kontrolmyndigheder med sådant udstyr til tidlig fjernafsløring.*

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/da/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=da>)*

## **Ændringsforslag 71**

### **Forslag til forordning**

**Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 d (ny)**

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 9 – stk. 3

*Gældende ordlyd*

*Ændringsforslag*

*1c) Artikel 9, stk. 2, affattes således:*

*"2. Senest den ... [1 år efter denne ændringsforordnings ikrafttrædelse] udstyrer medlemsstaterne i behørigt omfang deres kontrolmyndigheder med det udstyr til tidlig fjernafsløring, der er nødvendigt for at muliggøre den i nærværende artikel omhandlede datakommunikation, idet der tages højde for medlemsstaternes specifikke håndhævelseskrav og -strategier." Indtil da kan medlemsstaterne selv vælge, hvorvidt de udstyrer deres kontrolmyndigheder med sådant udstyr til tidlig fjernafsløring."*

*1d) Artikel 9, stk. 3, affattes således:*

3. Den i stk. 1 nævnte kommunikation med takografen etableres udelukkende, når kontrolmyndighedernes udstyr anmoder herom. Det skal sikres således, at integriteten og ægtheden af data fra registreringen og kontroludstyret garanteres. Adgang til de kommunikerede data begrænses til kontrolmyndigheder, der er bemyndiget til at kontrollere overtrædelser af **forordning (EF) nr. 561/2006** og af nærværende forordning, og til værksteder, for så vidt som det er nødvendigt at kontrollere takografens korrekte funktion.

"3. Den i stk. 1 nævnte kommunikation med takografen etableres udelukkende, når kontrolmyndighedernes udstyr anmoder herom. Det skal sikres således, at integriteten og ægtheden af data fra registreringen og kontroludstyret garanteres. Adgang til de kommunikerede data begrænses til kontrolmyndigheder, der er bemyndiget til at kontrollere overtrædelser af **de EU-retsakter, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1**, og af nærværende forordning, og til værksteder, for så vidt som det er nødvendigt at kontrollere takografens korrekte funktion.

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015)).

## Ændringsforslag 72

### Forslag til forordning

#### Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 e (ny)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 11 – stk. 1

#### Gældende ordlyd

For at sikre, at intelligente takografer overholder principperne og kravene i denne forordning, vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser, der er nødvendige for den ensartede anvendelse af artikel 8, 9 og 10, bortset fra bestemmelser om takografens registrering af supplerende data. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3.

#### Ændringsforslag

#### 1e) Artikel 11, stk. 1, affattes således:

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

**Senest den ... [12 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttrædelse] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter de detaljerede regler for registrering af alle køretøjet grænsepassager som omhandlet i artikel 8, stk. 1, første afsnits andet led**

**og andet afsnit.**

Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3."

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015)).

## Ændringsforslag 73

### Forslag til forordning

#### Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 f (nyt)

Forordning (EU) nr. 165/2014



Artikel 34 – stk. 5 – litra b – nr. (iv)

#### Gældende ordlyd

iv) under tegnet  : pauser *eller* hvileperiode.

#### Ændringsforslag

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

"iv) under tegnet  : pauser, hvileperiode, *årlige fridage eller sygedage under tegnet "færge/tog" udover tegnet  : hvileperioden ombord på færge eller tog som påkrævet i artikel 9 i forordning (EF) 561/2006."*

## Ændringsforslag 74

### Forslag til forordning

#### Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 34 – stk. 7 – afsnit 1

#### Kommissionens forslag

7. **Ved** ankomst til den *egnede holdeplads indlæser føreren* i den digitale takograf nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begynder og slutter, samt hvor og hvornår føreren krydsede grænsen i køretøjet. En medlemsstat kan pålægge førerne af køretøjer, der udfører indlandstransport på

#### Ændringsforslag

7. **Hvis takografen ikke er i stand til automatisk at registrere grænsepassagen, skal føreren ved** ankomst til den **først mulige og tilgængelige holdeplads** i den digitale takograf **indlæse** nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begynder og slutter, samt hvor og hvornår føreren

landets område, ud over landets nationalitetsmærke at tilføje mere detaljerede geografiske betegnelser, hvis medlemsstaten inden den 1. april 1998 har underrettet Kommissionen om disse detaljerede geografiske betegnelser.

krydsede grænsen i køretøjet. **Landekoden efter grænsepassage ind i et andet land anføres i rubrikken BEGIN på takografen.** En medlemsstat kan pålægge førerne af køretøjer, der udfører indlandstransport på landets område, ud over landets nationalitetsmærke at tilføje mere detaljerede geografiske betegnelser, hvis medlemsstaten inden den 1. april 1998 har underrettet Kommissionen om disse detaljerede geografiske betegnelser.

### **Ændringsforslag 75**

#### **Forslag til forordning**

**Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 a (ny)**

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 34 – stk. 7 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**2a) I artikel 34 tilføjes følgende stykke:**

**"7a. Førerne modtager oplæring i korrekt betjening af takografen med henblik på optimal brug af udstyret. Førerne skal ikke selv afholde udgifter til oplæringskurser, som bør stilles til rådighed af deres arbejdsgiver."**

### **Ændringsforslag 76**

#### **Forslag til forordning**

**Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 b (ny)**

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 34 – stk. 7 b (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**2b) I artikel 34 tilføjes følgende stykke:**

**"7b. Det størst mulige antal kontrolmyndigheder bør uddannes i korrekt aflæsning og overvågning af takografer."**

### **Ændringsforslag 77**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 c (ny)**  
Forordning (EU) nr. 165/2014  
Artikel 36 – stk. 1 – litra i

*Gældende ordlyd*

i) diagramarkene for den pågældende dag og de diagramark, føreren har brugt de forudgående **28** dage

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)*

*Ændringsforslag*

**2c) Artikel 36, stk. 1, nr. i), affattes således:**

"i) diagramarkene for den pågældende dag og de diagramark, føreren har brugt de forudgående **56** dage"

### **Ændringsforslag 78**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 d (ny)**  
Forordning (EU) nr. 165/2014  
Artikel 36 – stk. 1 – nr. iii

*Gældende ordlyd*

iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende dag og de forudgående **28** dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006.

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)*

*Ændringsforslag*

**2d) Artikel 36, stk. 1, nr. iii), affattes således:**

"iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende dag og de forudgående **56** dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006."

### **Ændringsforslag 79**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 e (ny)**  
Forordning (EU) nr. 165/2014  
Artikel 36 – stk. 2 – nr. ii

*Gældende ordlyd*

ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende

*Ændringsforslag*

**2e) Artikel 36, stk. 2, nr. ii), affattes således:**

"ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende



dag og de forudgående **28** dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006

([https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/da/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=da)

[content/da/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=da](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/da/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=da))

dag og de forudgående **56** dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006."