



7.6.2018

*****I**

BETÆNKNING

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Wim van de Camp

Ordfører for udtalelse (*):
Georges Bach, Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

Ændringsforslag til et udkast til retsakt

Ændringsforslag fra Parlamentet opstillet i to kolonner

Tekst, der udgår, er markeret med *fede typer og kursiv* i venstre kolonne.
Tekst, der udskiftes, er markeret med *fede typer og kursiv* i begge kolonner.
Ny tekst er markeret med *fede typer og kursiv* i højre kolonne.

Den første og den anden linje i informationsblokken til hvert ændringsforslag angiver den relevante passage i det pågældende udkast til retsakt. Hvis et ændringsforslag angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder informationsblokken tillige en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt.

Ændringsforslag fra Parlamentet i form af en konsolideret tekst

Ny tekst er markeret med *fede typer og kursiv*. Tekst, som er bortfaldet, markeres med symbolet ¶ eller med overstregning. Ved udskiftninger markeres den nye tekst med *fede typer og kursiv*, og den udskiftede tekst slettes eller overstreges.

Som en undtagelse bliver rent tekniske justeringer, der er foretaget af de berørte tjenestegrene med henblik på udarbejdelsen af den endelige tekst, ikke markeret.

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING	5
BEGRUNDELSE	47
BILAG: LISTE OVER ENHEDER OG PERSONER, SOM ORDFØREREN HAR MODTAGET INPUT FRA	50
UDTALELSE FRA UDVALGET OM BESKÆFTIGELSE OG SOCIALE ANLIGGENDER	51
PROCEDURE I KORRESPONDERENDE UDVALG	71
ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I KORRESPONDERENDE UDVALG.	72

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2017)0277),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C8-0167/2017),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til udtalelse af 18. januar 2018 fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,¹
 - efter høring af Regionsudvalget,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 59,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (A8-0205/2018),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1) For at kunne skabe en sikker,

(1) For at kunne skabe en sikker,

¹ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

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.

effektiv og socialt ansvarlig, **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. 561/2006⁹, 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.

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. 561/2006⁹, 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.

⁹ 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).

⁹ 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)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) Af hensyn til færdselssikkerheden og håndhævelsen bør 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

(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.

Ændringsforslag

(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 **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

(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 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.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 6 a (ny)

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 ***eller et andet sted efter eget valg*** for at afholde den regulære ugentlige hviletid, og at de bliver fuldt kompenseret for alle reducerede ugentlig 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.***

(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)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(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 UNECE-arbejdsgruppen. 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

Ændringsforslag 14

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(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 eller besværliggøres 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 Fællesskabet 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. Dette bør sikres gennem et koordineringsarbejde i Kommissionens regi. Førere bør også modtage information om hvileområder og beskyttede parkeringsområder for at muliggøre bedre planlægning af rejser. Kommissionens koordination bør endvidere indbefatte oprettelsen af en gratis telefonlinje, hvor der til kontroltjenesterne kan indberettes tilfælde af 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

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

Ændringsforslag

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

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 disses funktioner såvel som på udbredelsen af Galileo, der giver øget mulighed for lokalisering i realtid, hvad mange mobiltelefonbrugere 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):

"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 – stk. 1 – 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 (ny)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 4 – stk. 1 – litra r a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

I artikel 4 indsættes følgende nye litra ra):

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

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 a (ny)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 5 – stk. 1

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

2a) **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 b (ny)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 7 – stk. 2

Kommissionens forslag

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.

Ændringsforslag

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.**

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a (ny)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 6 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) **I artikel 8, stk. 6, tilføjes følgende litra:**

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

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."

Ændringsforslag

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 – indledning

Gældende ordlyd

"6a. Uanset stk. 6 kan en fører, som udfører en enkeltstående *international* 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:"

Ændringsforslag

aa) Artikel 8, 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 (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 – stk. 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

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

Ændringsforslag

ab) Artikel 8, stk. 6a, litra a), udgår

""

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 36

PE615.412v02-00

20/72

RR\1155524DA.docx

ac) I artikel 8 indsættes et nyt stykke:

"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."

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) I artikel 8 indsættes et nyt stykke:

"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

Ændringsforslag

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

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

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.

ba) I artikel 8, stk. 8, foretages følgende ændringer:

"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 – første afsnit

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 – andet afsnit

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

I artikel 8, stk. 8b, indsættes følgende afsnit:

"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

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (ny)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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 bilag 1, 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 bilag 1 opstillede kriterier.

4. Medlemsstaterne undersøger klager over selvcertificerede særligt beregnede lastbilholdepladser, der ikke overholder de i bilag 1 opstillede kriterier.

5. Medlemsstaterne formidler oplysninger om særligt beregnede lastbilholdepladser, der ikke længere anses for at opfylde de i bilag 1 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 bilag 1 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 færgе 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 47

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 (ny)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 9 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

"9. Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid eller reduceret ugentlig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færgе 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."

I artikel 9 indsættes følgende som stk. 1a:

"Undtagelsen omhandlet i stk. 1 kan udvides til at omfatte regulære ugentlige

hvil, når færgeresjen 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

"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."

Ændringsforslag 49

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Forordning (EF) nr. 561/2004

Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

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*

udskrift fra kontrolapparatet *eller på arbejdstidsplanen* manuelt angive årsagen til fravigelsen *senest ved ankomsten til den egnede indkvartering.*".

den tredje uge efter den pågældende uge.

Ændringsforslag 50

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 a (nyt)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 13, stk. 1, litra d

Kommissionens forslag

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.

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.

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

Ændringsforslag 51

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 km², som

Ændringsforslag

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

"e) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer *eller i regioner, der ligger*

ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer

isoleret fra resten af det nationale territorium, med et areal på højst 2 300 km², som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer, *og som ikke grænser op til en anden medlemsstat.*"

(<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, indføres 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

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.

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 – stk. 1

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, trafikikkerheden 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 fjernliggende 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 som stk. 3a:

"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/EF¹², 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/EF¹², 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

¹² 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).

¹² 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

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/-numre på alarmtjenester."*

Ændringsforslag 59

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 a (nyt)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag

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/EF¹⁴ og Rådets direktiv 92/6/EØF¹⁵.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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

-1a) 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/EF¹⁴ og Rådets direktiv 92/6/EØF¹⁵, ***forordning (EF) nr. 1072/2009, Rådets direktiv 92/106/EØF^{15a}, 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.***

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

^{15a} ***Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38)***

(<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 b (nyt)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 2 – stk. 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-1b) 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 c (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.

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

4. Senest den¹ ... [EUT: 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,

¹ På formodning om, at vejpakken træder i kraft i 2019, at Kommissionens gennemførelsesretsakter for intelligente takografer version 2 pr. 2019/2020 (se art. 11 herunder) træder i kraft, og at der derefter anvendes en trinvis tilgang til opgradering.

(<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 d (ny)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 3 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

4a Senest den ... [EUT: 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 e (ny)
Forordning (EU) nr. 165/2014
Artikel 3 – stk. 4 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-1e) I artikel 3 tilføjes følgende stk. 4b:
4b. Pr. ... [EUT: 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 f (nyt)
Forordning (EU) nr. 165/2014
Artikel 4 – stk. 2 – led 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-1f) 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 g (ny)
Forordning (EU) nr. 165/2014
Artikel 7 – stk. 1

Gældende ordlyd

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sørger for, at behandlingen af personoplysninger i

-1g) 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, *at* denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006 *overholdes*, i 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*.

forbindelse med denne forordning udelukkende udføres med henblik på at kontrollere *overholdelse af* denne forordning og forordning (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).

Ændringsforslag 66

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 h (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

-1h) 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).

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

Ændringsforslag

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.*

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

"2. Senest den ... [EUT: 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."

(<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

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.

(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

Ændringsforslag

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 **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.

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.

undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3.

Senest den ... [EUT: 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).

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)

Kommissionens forslag

iv) under tegnet  : pauser *eller* hvileperiode.

Ændringsforslag

1f) Artikel 34, stk. 5, litra b), 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

7. **Ved** ankomst til den **egne**de **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 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)

Ændringsforslag 76

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 b (ny)

Forordning (EU) nr. 165/2014

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 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.

2a) **I artikel 34 tilføjes følgende stykke 7a:**

"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."

Artikel 34 – stk. 7 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2b) I artikel 34 tilføjes følgende stykke 7b:

"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

Ændringsforslag

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

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

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

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

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

Ændringsforslag

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.

2d) I artikel 36, stk. 1, punkt iii), foretages følgende ændringer:

"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."

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

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

Ændringsforslag

2e) I artikel 36, stk. 2, punkt ii), foretages følgende ændringer:

"ii) 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."

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

BEGRUNDELSE

Indledning:

EU har i årenes løb udviklet en række markedsbestemmelser og sociale bestemmelser for at sikre en retfærdig, velfungerende, sikker og socialt bæredygtig vejtransportsektor. De nuværende forordninger 561/2006 om køre- og hviletid og 165/2014 om takografer blev vedtaget med henblik på at øge trafiksikkerheden, forbedre førernes arbejdsvilkår og styrke både overholdelsen af bestemmelserne og loyal konkurrence mellem vejoperatørerne.

Evalueringer viser dog, at mangler i de nuværende regler samt utilstrækkelig håndhævelse har ført til, at de erklærede mål ikke fuldt ud er blevet nået. Reglerne om ugentlig hviletid, hvilefaciliteter, pauser i flermandsbetjeningen og fraværet af regler om førerens tilbagevenden til dennes bopæl er uklare og uegnede og har ført til forskellige fortolkninger og håndhævelsespraksis i medlemsstaterne. Flere medlemsstater har for nylig vedtaget ensidige foranstaltninger, der yderligere øger den retlige usikkerhed samt ulige og inkonsekvent behandling af førere og operatører. De mest almindelige overtrædelser vedrørte hviletider (25 %), pauser (23 %), registrering af køretid (17 %) og køretid (16 %).

Evalueringen afslørede også en ineffektiv anvendelse af kontrolredskaber og dataudvekslingssystemer, herunder takografer.

Kommissionens forslag

Kommissionen vedtog den 31. maj 2017 otte lovgivningsmæssige forslag ("Europa på vej"-pakken for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet) med henblik på at sikre fair konkurrence, forenkle de gældende bestemmelser, bevare det indre marked og sikre rettighederne for arbejdstagerne i denne sektor.

Det foreliggende forslag om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (køre- og hviletidsforordningen) og forordning (EU) nr. 165/2014 (forordningen om takografer) sigter mod at afhjælpe mangler i den nuværende lovgivning, herunder manglende klarhed, uensartet gennemførelse og utilstrækkelig håndhævelse, samt lette et styrket samarbejde mellem medlemsstaterne og de relevante myndigheder.

Ordførerens holdning

Ordføreren støtter Kommissionens "Europa på vej"-lovpakke og dette forslag, da det sigter mod at fremme lige vilkår og fair konkurrence i sektoren, samtidig med at unødvendige administrative byrder mindskes, digitaliseringen af transportdokumenter fremskyndes og håndhævelsen styrkes. Han mener, at det med henblik på at sikre vedtagelsen af en sammenhængende lovgivning er af allerstørste betydning, at alle forslag behandles som en helhed.

Ud fra et vejledende princip om "mindre regulering og bedre digitalisering" ønsker ordføreren at forbedre Kommissionens forslag yderligere på følgende centrale områder:

1. Førernes arbejdsbetingelser og fleksibilitet

Vejtransport, navnlig langturs- og international transport, står foran en truende mangel på førere i alle medlemsstater. Dette skyldes til dels førernes leve- og arbejdsbetingelser. De indebærer lange perioder væk fra hjemmet og en systemisk mangel på passende indkvarteringsmuligheder.

– Større fleksibilitet i anvendelsen af køre- og hviletider

Førere, som udfører lange internationale transporter, tilbringer lange perioder væk fra deres bopæl. De nuværende krav om regulær ugentlig hviletid forlænger disse perioder unødigt. Ordføreren støtter forslaget om en tilpasning af EU-bestemmelserne om regulær ugentlig hviletid med henblik på at gøre det nemmere for førere både at udføre transporter i overensstemmelse med reglerne og nå hjem til deres bopæl for at afholde den regulære ugentlige hviletid, samtidig med at de får fuld kompensation for alle reducerede ugentlige hviletider.

– Hjemvenden til bopælen

Ordføreren ønsker at sikre, at operatørerne giver førerne både muligheden for og midlerne til at vende hjem mindst en gang om måneden uden en uforholdsmæssig begrænsning af hviletiden hjemme. Ordføreren foreslår endvidere en præcisering af definitionen på "hjem" for at undgå ukorrekt anvendelse.

– Krav om regelmæssig ugentlig hviletid

Ordføreren er enig i, at der er behov for en præcision af kravene om ugentlig hviletid for så vidt angår det sted, hvor den ugentlige hviletid bør tilbringes, på grund af de nuværende forskelle mellem medlemsstaterne med hensyn til fortolkningen og gennemførelsen af disse krav.

Ordføreren støtter Kommissionens forslag om at indføre et forbud mod at tilbringe ugentlige hviletider på samlet over 45 timer eller derover i et køretøj og udvide det til også at omfatte den reducerede ugentlige hviletid. Ordføreren er enig i, at arbejdsgiverne skal sørge for, at førerne har adgang til passende indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære faciliteter, når førerne ikke er i stand til at tage en ugentlig hviletid på en privat adresse efter eget valg.

Ikke desto mindre minder ordføreren om, at førere og køretøjer af sikkerheds- og forsikringsmæssige hensyn ikke bør adskilles, og at det derfor i transportsektoren er almindeligt, at førerne tilbringer deres hviletid i førerhuset.

– Krav om særlige parkeringsområder

Ordføreren foreslår derfor at indføre en undtagelse fra den generelle regel om, at en ugentlig hviletid ikke må tilbringes i førerhuset, på betingelse af at den tilbringes på et særligt certificeret parkeringsområde.

Certifikaterne for særlige parkeringsområder bør fastsætte kravene til disse særlige parkeringsområder af forskellige typer, hvor førere kan tilbringe deres hviletider i køretøjet. Kravene bør sikre, at alle de faciliteter, der er nødvendige for gode betingelser for hvile – sundhedsmæssige, kulinariske, sikkerhedsmæssige m.fl. – samt muligheden for forudbetaling er til stede. Ordføreren ønsker at sikre, at førernes dagpenge bruges til parkering og dagligt underhold, sådan som det er hensigten.

Ordføreren mener, at forskellige typer af organisationer, lokale myndigheder eller andre, bør tilskyndes til at deltage i anlæggelsen af disse parkeringspladser, som derefter skal certificeres af medlemsstatens kompetente myndighed. Det kunne enten ske ved hjælp af en forretningsmodel eller som en social virksomhed, hvis blot kravene overholdes.

– Krav vedrørende faktisk køretid

Førere står ofte over for uforudsete omstændigheder, der gør det umuligt at nå en ønsket destination med henblik på at tilbringe den ugentlige hviletid uden at overtræde EU-bestemmelserne. Ordføreren er enig i forslaget om at gøre det nemmere for førere at håndtere sådanne omstændigheder og sætte dem i stand til at nå den destination, hvor de agter at tilbringe deres ugentlige hviletid, uden at krænke kravene med hensyn til maksimal ugentlig køretid. Ordføreren ændrer imidlertid forslaget, så det kun finder anvendelse, når føreren forsøger at nå frem til virksomhedens driftscenter for at tilbringe hviletiden hjemme.

2. "Intelligent" håndhævelse:

– Intelligente takografer

Ordføreren mener, at en forbedret håndhævelse er afgørende for at nå formålene med forslaget. For at standardisere håndhævelsespraksissen og således yderligere øge effektiviteten og lønsomheden af en grænseoverskridende håndhævelsesindsats er det afgørende at fastsætte klare regler for regulært administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne. I øjeblikket anvendes kontrolredskaberne forskelligt, og der mangler administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne, hvilket svækker grænseoverskridende håndhævelse. Det er ordførerens opfattelse, at en bedre udnyttelse af digitale værktøjer kan føre til en mindre restriktiv regulering for så vidt angår mange elementer af håndhævelsen.

Ordføreren er i denne forbindelse overbevist om, at det er nødvendigt at gøre brugen af intelligente takografer obligatorisk tidligere end forudsat i nærværende forordning. Det vil give mulighed for at udnytte fordelene ved denne nye anordning tidligere, hvilket vil styrke bestemmelseernes effektivitet og håndhævelsen af dem.

For at kunne udnytte de væsentlige oplysninger fra intelligente takografer må de håndhævende myndigheder råde over passende udstyr.

– Interoperable nationale databaser

De nationale håndhævende myndigheder oplever et stadigt større pres som følge af en mere kompleks lovgivning, et større trafikvolumen og en lang række forskellige situationer. Disse belastninger forstærkes af gentagne nedskæringer af finansiering og i antallet af kontrolpersonale på vejene på nationalt plan. Ordføreren mener, at der er behov for en tilgang, som passer til det 21. århundrede, og hvor der anvendes teknologi og dataanalyse til støtte for de nationale håndhævende myndigheder i deres arbejde. Han foreslår derfor, at medlemsstaterne opretter nationale databaser til indsamling, registrering og analyse af relevante data i overensstemmelse med den generelle forordning om databeskyttelse. Det vil gøre det muligt for de nationale myndigheder at få et samlet overblik over de aktiviteter, som nationale, EU-medlemsstaters og tredjelandes virksomheder udfører på medlemsstatens område.

Endvidere skulle de nationale databaser udelukkende være tilgængelige for andre medlemsstaternes håndhævende myndigheder. Dette vil yderligere forbedre effektiviteten af den nationale håndhævelse, idet håndhæverne herved vil få et mere fuldstændigt overblik over en given førers aktiviteter i løbet af en periode på 56 dage. Kun ved hjælp af sådanne redskaber kan håndhævelsen inden for international transport blive effektiv.

Ordføreren støtter idéen om at fremskynde gennemførelsen af e-CMR-værktøjet til informations- og dataudveksling. Dette indbefatter såvel kommunikation til de nationale databaser som lagring på den intelligente takograf.

BILAG: LISTE OVER ENHEDER OG PERSONER, SOM ORDFØREREN HAR MODTAGET INPUT FRA

Den følgende liste udarbejdes på frivillig basis og udelukkende på ordførerens ansvar. Ordføreren har modtaget input fra følgende foretagender eller personer som led i udarbejdelsen af betænkningen inden vedtagelsen i udvalget:

Enhed og/eller person
Euro Control Route
Federatie Nederlandse Vakbeweging
Christelijk Nationaal Vakbond
International Coach Tourism Federation
Discordia
Transport and Logistics Poland
Bundesverband der Deutschen Industrie
International Road Union
European Automobile Manufacturers Association
DHL Group
European Transport Workers' Federation
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
Austrian Federal Economic Chamber (WKÖ)
Association of International Road Transport Carriers in Poland
Freight Transport Association
CEGROBB
Transport en Logistiek Nederland
Kiwa Register B.V.
Fédération Française des Transports Routiers
European Shippers' Council
Amazone
Dansk Transport og Logistik
Repræsentanter for forskellige medlemsstaters regeringer
Repræsentanter for Europa-Kommissionen

26.4.2018

UDTALELSE FRA UDVALGET OM BESKÆFTIGELSE OG SOCIALE ANLIGGENDER

til Transport- og Turismeudvalget

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Ordfører for udtalelse(*): Georges Bach

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

KORT BEGRUNDELSE

Transportsektoren er en sektor kendetegnet ved hård konkurrence, som står over for store udfordringer. Manglen på kvalificerede førere er en af de største vanskeligheder. Sektoren vil kun være i stand til at tiltrække arbejdstagere, hvis arbejdsforholdene forbedres. Kørsel under nomadeagtige forhold, hvor man overnatter i førerhuset i ugevis og arbejder under pres og stress er blandt hovedårsagerne til det ofte negative image, som arbejdstagere har af den internationale transportsektor.

Formålet med forordningen om køre- og hviletider er at forbedre både førernes arbejdsvilkår og færdselssikkerheden i almindelighed. Såfremt de anvendes og håndhæves korrekt, opfylder de nuværende regler om køre- og hviletid stadig disse formål. Ordføreren foreslår derfor at bibeholde reglerne om køre- og hviletid som fastsat i den nuværende forordning.

Det er imidlertid problematisk for virksomheder og førere, der kører på tværs af grænserne, at de eksisterende regler fortolkes forskelligt i medlemsstaterne, og det gør det vanskeligere for myndighederne at foretage effektive kontroller.

Nationale myndigheder og kontrolorganer i de forskellige medlemsstater er nødt til at arbejde tættere sammen med henblik på at håndhæve og anvende reglerne korrekt og skabe retssikkerhed for virksomhederne og deres førere. Indførelsen af den digitale takograf i 2019 vil gøre kontrolforanstaltningerne enklere for nationale myndigheder, men også for virksomheder og førere. På grund af den hurtige udvikling inden for digitale teknologier er det nødvendigt at afkorte overgangsperioden for installation af digitale takografer, således at alle køretøjer, der henhører under forordningens anvendelsesområde, senest i 2024 vil være udstyret med digitale takografer.

For at sikre trafiksikkerheden og forbedre arbejdsvilkårene for førerne foreslår ordføreren at udvide forordningens anvendelsesområde til også at omfatte transport af varer med lette erhvervskøretøjer på under 3,5 tons, der opererer uden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted.

Førere har lov til at tilbringe deres pauser, daglige hviletid og reducerede ugentlige hviletid i førerhuset. Ordføreren støtter derfor fuldt ud tanken om et forbud mod at sove i førerhuset i den regulære ugentlige hviletid på 45 timer eller derover.

Der er imidlertid i dag mangel på passende infrastruktur til førere langs de europæiske veje. Der er behov for yderligere bestræbelser for at sikre finansiering til etablering og/eller modernisering af sikre parkeringsområder, ordentlige sanitære faciliteter samt passende indkvarteringsmuligheder.

Ordføreren støtter Kommissionens forslag, hvori det fastsættes, at kompensationen for reduceret ugentlig hviletid skal tages i kombination med en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer. Herudover vil virksomhederne være nødt til at organisere førernes arbejde på en sådan måde, at disse har mulighed for at vende tilbage til deres bopæl eller til et andet sted efter eget valg for at tilbringe en ugentlig hviletid på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid.

Det er ordførerens opfattelse, at disse foranstaltninger vil forbedre førernes arbejdsvilkår samt trafiksikkerheden og dermed gøre sektoren mere tiltrækkende.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at tage hensyn til følgende ændringsforslag:

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

Ændringsforslag

(1) For at kunne skabe en sikker, effektiv og socialt ansvarlig 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, **forholdsmæssige**, egnede og lette at anvende, og at de håndhæves og

konsekvent vis i hele Unionen.

gennemføres på effektiv og konsekvent vis i hele Unionen.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) Oprettelsen af en europæisk arbejdsmyndighed vil kunne spille en vigtig rolle i håndhævelsen af de bestemmelser, der er fastsat i denne forordning, navnlig ved at hjælpe medlemsstaterne med koordinering af kontroller, udveksling af data og bedste praksis samt uddannelse af inspektører.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 2

Kommissionens forslag

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. 561/2006⁹, 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.

(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. 561/2006⁹, 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 deres valg** 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.

⁹Europa-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).

⁹Europa-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 4

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

(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.

Ændringsforslag

(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 **og uensartet** anvendelse af kontrolredskaber og utilstrækkelig administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne.

Ændringsforslag 5

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 6

Forslag til forordning Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) Der er væsentlig forskel på godstransport og personbefordring. Førere af rutebiler eller busser er i tæt kontakt med deres passagerer og bør kunne være mere fleksible med hensyn til at holde pauser uden at udvide køretiden eller skære ned på hviletider og pauser.

Ændringsforslag 7

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 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.

(6) Førere, som udfører lange internationale transporter, tilbringer lange perioder væk fra egen bopæl. Det er derfor ønskværdigt, at bestemmelsen om regulær ugentlig hviletid ***håndhæves*** 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 hviletidsperioder. ***For at skabe sikre og ordentlige arbejdsbetingelser er det*** nødvendigt at sørge for, at operatørerne organiserer førernes arbejde, således at disse perioder væk fra egen bopæl ikke er overdrevent lange, ***og så førerne får mulighed for regelmæssigt at vende tilbage til deres bopæl og kan tilbringe deres hviletid under ordentlige forhold i fysiske rammer af god kvalitet. Vælger en fører at tilbringe hviletiden på egen bopæl, bør transportvirksomheden stille finansielle eller praktiske midler til rådighed, så føreren kan vende hjem til sin bopæl. Desuden bør hjemrejsens***

varighed ikke tages i betragtning ved beregningen af hviletidens længde. Vælger en fører at tilbringe hviletiden et andet sted end på sin bopæl, bør dette ikke tages i betragtning i forbindelse med beregningen af førerens ret til rejsegodtgørelse.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Medlemsstaterne fortolker og gennemfører kravene om ugentlig hviletid forskelligt for så vidt angår det sted, hvor den ugentlige hviletid skal holdes. Dette krav **bør** derfor præciseres for at sikre, at førerne får stillet egnet **indkvartering** til rådighed i forbindelse med deres regulære ugentlige **hviletid**, når disse ikke holdes på bopælen.

Ændringsforslag

(7) Medlemsstaterne fortolker og gennemfører kravene om ugentlig hviletid forskelligt for så vidt angår det sted, hvor den ugentlige hviletid skal holdes. **Med henblik på at sørge for, at førerne har gode arbejdsbetingelser og sikkerhedsmæssige forhold, bør** dette krav derfor præciseres for at sikre, at førerne får stillet **indkvartering, som er af god kvalitet og kønsneutral, eller et andet sted, som vælges af føreren og betales af arbejdsgiveren**, til rådighed i forbindelse med deres regulære ugentlige **hviletider**, når disse ikke holdes på bopælen. **Medlemsstaterne bør sikre, at der er tilstrækkeligt mange sikre parkeringsområder, som er tilpasset førernes behov.**

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) **Vejtransporter i Unionen omfatter i mange tilfælde transport med færge eller med jernbane på en del af strækningen. Der bør derfor fastsættes klare og hensigtsmæssige regler for hviletider og pauser i forbindelse med udførelsen af**

sådanne transporter.

Begrundelse

Der bør indføres undtagelser med hensyn til ugentlige hviletider i forbindelse med lange transporter med færge eller tog, navnlig i EU's periferi.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8a) For at sikre ordentlige arbejdsvilkår for førerne på de steder, hvor der læsses og losses, bør ejerne og operatørerne af disse faciliteter give førerne adgang til sanitære installationer.

Ændringsforslag 11

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 takografsystem udnyttes fuldt ud. Takografens funktionaliteter bør derfor forbedres for at gøre lokaliseringen mere præcis, især i forbindelse med internationale transportere.

(11) Med henblik på at øge omkostningseffektiviteten for så vidt angår håndhævelsen af de sociale bestemmelser **og forenkle den** bør potentialet for det gældende og det fremtidige takografsystem udnyttes fuldt ud. Takografens funktionaliteter bør derfor forbedres for at gøre lokaliseringen mere præcis, især i forbindelse med internationale transportere. **Kommissionen bør undersøge muligheden for at oprette en portal for vejtransport, eksempelvis GNSS, hvilket vil gøre det muligt for de nationale myndigheder at udnytte den intelligente fartskrivers potentiale fuldt ud.**

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning

Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11a) Den hurtige udvikling af nye teknologier og digitalisering i hele EU's økonomi samt behovet for lige konkurrencevilkår for virksomhederne i sektoren for international vejtransport gør det nødvendigt at afkorte overgangsperioden for montering af intelligente takografer i registrerede køretøjer. Den intelligente takograf vil bidrage til en bedre overvågning af gennemførelsen af EU-retten inden for vejtransportsektoren og til en forenkling af kontrollen og dermed lette de nationale myndigheders arbejde. Der bør snarest muligt og senest fra januar 2021 indføres pligt til montering af intelligente takografer i registrerede køretøjer.

Ændringsforslag 13

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11b) Anvendelsen af lette erhvervskøretøjer til varetransport er i tiltagende og giver anledning til illoyal konkurrence og forskelle i anvendelsen af forordning (EF) 561/2006, hvilket medfører uensartede arbejdsvilkår og går ud over færdselssikkerheden. Med henblik på at forbedre trafiksikkerheden og førernes arbejdsvilkår bør anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006 derfor udvides til at omfatte lette erhvervskøretøjer, som bruges til varetransport, medmindre køretøjet anvendes for virksomhedens eller førerens egen regning, eller såfremt kørsel ikke udgør hovedaktiviteten for føreren af køretøjet.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 11 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11c) For at sikre ordentlige sundheds- og sikkerhedsstandarder for førerne er det nødvendigt at etablere eller modernisere sikre parkeringsområder, ordentlige sanitære faciliteter og indkvarteringsmuligheder af god kvalitet. Der bør forefindes et tilstrækkeligt netværk af parkeringspladser inden for Unionen.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Betragtning 11 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11d) I sin beslutning om gennemførelsen af hvidbogen om transport fra 2011: status og vejen frem mod bæredygtig mobilitet overvejede Europa-Parlamentet oprettelsen af et europæisk vejagentur for at sikre korrekt gennemførelse af EU-lovgivningen og fremme standardisering i alle medlemsstater.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 1 – nr. -1 (nyt) Forordning (EF) nr. 561/2006 Artikel 1 – stk. 1 – litra a

Gældende ordlyd

Ændringsforslag

a) godstransport **med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive**

-1) Artikel 2, stk. 1, litra a), affattes således:

a) godstransport eller

*påhængsvogn eller sættevogn overstiger
3,5 ton, eller*

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 3 – litra h

Kommissionens forslag

h) køretøjer eller en kombination af køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport.

Ændringsforslag

h) køretøjer eller en kombination af køretøjer *med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 tons*, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)

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 mod vederlag, men for virksomhedens eller førerens egen regning, og hvor kørsel ikke udgør hovedaktiviteten for føreren af køretøjet"*

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 4 – litra r

Kommissionens forslag

r) "ikke-erhvervsmæssig varetransport": vejtransport, andet end

Ændringsforslag

r) "ikke-erhvervsmæssig varetransport": vejtransport *af passagerer*

vejtransport mod vederlag eller for egen regning, for hvilken der ikke opkræves nogen betaling, og som ikke genererer nogen indtægt."

eller varer, andet end vejtransport mod vederlag eller for egen regning, for hvilken der ikke opkræves nogen *direkte eller indirekte* betaling, og som ikke *direkte eller indirekte* genererer nogen indtægt.

Begrundelse

En yderligere præcisering af definitionen under hensyntagen til nye forretningsmodeller.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 4 – litra r a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a) I artikel 4 tilføjes følgende litra:

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

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 b (nyt)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 4 – litra r b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2b) I artikel 4 tilføjes følgende litra:

"rb) "let erhvervskøretøj": et køretøj, som anvendes til varetransport, og hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn ikke overstiger 3,5 tons."

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 1 – stk. 3

Kommissionens forslag

En fører, der deltager i flermandsbetjening, kan beslutte at tage en pause på 45 minutter i et køretøj, som køres af en anden fører, forudsat at den fører, der tager pausen, ikke assisterer den fører, der kører køretøjet.

Ændringsforslag

En fører, der deltager i flermandsbetjening, kan beslutte at tage en pause på 45 minutter i et køretøj, som køres af en anden fører, forudsat at den fører, der tager pausen, ikke assisterer den fører, der kører køretøjet.

Ved passagerbefordring ad vej kan føreren vælge at holde en pause af mindst 30 minutters varighed fulgt af en pause af mindst 15 minutters varighed fordelt over kørselsperioden på en sådan måde, at bestemmelserne i første stykke overholdes.

Begrundelse

Førere, der befordrer passagerer, bør have større fleksibilitet med hensyn til at holde pauser, så disse kan tilpasses passagerernes behov uden at forlænge køretider eller reducere hviletider og pauser.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 6 – første afsnit

Kommissionens forslag

a) I stk. 6 affattes første afsnit således:

“6. I fire på hinanden følgende uger skal en fører tage mindst:

a) fire regulære ugentlige hviletider, eller

b) to regulære ugentlige hviletider på mindst 45 timer og to reducerede ugentlige hviletider på mindst 24 timer.

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.”

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 24

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, tages før eller **som forlængelse af** en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer **som én fortløbende hviletid**.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra c

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 8a

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**:

- a) enten stillet til rådighed eller betalt af arbejdsgiveren, eller
- b) på bopælen eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren.

Ændringsforslag

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 **indkvartering uden for førerhuset, som er af god kvalitet og kønsneutral**, med passende **sanitære faciliteter** og **sovefaciliteter for føreren**.

- a) enten stillet til rådighed eller betalt af arbejdsgiveren, eller
- b) på bopælen eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren.

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra c

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 8b

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 et andet sted, der vælges af føreren**, i løbet af hver tre på hinanden følgende uger. **Føreren underretter skriftligt transportvirksomheden senest en måned inden en sådan hviletid, såfremt den tilbringes et andet sted end på førerens bopæl. Vælger en fører at tilbringe hviletiden på sin bopæl, stiller transportvirksomheden finansielle eller praktiske midler til rådighed, så føreren kan vende hjem til bopælen. Varigheden af førerens hjemrejse bør ikke tages i betragtning i forbindelse med beregningen af hviletidens længde. Vælger en fører at tilbringe hviletiden et andet sted end på sin bopæl, bør virksomheden ikke fratække rejseudgifterne fra førerens ret til rejsegodtgørelse.**

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning

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

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 – stk. 8b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) Følgende stykke indsættes:

8c. Senest den ... [datoen for denne forordnings ikrafttræden] og derefter hvert andet år forelægger medlemsstaterne en rapport for Kommissionen om tilgængeligheden af egnede hvilefaciliteter for førere og sikrede parkeringspladser på deres

område. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, hvori der fastsættes et fælles format for medlemsstaternes toårige rapporter i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 24, stk. 2.

Ændringsforslag 28

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

1. Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid eller 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 ugentlige hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads, der er til dennes rådighed.

Begrundelse

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

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 a (nyt)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 10 – stk. 1

Gældende ordlyd

1. En transportvirksomhed må ikke

Ændringsforslag

6a) I artikel 10 affattes stk. 1 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 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.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 3 – stk. 4

Gældende ordlyd

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.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 34 – stk. 7 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Ved ankomst til den egnede holdeplads indlæser føreren i den digitale takograf nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede, samt hvor og hvornår føreren krydsede grænsen i køretøjet. En medlemsstat kan pålægge førerne af køretøjer, der udfører indlandstransport på landets område, ud over landets nationalitetsmærke at tilføje mere

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

-1) I artikel 3 affattes stk. 4 således:

"4. 18 måneder 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."

Ændringsforslag

Ved ankomst til den *første* egnede holdeplads indlæser føreren i den digitale takograf nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede, samt hvor og hvornår føreren krydsede grænsen i køretøjet. 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.

detaljerede geografiske betegnelser, hvis medlemsstaten inden den 1. april 1998 har underrettet Kommissionen om disse detaljerede geografiske betegnelser.

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 36 – stk. 1 – nr. i

Gældende ordlyd

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

Ændringsforslag

2a) 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 33

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 b (nyt)

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.

Ændringsforslag

2b) 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 34

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 c (nyt)

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 36 – stk. 2 – nr. ii

Gældende ordlyd

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

Ændringsforslag

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

"ii) 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"

PROCEDURE I RÅDGIVENDE UDVALG

Titel	Om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer
Referencer	COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.6.2017
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	EMPL 15.6.2017
Associerede udvalg – dato for meddelelse på plenarmødet	14.12.2017
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Georges Bach 3.10.2017
Behandling i udvalg	23.1.2018 26.2.2018
Dato for vedtagelse	25.4.2018
Resultat af den endelige afstemning	+: 32 –: 14 0: 7
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Georges Bach, Heinz K. Becker, Rosa D'Amato, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Michaela Šojdrová, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Dominique Bilde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz

**ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB
I RÅDGIVENDE UDVALG**

32	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea, Rosa D'Amato
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Heinz K. Becker, Jérôme Lavrilleux, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Michael Detjen, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Georgi Pirinski, Evelyn Regner, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

14	-
ECR	Czesław Hoc, Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
PPE	Danuta Jazłowiecka, Adam Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Michaela Šojdrová, Romana Tomc

7	0
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
PPE	Verónica Lope Fontagné

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller

PROCEDURE I KORRESPONDERENDE UDVALG

Titel	Om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer		
Referencer	COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)		
Dato for høring af EP	31.5.2017		
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.6.2017		
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	EMPL 15.6.2017		
Associerede udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	EMPL 14.12.2017		
Ordførere Dato for valg	Wim van de Camp 30.6.2017		
Behandling i udvalg	23.1.2018	20.3.2018	15.5.2018
Dato for vedtagelse	4.6.2018		
Resultat af den endelige afstemning	+: -: 0:	33 14 1	
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Bas Eickhout, Michael Gahler, Maria Grapini, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Marek Plura, Franck Proust, Dario Tamburrano		
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Frank Engel, José Manuel Fernandes, Lampros Fountoulis, Barbara Kappel, Andrey Novakov, Marco Valli		
Dato for indgivelse	7.6.2018		

ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I KORRESPONDERENDE UDVALG

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Merja Kyllönen
PPE	Deirdre Clune, Andor Deli, Frank Engel, José Manuel Fernandes, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrej Novakov, Marek Plura, Claudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Marita Ulvskog, Janusz Zemke

14	-
EFDD	Daniela Aiuto, Dario Tamburrano, Marco Valli
ENF	Marie-Christine Arnautu, Barbara Kappel
GUE/NGL	Marie-Pierre Vieu
NI	Lampros Fountoulis
EPP	Georges Bach, Franck Proust
S&D	Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy
VERTS/ALE	Michael Cramer, Bas Eickhout, Keith Taylor

1	0
PPE	Massimiliano Salini

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller

Ændringsforslag