

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2020/1054**2022/EES/26/33****frá 15. júlí 2020**

um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 að því er varðar lágmarkskröfur um daglegan og vikulegan hámarksakstur tíma, lágmarksvinnuhlé og daglegan og vikulegan hvíldartíma og reglugerð (ESB) nr. 165/2014 að því er varðar staðarákvörðun með aðstoð ökurita (*)

EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 1. mgr. 91. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins (1),

með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar (2),

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð (3),

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Góð vinnuskilyrði ökumanna og sanngjörn viðskiptaskilyrði flutningafyrirtækja eru afar mikilvæg til að koma á fót öruggum, skilvirkum og félagslega ábyrgum flutningageira á vegum í því skyni að koma í veg fyrir mismunun og laða til sín hæfa starfsmenn. Til að greiða fyrir þessu ferli skiptir sköpum að félagsmálalöggjöf í Sambandinu um flutninga á vegum sé skýr, hófleg, henti til fyrirhugaðrar notkunar, henni sé auðvelt að beita og framfylgja og að hún sé framkvæmd á skilvirkan og samræmdan hátt í öllu Sambandinu.
- 2) Eftir að hafa metið skilvirkni og árangur af framkvæmd núverandi félagsmálalöggjafar í Sambandinu um flutninga á vegum, einkum reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 (4), komu í ljós tilteknir annmarkar á framkvæmd þessa lagaramma. Óljósar reglur um vikulega hvíldartíma, hvíldaraðstöðu og vinnuhlé í fjölmönnun, auk þess að ekki eru fyrir hendi reglur um heimkomu bílstjóra, hafa leitt til ólíkra túlkana og starfsvenja við framkvæmd í aðildarríkjunum. Nokkur aðildarríki hafa nýlega samþykkt einhliða ráðstafanir sem auka enn frekar á réttaróvissu og ójafna meðferð ökumanna og rekstraraðila. Hámarksakstur tími á dag og á viku er þó skilvirk leið til að betrubæta félagslegar aðstæður ökumanna og almennt umferðaröryggi. Þörf er á þrotlausri viðleitni til að tryggja reglufylgni.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjótíð. ESB L 249, 31.7.2020, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 78/2022 frá 18. mars 2022 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

(1) Stjótíð. ESB C 197, 8.6.2018, bls. 45.

(2) Stjótíð. ESB C 176, 23.5.2018, bls. 57.

(3) Afstaða Evrópuþingsins frá 4. apríl 2019 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og afstaða ráðsins eftir fyrstu umræðu frá 7. apríl 2020 (Stjótíð. ESB C 151, 6.5.2020, bls. 1). Afstaða Evrópuþingsins frá 9. júlí 2020 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum).

(4) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 frá 15. mars 2006 um samþæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum og um breytingu á reglugerðum ráðsins (EBE) nr. 3821/85 og (EB) nr. 2135/98 og niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3820/85 (Stjótíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 1).

- 3) Í því skyni að efla umferðaröryggi er brýnt að hvetja flutningafyrirtæki til að tileinka sér öryggismenningu sem er viðhöfð á öllum stigum. Til að forðast brot á reglum um akstur og hvíld eða að stofna öryggi á vegum í hættu ætti einkum að vera óheimilt að tengja launagreiðslu sem er byggð á frammistöðu við tímann sem þarf fyrir flutning á farþegum á áfangastað þeirra eða fyrir afhendingu vara.
- 4) Eftirámat á reglugerð (EB) nr. 561/2006 staðfesti að ósamræmi og óskilvirkni í framfylgd félagsmálalöggjafar í Sambandinu væri einkum sökum óljósra reglna, óskilvirkrar og ójafnar notkunar stjórnþækja og ófullnægjandi samvinnu á sviði stjórnsýslu milli aðildarríkjanna.
- 5) Til að auka skýrleika og samræmi ætti að skilgreina undanþágu frá gildissviði reglugerðar (EB) nr. 561/2006 að því er varðar notkun ökutækis sem er ekki í atvinnuskyni.
- 6) Skýrar, hentugar, hóflegar reglur sem er framfylgt á sama hátt gegna einnig veigamiklu hlutverki við að ná stefnumiðum um bætt vinnuskilyrði ökumanna og að tryggja öraskaða og sanngjarna samkeppni milli rekstraraðila og stuðla að umferðaröryggi allra vegfaranda.
- 7) Núgildandi kröfur um vinnuhlé hafa reynst óhentugar og óhagkvæmar fyrir ökumenn í teymi sem skiptast á að keyra. Því þykir rétt að aðlaga kröfuna um að skrá hlé að sértækum einkennum flutningastarfseminnar sem ökumenn sem aka sem teymi inna af hendi, án þess að stefna öryggi ökumanns eða umferðaröryggi í hættu.
- 8) Ökumenn sem stunda millilandaflutninga um langar vegalengdir verja löngum tíma fjarri heimilum sínum. Núverandi kröfur um reglubundinn vikulegan hvíldartíma gætu framlengt þennan tíma að óþörfu. Því er æskilegt að aðlaga ákvæðin um reglubundinn vikulegan hvíldartíma þannig að auðveldara sé fyrir ökumenn að stunda millilandaflutninga um langar vegalengdir í samræmi við reglur og að komast heim til sín í sinn reglubundna vikulega hvíldartíma auk þess að fá bætur vegna allra styttri vikulegra hvíldartíma. Með hliðsjón af þeim mun sem er á farþegaflutningum og vöruflutningum ætti þessi möguleiki ekki að gilda um ökumenn þegar þeir stunda farþegaflutninga.
- 9) Allur sveigjanleiki við gerð áætlana um hvíldartíma ökumanna ætti að vera gagnsær og fyrirsjáanlegur fyrir ökumanninn og ætti á engan hátt að stefna umferðaröryggi í hættu með því að auka þreytustig ökumanna eða að leiða til verri vinnuskilyrða. Þessi sveigjanleiki ætti því ekki að breyta núverandi vinnutíma ökumanns eða tveggja vikna hámarksakstur tíma og ætti að vera háður strangari reglum um bætur vegna styttri hvíldartíma.
- 10) Til að tryggja að þessi sveigjanleiki sé ekki misnotaður er nauðsynlegt að skilgreina umfang hans með skýrum hætti auk þess að kveða á um viðeigandi eftirlit. Umfangið ætti því að takmarkast við þá ökumenn sem verja stytum vikulegum hvíldartíma sínum á viðmiðunartímabilinu utan aðildarríkis fyrirtækisins og utan búsetustaðar ökumanns. Hafa má eftirlit með þessu með því að fara yfir ökuritaskrárnar við vegaeftirlit og á athafnasvæði flutningafyrirtækis þar sem að í þeim má finna staðsetninguna þar sem hvíldartímabil hófst og hvar því lauk, auk upplýsinga sem tengjast einstökum ökumönnum.
- 11) Til að tryggja skilvirka framkvæmd er mikilvægt að við vegaeftirlit geti lögbær yfirvöld staðfest að farið hafi verið að reglum um aksturs- og hvíldartíma daginn sem eftirlitið fer fram og á næstliðnum 56 dögum.
- 12) Örar tækniframfarir leiða í áföngum til sjálfvirkni aksturskerfa þar sem þörf er á minni eða engri beinni fhlutun frá ökumanni. Til að takast á við þessar breytingar þarf mögulega að aðlaga núgildandi löggjöf, þ.m.t. reglur um akstur og hvíldartíma, til þess að tryggja umferðaröryggi, jöfn samkeppnis-kilyrði og til að bæta vinnuskilyrði jafnframt því að gera Sambandinu kleift að ryðja brautina að því er varðar nýja og nýstárlega tækni og starfsvenjur. Framkvæmdastjórnin ætti því að leggja fram skýrslu þar sem lagt er mat á sjálfvirk aksturskerfi í aðildarríkjunum, þ.m.t. ávinning af sjálfvirkri akstur-tækni. Skýrslunni ætti að fylgja, ef við á, tillaga að nýrri löggjöf.
- 13) Til að stuðla að félagslegum framförum þykir rétt að tilgreina hvar taka megi vikulega hvíldartíma sem tryggja ökumönnum viðunandi hvíldarskilyrði. Gæði gístaðstöðu eru sérstaklega mikilvæg meðan á reglubundnum vikulegum hvíldartímum stendur sem ökumaður ætti að verja fjarri stýrihúsi ökutækis í viðeigandi gístaðstöðu á kostnað flutningafyrirtækisins sem vinnuveitanda. Í því skyni að tryggja góð vinnuskilyrði og öryggi ökumanna þykir rétt að skýra kröfuna um að ökumönnum skuli útveguð vönduð og kynjavæn gístaðstaða í vikulegum hvíldartíma ef hann er tekinn fjarri heimili þeirra.

- 14) Einnig er nauðsynlegt að kveða á um að flutningafyrirtæki skipuleggi vinnu ökumanna þannig að tímabil fjarri heimili séu ekki óhóflega löng og að ökumenn geti notið góðs af löngum hvíldartímabilum sem koma í stað stytts vikulegs hvíldartíma. Við skipulagningu á endurkomu ætti að gera ráð fyrir að ökumenn nái að bækistöð flutningafyrirtækis í staðfestuáðildarríki þess eða að búsetustað sínum og að þeim sé frjálst að ákveða hvar þeir verji hvíldartíma sínum. Til að sýna fram á að flutningafyrirtækin uppfylli skuldbindingar sínar að því er varðar skipulagningu á reglubundinni endurkomu ættu flutningafyrirtæki að geta notað ökuritaskrár, vaktaskrár ökumanna eða önnur gögn. Slík gögn ættu að vera aðgengileg og lögð fram í húsnæði flutningafyrirtækis ef eftirlitsyfirvöld fara þess á leit.
- 15) Þar sem ekki er mögulegt að taka reglulega vikulega hvíldartíma og lengri hvíldartíma í ökutæki eða á bílastæðasvæði heldur eingöngu í viðeigandi gístaðstöðu sem kann að vera við hlið bílastæðasvæðis er afar mikilvægt að gera ökumönnum kleift að finna örugg og áreiðanleg bílastæðasvæði sem veita viðeigandi öryggisstig og aðstöðu. Framkvæmdastjórnin hefur þegar kannað hvernig hvetja megi til þróunar á hágæða bílastæðasvæðum, þ.m.t. nauðsynlegar lágmarkskröfur. Framkvæmdastjórnin ætti því að þróa staðla um örugg og áreiðanleg bílastæðasvæði. Þessir staðlar ættu að stuðla að því að koma hágæða bílastæðasvæðum á laggirnar. Staðlana má endurskoða til að greiða aðgengi að óhefðbundnu eldsneyti í samræmi við stefnu um þróun á þeim grunnvirkjum. Þar að auki er mikilvægt að sjá til þess að bílastæðasvæði séu laus við ís og snjó.
- 16) Örug og áreiðanleg bílastæðasvæði ættu að vera háð úttektaraðferð sem gerir kleift að votta þau í samræmi við staðla Sambandsins. Þessar úttektaraðferðir ættu einnig að tryggja að bílastæðasvæði haldi áfram að uppfylla þessa staðla. Fela ætti framkvæmdastjórninni það verkefni að undirbúa vottunarmeðferð fyrir þróun örugga og áreiðanlegra bílastæðasvæða í Sambandinu.
- 17) Það er í þágu umferðaröryggis og framfylgdar að allir ökumenn séu að fullu meðvitaðir um reglur um akstur og hvíldartíma og hættuna sem stafar af þreytu. Í því skyni er mikilvægt að auðvelt sé að nálgast upplýsingar um hvíldaraðstöðu sem er fyrir hendi. Framkvæmdastjórnin ætti því að veita upplýsingar um örugg og áreiðanleg bílastæðasvæði á notendavænu vefsetri. Þessum upplýsingum skal haldið uppfærðum.
- 18) Til að tryggja áframhaldandi öryggi og áreiðanleika bílastæðasvæða ætti að fela framkvæmdastjórninni vald til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins að því er varðar að koma á stöðlum um þjónustustig á örugum og áreiðanlegum bílastæðasvæðum og verklagsreglum varðandi vottun á öryggi og áreiðanleika bílastæðasvæða. Einkar mikilvægt er að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga, og að þetta samráð fari fram í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016⁽⁵⁾. Til að tryggja jafna þátttöku við undirbúning framseldra gerða skulu Evrópuþingið og ráðið fá öll skjöl á sama tíma og sérfræðingar aðildarríkja og sérfræðingar þeirra hafa kerfisbundinn aðgang að fundum sérfræðingahópa framkvæmdastjórnarinnar sem vinna að undirbúningi framseldra gerða.
- 19) Í endurskoðuðum viðmiðunarreglum samevrópska flutninganetsins sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1315/2013⁽⁶⁾ er gert ráð fyrir uppbyggingu bílastæðasvæða á stofnvegum með mislægum vegamótum með u.þ.b. 100 km millibili til að útvega viðeigandi, örugg og áreiðanleg bílastæði fyrir þá sem nota vegina í atvinnuskyni. Til að flýta fyrir og stuðla að byggingu fullnægjandi bílastæðagrunnvirkja er mikilvægt að fyrir hendi séu nægileg tækifæri til sameiginlegrar fjármögnunar frá Sambandinu í samræmi við núverandi og síðari réttargerðir Sambandsins þar sem skilyrði fyrir slíkum fjárstuðningi eru fastsett.
- 20) Á mörgum flutningaleiðum á vegum innan Sambandsins er farið með ferjum eða járnbrautum hluta leiðarinnar. Því skal setja skýr og viðeigandi ákvæði um hvíldartíma og vinnuhlé í slíkum flutningum.

⁽⁵⁾ Stjútíð. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.

⁽⁶⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1315/2013 frá 11. desember 2013 um viðmiðunarreglur Sambandsins varðandi uppbyggingu samevrópska flutninganetsins og um niðurfellingu á ákvörðun nr. 661/2010/ESB (Stjútíð. ESB L 348, 20.12.2013, bls. 1).

- 21) Ökumenn standa stundum frammi fyrir ófyrirséðum aðstæðum sem gerir þeim ómögulegt að ná tilætluðum áfangastað til að taka vikulega hvíldartíma án þess að brjóta í bága við reglur Sambandsins. Æskilegt er að auðvelda ökumönnum að ráða fram úr þessum aðstæðum og að gera þeim kleift að ná áfangastað sínum til að taka vikulegan hvíldartíma. Óvenjulegar aðstæður af þessu tagi eru skyndilegar aðstæður sem eru óumflýjanlegar og ófyrirséðar þar sem fyrirvaralaust verður ómögulegt í stuttan tíma að beita ákvæðum þessarar reglugerðar í heild sinni. Þess vegna ætti ekki að nota slíkar aðstæður á kerfisbundinn hátt til að forðast að fara að ákvæðum þessarar reglugerðar. Til að tryggja rétta framfylgd ætti ökumaður að skrásetja sérstöku aðstæðurnar sem leiða til frávika frá reglunum. Enn fremur ættu verndarráðstafanir að tryggja að aksturstími sé ekki óhóflegur.
- 22) Til að draga úr og komast hjá mismunandi starfsvenjum við framkvæmd og til að auka árangur og skilvirkni framfylgdar yfir landamæri, er nauðsynlegt að koma á skýrum reglum um reglubundna samvinnu á sviði stjórnsýslu milli aðildarríkjanna.
- 23) Aðildarríki ættu að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að landsbundnum reglum um viðurlög við brotum á reglugerð (EB) nr. 561/2006 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 ⁽⁷⁾ sé framfylgt á skilvirknan hátt, í réttu hlutfalli við brot og þannig að þau hafi varnaðaráhrif. Mikilvægt er að tryggja fagmönnum greiðan aðgang að upplýsingum um viðurlög sem gilda í hverju aðildarríki. Evrópska vinnuálastofnunin, sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1149 ⁽⁸⁾, gæti greitt fyrir þessum aðgangi með því að gera upplýsingarnar aðgengilegar á sameiginlega vefsetrinu innan Sambandsins sem gegnir hlutverki sameiginlegrar gáttar til að fá aðgang að upplýsingaveitum og þjónustu á vettvangi Sambandsins og á landsvísu á öllum opinberum tungumálum Sambandsins sem komið var á fót með reglugerð (ESB) 2018/1724 ⁽⁹⁾.
- 24) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd reglugerðar (EB) nr. 561/2009 ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald til að skýra ákvæði í þeirri reglugerð og til að koma á sameiginlegri nálgun við beitingu þeirra og framfylgd. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- 25) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd reglugerðar (EB) nr. 165/2009 ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald til að kveða á um ítarleg ákvæði um samræmda beitingu skyldunnar um að skrá og geyma gögn sem tengjast för ökutækis yfir landamæri og aðgerðir og nauðsynleg ítarleg ákvæði að því er varðar samræmda beitingu ákvæða um kröfur um gögn og virkni, auk ákvæða um uppsetningu ökurita. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 182/2011.
- 26) Til að auka kostnaðarhagkvæmni við framfylgd félagsmálalöggjafar ætti að fullnýta núverandi snjallökuritaferfi og þar að auki ættu snjallökuritar að vera skyldubundnir í léttum atvinnuökutækjum sem eru yfir tiltekinni þyngd og eru starfrækt við millilandaflutninga gegn gjaldi. Því ætti að betrubæta virkni ökurita til að heimila nákvæmari staðarákvörðun.
- 27) Kostnaðarhagkvæmni við framfylgd félagsmálalöggjafar, ör þróun nýrrar tækni, stafvæðing í gervöllu hagkerfi Sambandsins og þörfin fyrir jöfn samkeppnisskilyrði meðal fyrirtækja í alþjóðlegum millilandaflutningi á vegum gera það nauðsynlegt að stytta umbreytingartímabilið að því er varðar uppsetningu snjallökurita í skráðum ökutækjum. Snjallökuritar stuðla að einfaldara eftirliti og greiða því fyrir starfi landsyfirvalda.

⁽⁷⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 frá 4. febrúar 2014 um ökurita í flutningum á vegum, niðurfellingu reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3821/85 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum og breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 um samhæfingu tiltekinnna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum (Stjtið. ESB L 60, 28.2.2014, bls. 1).

⁽⁸⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1149 frá 20. júní 2019 um að koma á fót evrópskri vinnuálastofnun, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 883/2004, (ESB) nr. 492/2011 og (ESB) 2016/589 og um niðurfellingu ákvörðunar (ESB) 2016/344 (Stjtið ESB L 186, 11.7.2019, bls. 21).

⁽⁹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1724 frá 2. október 2018 um að koma á einni stafrænni gátt til að veita aðgang að upplýsingum, málsmeðferðarreglum og aðstoð og þjónustu til lausnar á vandamálum og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 1024/2012 (Stjtið. ESB L 295, 21.11.2018, bls. 1).

⁽¹⁰⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtið. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

- 28) Til að tryggja að öikumenn, rekstraraðilar og eftirlitsyfirvöld njóti ávinnings af snjallökuritum eins fljótt og mögulegt er, þ.m.t. sjálfvirkri skráning þeirra á för yfir landamæri, ættu fyrirliggjandi ökutækjaflotar að vera útbúnir með slíkum búnaði innan hæfilegs tímabils frá gildistöku ítarlegu tæknilegu ákvæðanna. Slíkt tímabil mun tryggja nægilegan tíma til undirbúnings.
- 29) Í ökutækjum sem eru ekki útbúnir með snjallökurita ætti að skrá ferð yfir landamæri aðildarríkis í ökurita á næsta mögulega viðkomustað við landamærin eða eftir að farið er yfir þau.
- 30) Skráning starfsemi í ökurita er veigamikill hluti af starfi ökumanns. Því er áriðandi að öikumenn hljóti viðeigandi þjálfun í að nota nýja eiginleika ökurita sem eru settir á markað. Sem vinnuveitendur skulu flutningafyrirtæki standa straum af kostnaði í tengslum við þessa þjálfun.
- 31) Eftirlitsmenn sem kanna hvort farið sé að viðeigandi lögum Sambandsins við flutninga á vegum standa frammi fyrir áskorunum vegna þeirra mismunandi ökurita sem eru í notkun og örrar þróunar á háþróaðri tækni við að hagræða gögnum. Þetta er einkum raunin við vegaeftirlit. Því er brýnt að eftirlitsmenn hljóti viðeigandi þjálfun til að tryggja að þeir séu meðvitaðir um nýjustu tækniþróun og tækni við að hagræða gögnum.
- 32) Ef eftirlitsmaður fjarlægir innsigli af ökurita við eftirlit er eftirlitsmanninum heimilt að endurinnsgla ökuritann við tilteknar ítarlega skjalfestar aðstæður í því skyni að draga úr álagi á flutningafyrirtæki og eftirlitsyfirvöld.
- 33) Með hliðsjón af samfelldri tækniþróun er framkvæmdastjórnin að kanna möguleikann á að þróa nýjar tæknilausnir sem bjóða upp á sama hagræði og öryggi og það sem snjallökuritar bjóða upp á, fyrir sama eða lægri tengdan kostnað.
- 34) Mikilvægt er að flutningafyrirtæki með staðfestu í þriðju löndum falli undir reglur sem eru jafngildar reglum Sambandsins þegar þau stunda flutninga á vegum á yfirráðasvæði Sambandsins. Framkvæmdastjórnin ætti að meta beitingu þessarar meginreglu á vettvangi Sambandsins og leggja til viðeigandi lausnir sem skal samið um í tengslum við Evrópusamninginn um störf áhafna ökutækja sem annast alþjóðlega flutninga á vegum (AETR-samningurinn).
- 35) Vöruflutningar eru frábrugðnir flutningi á fólki. Framkvæmdastjórnin ætti því að meta hvort leggja ætti til meira viðeigandi reglur um flutninga á fólki, einkum að því er varðar óreglubundna flutninga eins og skilgreint er í 4. lið 2. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 ⁽¹⁾.
- 36) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiðum þessarar reglugerðar, þ.e. að bæta umferðaröryggi og vinnuskilyrði ökumanna í Sambandinu með samræmingu á reglum um aksturstíma, vinnuhlé og hvíldartíma í flutningum á vegum og samræmingu á reglum um notkun ökurita og framfylgd þeirra, og þeim verður þar af leiðandi, vegna eðlis markmiðanna, betur náð á vettvangi Sambandsins, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná þessum markmiðum.
- 37) Því ætti að breyta reglugerðum (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014 til samræmis við það.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Reglugerð (EB) nr. 561/2006 er breytt sem hér segir:

- 1) Eftirfarandi liður bætist við í 1. mgr. 2. gr.

„aa) frá 1. júlí 2026, vöruflutninga á milli landa eða gestaflutninga þegar leyfilegur hámarksmassi ökutækisins, að meðtöldum eftirvögnum eða festivögnum, er meiri en 2,5 tonn eða“.

⁽¹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir flutninga með hópbifreiðum milli landa og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 (Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 88).

2) Ákvæðum 3. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað aa-liðar kemur eftirfarandi:

„aa) ökutækjum eða samtengdum ökutækjum þegar leyfilegur heildarmassi er ekki meiri en 7,5 tonn sem eru notuð:

- i. til að flytja efni, búnað eða vélar sem ökumaður notar við vinnu sína eða
- ii. við afhendingu á handunnum vörum,

eingöngu innan við 100 km radíus frá bækistöð fyrirtækisins og með þeim skilyrðum að akstur ökutækisins sé ekki aðalstarf ökumannsins og að flutningastarfsemi fari ekki fram gegn gjaldi.“

b) Eftirfarandi liður bætist við:

„ha) ökutækjum með leyfilegan hámarks massa, að meðtöldum eftirvögnum eða festivögnum, sem er meiri en 2,5 tonn en ekki meiri en 3,5 tonn, sem eru notuð til vöruflutninga, ef flutningurinn er ekki gegn gjaldi en fyrir eigin reikning fyrirtækisins eða ökumannsins og ef akstur er ekki aðalstarf aðilans sem ekur ökutækinu.“

3) Eftirfarandi lið er bætt við 4. gr.:

„r) „flutningar sem ekki eru stundaðir í atvinnuskyni“: flutningar á vegum, aðrir en þeir sem stundaðir eru gegn gjaldi eða fyrir eigin reikning, þar sem ekki er tekið á móti beinni eða óbeinni greiðslu og sem leiða hvorki til tekjuöflunar ökumanns ökutækisins eða annarra með beinum eða óbeinum hætti, og tengjast ekki atvinnu- eða viðskipta- starfsemi.“

4) Í stað 5. mgr. 6. gr. kemur eftirfarandi:

„5. Ökumaður skal skrá þann tíma sem notaður er eins og lýst er í e-lið 4. gr. ásamt þeim tíma sem hann notar til aksturs í atvinnuskyni og fellur ekki undir gildissvið þessarar reglugerðar sem „önnur vinna“ og skal hann skrá öll þau tímabil sem hann er tiltækur, eins og skilgreint er í b-lið 3. gr. tilskipunar 2002/15/EB, í samræmi við iii. lið b-liðar 5. mgr. 34. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 (*). Þessar upplýsingar skal annaðhvort skrá handvirkt á ökuritaskífu, útprent eða með því að nota búnað til handvirkrar innfærslu í skráningarbúnaðinn.

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 frá 4. febrúar 2014 um ökurita í flutningum á vegum, niðurfellingu reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3821/85 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum og breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum (Stjtið. ESB L 60, 28.2.2014, bls. 1).“

5) Í 7. gr. er eftirfarandi málsgrein bætt við:

„Ökumaður í fjölmönnun má taka 45 mínútna vinnuhlé í ökutæki sem er ekið af öðrum ökumanni að því tilskildu að ökumaðurinn sem er í vinnuhléi aðstoði ekki ökumanninn sem ekur ökutækinu.“

6) Ákvæðum 8. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 6. mgr. kemur eftirfarandi:

„6. Á tveimur samfelldum vikum skal ökumaður fá a.m.k.:

a) tvisvar sinnum vikulegan hvíldartíma eða

b) einn reglubundinn, vikulegan hvíldartíma og einn styttn, vikulegan hvíldartíma sem skal vara í a.m.k. sólarhring.

Vikulegur hvíldartími skal hefjast eigi síðar en sex sólarhringum frá lokum síðasta vikulega hvíldartíma.

Þrátt fyrir ákvæði fyrstu undirgreinar, má ökumaður sem stundar millilandaflutninga á vörum, utan aðildarríkisins þar sem flutningafyrirtækið hefur staðfestu, taka tvo samfellda stytta, vikulega hvíldartíma að því tilskyldu að ökumaðurinn taki a.m.k. fjóra vikulega hvíldartíma á fjórum samfelldum vikum þar sem a.m.k. tveir eru venjulegir vikulegir hvíldartímar.

Að því er varðar þessa málsgrein telst ökumaður stunda millilandaflutninga ef hann byrjar tvo samfelldu stytta, vikulegu hvíldartímana utan aðildarríkisins þar sem vinnuveitandi hefur staðfestu og landsins þar sem ökumaður hefur búsetustað.“

b) Eftirfarandi málsgrein bætist við:

„6b Sérhverja styttingu á vikulegum hvíldartíma skal þó bæta upp með samsvarandi samfelldum hvíldartíma innan þriggja vikna frá lokum þeirrar viku þegar hvíldartíminn var styttn.“

Ef tveir styttn, vikulegir hvíldartímar eru teknir samfelt í samræmi við þriðju undirgrein 6. mgr., skal hvíldartími koma á undan næsta vikulega hvíldartíma til að bæta upp þessa tvo styttn, vikulegu hvíldartíma.“

c) Í stað 8. mgr. kemur eftirfarandi:

„8. Reglubundnu, vikulegu hvíldartímarin og allir hvíldartímar sem eru lengri en 45 klst. sem eru teknir til að bæta upp fyrir skertan fyrri vikulegan hvíldartíma skulu ekki fara fram í ökutæki. Hvíldartímarin skulu teknir í hentugri, kynjavænni gístiaðstöðu með viðunandi svefn- og hreinlætisaðstöðu.“

Vinnuveitandi skal standa straum af öllum kostnaði vegna gistingar utan ökutækis.“

d) Eftirfarandi málsgrein bætist við:

„8a. Flutningafyrirtæki skulu skipuleggja vinnu ökumanna þannig að þeim sé kleift að komast aftur á bækistöð vinnuveitandans þar sem ökumaðurinn hefur að jafnaði aðsetur og þar sem vikulegur hvíldartími hans hefst, í aðildarríkinu þar sem vinnuveitandi hefur staðfestu, eða komast aftur á búsetustað sinn, innan fjögurra samfelldra vikna, til að verja a.m.k. einum reglubundnum, vikulegum hvíldartíma eða vikulegum hvíldartíma sem er lengri en 45 klst. sem kemur í stað stytts vikulegs hvíldartíma.“

Ef ökumaður hefur hins vegar tekið tvo samfellda stytta, vikulega hvíldartíma í samræmi við 6. mgr. skal flutningafyrirtækið skipuleggja vinnu ökumanns þannig að honum sé kleift að komast til baka áður en reglulegur, vikulegur hvíldartími hefst sem er lengri en 45 klst. og tekinn til að bæta upp styttn hvíldartíma.

Flutningafyrirtækið skal skrásetja hvernig það uppfyllir þessa skyldu og skal það geyma gögnin á athafnasvæði sínu til framvísunar að beiðni eftirlitsyfirvalda.“

e) Eftirfarandi málsgrein bætist við:

„10. Eigi síðar en 21. ágúst 2022 skal framkvæmdastjórnin meta og leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um hvort mögulegt sé að samþykkja meira viðeigandi reglur fyrir ökumenn sem stunda óreglubundna farþegaflutninga, eins og skilgreint er í 4. lið 2. gr. reglugerðar (EBE) nr. 1073/2009.“

7) Eftirfarandi grein bætist við:

„8. gr. a

1. Framkvæmdastjórnin skal tryggja öikumönnum sem stunda vöru- og farþegaflutninga á vegum greiðan aðgang að upplýsingum um örugg og áreiðanleg bílastæðasvæði. Framkvæmdastjórnin skal birta skrá yfir öll bílastæðasvæði sem hafa verið vottuð, í því skyni að útvega bílstjórum viðunandi:

— greiningu og forvarnir gegn átroðningi,

- lýsingu og skyggni,
- tengiliði og verklagsreglur við neyðarástand,
- kynjavæna hreinlætisaðstöðu,
- möguleika á að kaupa matvæli og drykkjarvöru,
- fjarskiptatengingar,
- aflgjafa.

Skrá yfir slík bílastæðasvæði skal gerð aðgengileg á miðlægu, opinberu vefsetri sem er uppfært reglulega.

2. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 23. gr. a til að koma á stöðlum þar sem ítarlegri upplýsingar eru tilgreindar um þjónustu- og öryggisstig að því er varðar svæðin sem eru tilgreind í 1. mgr. og að því er varðar verklagsreglur í tengslum við vottun bílastæðasvæða.

3. Öll bílastæðasvæði sem hafa verið vottuð mega tilgreina að þau séu vottuð í samræmi við staðla og verklagsreglur Sambandsins.

Í samræmi við c-lið 2. mgr. 39. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1315/2013 (*) eiga aðildarríkin að hvetja til þess að bílastæðum verið komið á fót fyrir þá sem nota vegina í atvinnuskyni.

4. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 31. desember 2024, leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um framboð á hvíldaráðstöðu fyrir ökumenn og öruggum og áreiðanlegum bílastæðasvæðum, og um þróun öruggra og áreiðanlegra bílastæðasvæða í samræmi við framseldu gerðirnar sem um getur í 2. mgr. Í skýrslunni má tilgreina ráðstafanir til að auka fjölda öruggra og áreiðanlegra bílastæðasvæða.

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1315/2013 frá 11. desember 2013 um viðmiðunarreglur Sambandsins varðandi uppbyggingu samevrópska flutninganetsins og um niðurfellingu á ákvörðun nr. 661/2010/ESB (Stj. ESB L 348, 20.12.2013, bls. 1).“

8) Ákvæðum 9. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„1. Þrátt fyrir ákvæði 8. gr. er heimilt að tjúfa daglegan, reglubundinn eða styttnan, vikulegan hvíldartíma fylgi ökumaður ökutæki um borð í ferju eða lest, þó ekki oftast en tvisvar vegna annarrar starfsemi og ekki lengur en í eina klukkustund í heild. Á meðan á þessum reglubundna daglega hvíldartíma eða stytta vikulega hvíldartíma stendur skal ökumaður hafa aðgang að svefnklefa, koju eða svefnplássi.

Að því er varðar reglubundinn vikulegan hvíldartíma gildir þessi undanþága eingöngu um ferju- eða lestarferðir þar sem:

- a) áætlað er að ferðin standi yfir í 8 klst. eða lengur og
- b) ökumaður hefur aðgang að svefnklefa í ferjunni eða lestinni.“

b) Í stað 2. liðar kemur eftirfarandi:

„2. Tími, sem ökumaður ökutækis notar til þess að komast til og frá ökutæki sem staðsett er annars staðar en við heimili hans eða bækistöð vinnuveitandans þar sem ökumaðurinn hefur að jafnaði aðsetur, skal ekki teljast til hvíldar eða hlés nema ökumaðurinn ferðist með ferju eða lest og hafi aðgang að svefnklefa, koju eða svefnplássi.“

9) Eftirfarandi grein er bætt við:

„9. gr. a

Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 31. desember 2025, semja skýrslu og leggja hana fyrir Evrópuþingið og ráðið þar sem lagt er mat á notkun sjálfvirkra aksturskerfa í aðildarríkjunum. Í skýrslunni skal einkum lögð áhersla á möguleg áhrif þessara kerfa á reglur um aksturs- og hvíldartíma. Skýrslunni skal fylgja tillaga að nýrri löggjöf um breytingu á þessari reglugerð, ef við á.“

10) Í stað 1. mgr. 10. gr. kemur eftirfarandi:

„1. Flutningafyrirtæki skal ekki láta öikumönnum sem eru í vinnu hjá þeim eða eru í þjónustu þeirra í té greiðslu, heldur ekki í formi aukagreiðslna eða launauppbótar, sem tengist ekinni vegalengd, hraða afhendingar og/eða magni fluttrar vöru ef slík greiðsla getur orðið til þess að ógna umferðaröryggi og/eða hvetur til brota á þessari reglugerð.“

11) Eftirfarandi málsgreinar bætast við í 12. gr.:

„Ökumanni er einnig við sérstakar aðstæður heimilt að víkja frá ákvæðum 1. og 2. mgr. 6. gr. og 2. mgr. 8. gr., að því tilskildu að umferðaröryggi sé ekki teft í tvísýnu, með því að fara umfram daglegan eða vikulegan akstur tíma sem nemur allt að einni klukkustund til að komast að bækistöð vinnuveitandans eða búsetustað sínum til að taka vikulegan hvíldartíma.

Við sömu skilyrði er ökumanni heimilt að fara umfram daglegan eða vikulegan akstur tíma sem nemur allt að tveimur klukkustundum að því tilskildu að hafa gert hlé á akstri í 30 mínútur samfellt áður en viðbótarakstur hófst í því skyni að komast að bækistöð vinnuveitandans eða búsetustað sínum til að taka vikulegan hvíldartíma.

Ökumaðurinn skal tilgreina ástæðu slíkra frávíka handvirkt á ökuritaskífu skráningarbúnaðarins eða á útprent skráningarbúnaðarins eða á vaktaskrá í síðasta lagi við komu á ákvörðunarstaðinn eða hentuga viðkomustaðinn.

Allan viðbótarakstur tíma skal bæta upp með samsvarandi samfelldum hvíldartíma innan þriggja vikna frá lokum vikunnar sem um er að ræða.“

12) Ákvæðum 1. mgr. 13. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað e-liðar kemur eftirfarandi:

„e) ökutækjum sem eingöngu eru notuð á eyjum eða svæðum sem eru aðskilin frá öðrum hlutum landsbundna yfirráðasvæðisins, sem ekki eru stærri en 2300 ferkílómetrar, og tengjast ekki meginlandinu með brú, vaði eða göngum sem eru opin fyrir umferð vélknúinna ökutækja, og eiga ekki landamæri að öðru aðildarríki.“

b) Eftirfarandi liðir bætast við:

„q) ökutækjum eða samtengdum ökutækjum með vélbúnað til mannvirkjagerðar, í allt að 100 km radíus frá bækistöð fyrirtækisins, að því tilskildu að akstur ökutækisins sé ekki aðalstarf ökumannsins,

r) ökutækjum sem eru notuð við afhendingu á tilbúinni steinsteypu.“

13) Í stað 2. mgr. 14. gr. kemur eftirfarandi:

„2. Í brýnum tilvikum við sérstakar aðstæður er aðildarríkjunum heimilt að veita tímabundna undanþágu til allt að 30 daga og skal hún tilhlýðilega rökstudd og tafarlaust tilkynnt framkvæmdastjórninni. Framkvæmdastjórnin skal tafarlaust birta þessar upplýsingar á vefsetri sem er aðgengilegt almenningi.“

14) Í stað 15. gr. kemur eftirfarandi:

„15. gr.

Aðildarríkin skulu sjá til þess að ökumenn ökutækja, sem um getur í a-lið 3. gr., heyri undir landsbundnar reglur sem veita nægilega vernd með tilliti til leyfilegs aksturstíma og lögboðsins vinnuhlés og hvíldartíma. Aðildarríkin skulu upplýsa framkvæmdastjórnina um viðeigandi landsreglur sem gilda um slíka ökumenn.“

15) Í stað a-liðar 3. mgr. 16. gr. kemur eftirfarandi:

„a) hafa að geyma allar upplýsingar, sem tilgreindar eru í 2. mgr., sem taka a.m.k. til eftirlitsdagsins og næstliðinna 56 daga og skal uppfæra þessar upplýsingar reglulega, a.m.k. einu sinni í mánuði.“

16) Í stað 1. mgr. 19. gr. kemur eftirfarandi:

„1. Aðildarríkin skulu setja reglur um viðurlög við brotum gegn þessari reglugerð og reglugerð (ESB) nr. 165/2014 og gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að þeim sé hrundið í framkvæmd. Þessi viðurlög skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið eins og tilgreint er í III. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB (*), hafa varnaðaráhrif og vera án mismununar. Ekki skal beita viðurlögum eða hefja málsmeðferð oftari en einu sinni vegna brots á þessari reglugerð og reglugerð (ESB) nr. 165/2014. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um þessar reglur og ráðstafanir, auk þeirra aðferða og viðmiðana sem valdar eru á landsvísu til að meta hvort þær séu í réttu hlutfalli við brotið. Aðildarríkin skulu tafarlaust tilkynna um síðari breytingar sem hafa áhrif á þær. Framkvæmdastjórnin skal upplýsa aðildarríkin um þessar reglur og ráðstafanir og um allar breytingar á þeim. Framkvæmdastjórnin skal tryggja að þessar upplýsingar séu birtar á sérstöku opinberu vefsetri á öllum opinberum tungumálum Sambandsins með ítarlegum upplýsingum um þau viðurlög sem gilda í aðildarríkjunum.

(*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB frá 15. mars 2006 um lágmarksskilyrði fyrir framkvæmd reglugerða (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014 og tilskipun 2002/15/EB varðandi félagsmálalöggjöf er varðar flutningastarfsemi á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 88/599/EBE (Stjtíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 35).“

17) Ákvæðum 22. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„1. Aðildarríkin skulu hafa náð samstarf sín á milli og veita hvort öðru gagnkvæma aðstoð án ótilhlýðilegrar tafar til að greiða fyrir samræmdri framkvæmd þessarar reglugerðar og skilvirkri framfylgd hennar í samræmi við kröfurnar sem eru settar fram í 8. gr. tilskipunar 2006/22/EB.“

b) Eftirfarandi liður bætist við 2. mgr.:

„c) aðrar sértækar upplýsingar, þ.m.t. áhættuflokkun fyrirtækisins, sem eru líklegar til að hafa áhrif á að farið sé að þessari reglugerð.“

c) Eftirfarandi málsgreinar bætast við:

„3a. Að því er varðar upplýsingaskipti innan ramma þessarar reglugerðar skulu aðildarríki nota samskiptastofnanir innan Bandalagsins sem eru tilnefndar skv. 7. gr. tilskipunar 2006/22/EB.

3b. Gagnkvæm samvinna og aðstoð á sviði stjórnsýslu skal veitt án endurgjalds.“

18) Eftirfarandi grein bætist við:

„23. gr. a

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir að uppfylltum þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari grein.
2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 8. gr. a, á fimm ára tímabili sem hefst 20. ágúst 2020.

Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um valdaframsalið eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Valdaframsalið skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma, nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.

3. Evrópuþinginu eða ráðinu er hvenær sem er heimilt að afturkalla valdaframsalið sem um getur í 8. gr. a. Með ákvörðun um afturköllun skal binda enda á valdaframsalið sem um getur í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í henni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi neinna framseldra gerða sem þegar eru í gildi.

4. Áður en framseld gerð er samþykkt skal framkvæmdastjórnin hafa samráð við sérfræðinga sem hvert aðildarríki hefur tilnefnt í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016 (*).

5. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.

6. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 8. gr. a, skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlun sína að hreyfa ekki andmælum. Þessi frestur skal framlengdur um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

(*) Stjtið. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.“

19) Í stað 2. mgr. 24. gr. kemur eftirfarandi:

„2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 4. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 (*).

- 2a. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtið. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).“

20) Í stað 2. mgr. 25. gr. kemur eftirfarandi:

„2. Í þeim tilvikum sem um getur í b-lið 1. mgr. skal framkvæmdastjórnin samþykkja framkvæmdargerðir þar sem settar eru fram sameiginlegar nálganir.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. a í 24. gr.“

2. gr.

Reglugerð (ESB) nr. 165/2014 er breytt sem hér segir:

1) Í stað fyrstu undirgreinar 1. mgr. 1. gr. kemur eftirfarandi:

„1. Í þessari reglugerð eru settar fram skyldur og kröfur með tilliti til smíði, uppsetningar, notkunar, prófunar og eftirlits með ökuritum sem notaðir eru í flutningum á vegum, til að staðfesta að farið sé að ákvæðum reglugerðar (EB) nr. 561/2006, reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 (*), (EB) nr. 1072/2009 (**), (EB) nr. 1073/2009 (***) og tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/15/EB (****) og tilskipunar ráðsins 92/6/EBE (*****) og 92/106/EBE (*****), og, að því er varðar útsendingu starfsmanna í flutningum á vegum, tilskipanir Evrópuþingsins og ráðsins 96/71/EB (*****), 2014/67/ESB (*****), og (ESB) 2020/1057 (*****).“

-
- (*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur varðandi skilyrði sem uppfylla þarf til þess að mega starfa sem flutningsaðili á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 96/26/EB (Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 51).
 - (**) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1072/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir farmflutninga á vegum milli landa (Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 72).
 - (***) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir flutninga með hópbifreiðum milli landa og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 (Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 88).
 - (****) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/15/EB frá 11. mars 2002 um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna sem sjá um flutninga á vegum (Stjtið. EB L 80, 23.3.2002, bls. 35).
 - (*****) Tilskipun ráðsins 92/6/EBE frá 10. febrúar 1992 um uppsetningu og notkun búnaðar sem takmarkar hraða í tilteknum flokkum vélknúinna ökutækja innan bandalagsins (Stjtið. EB L 57, 2.3.1992, bls. 27).
 - (*****) Tilskipun ráðsins 92/106/EBE frá 7. desember 1992 um setningu sameiginlegra reglna fyrir tilteknar tegundir samsettra vöruflutninga milli aðildarríkja (Stjtið. EB L 368, 17.12.1992, bls. 38).
 - (*****) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 96/71/EB frá 16. desember 1996 um störf útsendra starfsmanna í tengslum við veitingu þjónustu (Stjtið. EB L 18, 21.1.1997, bls. 1).
 - (*****) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/67/ESB frá 15. maí 2014 um framfylgd tilskipunar 96/71/EB um störf útsendra starfsmanna í tengslum við veitingu þjónustu og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 1024/2012 um samvinnu á sviði stjórnsýslu fyrir tilstilli upplýsingakerfisins fyrir innri markaðinn („reglugerðin um IM-upplýsingakerfið“) (Stjtið. ESB L 159, 28.5.2014, bls. 11).
 - (*****) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1057 frá 15. júlí 2020 um sértækar reglur að því er varðar tilskipun 96/71/EB og tilskipun 2014/67/ESB um störf útsendra ökumanna á sviði flutninga á vegum og um breytingu á tilskipun 2006/22/EB að því er varðar kröfur um framfylgd og á reglugerð (ESB) nr. 1024/2012 (Stjtið. ESB L 249, 31.7.2020, bls. 49).“

2) Í stað 4. mgr. 3. gr. kemur eftirfarandi:

„4. Eigi síðar en þremur árum eftir að ítarlegu ákvæðin sem um getur í annarri málsgrein 11. gr. öðlast gildi, skulu eftirfarandi flokkar ökutækja sem eru í notkun í öðru aðildarríki en skráningaraðildarríkinu búnir snjallökuritum eins og kveðið er á um í 8., 9. og 10. gr. þessarar reglugerðar:

- a) ökutæki með hliðrænum ökurita,
- b) ökutæki með stafrænum ökurita sem uppfylla forskriftirnar í I. viðauka B við reglugerð (EBE) nr. 3821/85 sem voru í gildi til 30. september 2011,
- c) ökutæki með stafrænum ökurita sem uppfylla forskriftirnar í I. viðauka B við reglugerð (EBE) nr. 3821/85 sem gilda frá 1. október 2011 og
- d) ökutæki með stafrænum ökurita sem uppfylla forskriftirnar í I. viðauka B við reglugerð (EBE) nr. 3821/85 sem gilda frá 1. október 2012.

4a. Eigi síðar en fjórum árum eftir að ítarlegu ákvæðin sem um getur í annarri málsgrein 11. gr. öðlast gildi skulu ökutæki, sem eru búin snjallökurita sem uppfylla ákvæði I. viðauka C við framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/799 (*), sem eru í notkun í öðru aðildarríki en skráningaraðildarríkinu, búin snjallökurita eins og kveðið er á um í 8., 9. og 10. gr. þessarar reglugerðar.

(*) Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/799 frá 18. mars 2016 um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 þar sem mælt er fyrir um kröfur um smíði, prófun, uppsetningu, virkni og viðgerðir ökurita og íhluta þeirra (Stjtið. ESB L 139, 26.5.2016, bls. 1).“

3) Í 2. mgr. 4. gr. er eftirfarandi undirlið bætt við á eftir fjórða undirlið:

„— vera með næga minnisrým til að geyma öll gögn sem krafist er samkvæmt þessari reglugerð,“.

4) Í stað 7. gr. kemur eftirfarandi:

„7. gr.

Persónuvernd

1. Aðildarríki skulu tryggja að vinnsla persónuupplýsinga í tengslum við þessa reglugerð fari eingöngu fram í þeim tilgangi að sannreyna að farið sé að ákvæðum þessarar reglugerðar og reglugerða (EB) nr. 561/2006, (EB) nr. 1071/2009, (EB) nr. 1072/2009, (EB) nr. 1073/2009, tilskipana 2002/15/EB, 92/6/EBE og 92/106/EBE og, að því er varðar störf útsendra starfsmanna í flutningum á vegum, tilskipana 96/71/EB, 2014/67/ESB og (ESB) 2020/1057.

2. Aðildarríkin skulu einkum tryggja að persónuupplýsingar séu verndaðar gegn annarri notkun en þeirri sem tengist beint réttargerðum Sambandsins sem vísað er til í 1. mgr. í tengslum við:

- a) notkun hnattræns gervihnattaleiðsögukerfis til skráningar á staðsetningargögnum eins og um getur í 8. gr.,
- b) notkun fjarskipta við eftirlit eins og um getur í 9. gr., notkun ökurita með skilfleti eins og um getur í 10. gr., rafræn upplýsingaskipti á ökumannskortum eins og um getur í 31. gr. og einkum skipti á slíkum gögnum við þriðju lönd yfir landamæri og
- c) skráahald flutningafyrirtækja eins og um getur í 33. gr.

3. Stafrænir ökuritar skulu hannaðir þannig að persónuvernd sé tryggð. Aðeins skal vinna gögn sem nauðsynleg eru að því er varðar ákvæði 1. mgr.

4. Eigendur ökutækja, flutningafyrirtæki eða aðrir hlutaðeigandi aðilar skulu eftir atvikum hlíta viðkomandi ákvæðum um vernd persónuupplýsinga.“

5) Í stað 1. mgr. 8. gr. kemur eftirfarandi:

„1. Til að greiða fyrir sannprófun á því að farið sé að ákvæðum viðkomandi löggjafar skal staðsetning ökutækisins skráð sjálfkrafa á eftirfarandi stöðum eða á þeim stað sem næstur er slíkum stöðum þar sem gervihnattamerki er til staðar:

- upphafsstað daglegs vinnutíma,
- í hvert skipti sem ökutæki fer yfir landamæri aðildarríkis,
- við hverja lestun og losun ökutækis,
- á þriggja klukkustunda fresti í samanlögðum aksturstíma og
- endastað daglegs vinnutíma.

Til að greiða fyrir sannprófun á því að eftirlitsyfirvöld fari að tilskildum ákvæðum skal snjallökuritinn einnig skrá hvort ökutækið sé notað við vöru- eða farþegaflutninga, eins og krafist er samkvæmt reglugerð (EB) nr. 561/2006.

Í þeim tilgangi skulu ökutæki sem skráð eru í fyrsta skipti 36 mánuðum eftir gildistöku ítarlegu ákvæðanna sem um getur í fyrstu málsgrein 11. gr. hafa ökurita sem tengdur er staðsetningarþjónustu sem byggir á leiðsögukerfi um gervihnött.

Skráning þegar ökutæki fer yfir landamæri og skráning á viðbótarstarfsemi sem um getur í öðrum og þriðja undirlið fyrstu undirgreinar og í annarri undirgrein skal þó gilda um ökutæki sem skráð voru í aðildarríki í fyrsta skipti meira en tveimur árum eftir gildistöku ítarlegu ákvæðanna sem um getur í annarri málsgrein 11. gr., með fyrirvara um skylduna um að endurbæta síðar tiltekin ökutæki í samræmi við 4. mgr. 3. gr.“

6) Ákvæðum 9. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 2. mgr. kemur eftirfarandi:

„2. Premur árum eftir gildistöku ítarlegu ákvæðanna, sem um getur í annarri málsgrein 11. gr., skulu aðildarríki sjá eftirlitsyfirvöldum sínum, að viðeigandi marki, fyrir fjartengdum snemmgreiningarbúnaði sem nauðsynlegur er til að heimila gagnasamskiptin, sem um getur í þessari grein, með tilliti til sértækra krafna þeirra um framfylgd og markmið. Fram að þeim tíma geta aðildarríki ákveðið hvort þau sjái eftirlitsyfirvöldum sínum fyrir slíkum fjartengdum snemmgreiningarbúnaði.“

b) Í stað 3. mgr. kemur eftirfarandi:

„3. Samskiptunum sem um getur í 1. mgr. skal aðeins komið á við ökuritann þegar búnaður eftirlitsyfirvalda krefst þess. Þau skulu vera örugg til að tryggja heilleika gagna og sannvottun skráningar- og eftirlitsbúnaðar. Aðgangur að þessum gagnasamskiptum skal takmarkaður við eftirlitsyfirvöld sem hafa heimild til að kanna brot á ákvæðum réttargerða Sambandsins sem um getur í 1. mgr. 7. gr. og þessari reglugerð og verkstæði að svo miklu leyti sem það er nauðsynlegt til að sannprófa að ökuritinn starfi rétt.“

c) Eftirfarandi undirliður bætist við 4. mgr.:

„— ef farið er yfir hámarksakurstíma.“

7) Eftirfarandi málsgrein bætist við í 10. gr.:

„Ökuritar ökutækja sem skráð eru í fyrsta skipti í aðildarríki meira en tveimur árum eftir gildistöku ítarlegu ákvæðanna sem um getur í annarri málsgrein 11. gr. skulu búnir skilfletinum sem um getur í 1. mgr.“

8) Ákvæðum 11. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað fyrstu málsgreinar kemur eftirfarandi:

„Til að tryggja að snjallökuritar uppfylli þær meginreglur og kröfur sem settar eru fram í þessari reglugerð skal framkvæmdastjórnin samþykkja á grundvelli framkvæmdargerða ítarleg ákvæði sem nauðsynleg eru svo beita megi 8., 9. og 10. gr. á samræmdan hátt að undanskildum ákvæðum sem myndu kveða á um skráningu ökuritans á frekari gögnum.

Eigi síðar en 21. ágúst 2021 skal framkvæmdastjórnin samþykkja framkvæmdargerðir þar sem mælt er fyrir um ítarleg ákvæði um samræmda beitingu skyldunnar um að skrá og geyma gögn um för ökutækis yfir landamæri og notkunina sem um getur í öðrum og þriðja undirlið fyrstu undirgreinar 1. mgr. 8. gr. og annarri undirgrein 1. mgr. 8. gr.

Eigi síðar en 21. febrúar 2022 skal framkvæmdastjórnin samþykkja framkvæmdargerðir þar sem mælt er fyrir um ítarleg ákvæði um samræmda beitingu reglna um kröfur um gögn og virkni, þ.m.t. ákvæði 8., 9. og 10. gr. þessarar reglugerðar, og um uppsetningu ökurita í ökutæki sem um getur í aa-lið 1. mgr. 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 3. mgr. 42. gr.“

b) Í stað inngangsorðanna í annarri málsgrein kemur eftirfarandi:

„Ítarlegu ákvæðin sem um getur í fyrstu, annarri og þriðju málsgrein þessarar greinar skulu.“

9) Í stað þriðju og fjórðu undirgreinar 5. mgr. 22. gr. kemur eftirfarandi:

„Viðurkennd isetningarstofa eða verkstæði skal án ótilhlýðilegrar tafar koma fyrir nýjum innsiglium í stað þeirra sem hafa verið fjarlægð eða rofin og í síðasta lagi innan sjö daga frá því að þau voru fjarlægð eða rofin. Ef innsigli hafa verið fjarlægð eða rofin vegna eftirlits má eftirlitsmaður með innsigliunarbúnað og sérstakt merki koma fyrir nýjum innsiglium án ótilhlýðilegrar tafar.

Þegar eftirlitsmaður fjarlægir innsigli skal eftirlitskorti stungið í ökurita allt frá því að innsigli er fjarlægt þar til skoðun er lokið, þ.m.t. þegar nýju innsigli er komið fyrir. Eftirlitsmaður skal leggja fram skriflega yfirlýsingu þar sem a.m.k. eftirfarandi atriði koma fram:

- verksmiðjunúmer ökutækis,
- nafn eftirlitsmanns,
- eftirlitsyfirvald og aðildarríki,
- númer eftirlitskorts,
- númer innsiglis sem var fjarlægt,
- dagsetning og tími þegar innsigli var fjarlægt,
- númerið á nýja innsiglinu, ef eftirlitsmaður hefur komið fyrir nýju innsigli.

Áður en nýju innsigli er komið fyrir skal viðurkennt verkstæði prófa og kvarða ökuritann, nema þegar innsigli er fjarlægt eða rofið vegna eftirlits og eftirlitsmaður kemur fyrir nýju innsigli.“

10) Í 26. gr. bætist eftirfarandi málsgrein við:

„7a. Lögbært yfirvald útgáfuaðildarríkis getur krafist þess að ökumaður skipti út ökumannskorti fyrir nýtt ef það er nauðsynlegt til að uppfylla viðeigandi tækniforskriftir.“


11) Ákvæðum 34. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„1. Ökumenn skulu nota ökuritaskífur eða ökumannskort hvern dag sem þeir eru við akstur allt frá því að þeir taka við ökutækinu. Ökuritaskífa eða ökumannskort skal ekki fjarlægt fyrr en daglegum vinnutíma lýkur nema heimild sé veitt fyrir því að fjarlægja það eða ef þess gerist þörf í því skyni að skrá inn tákni lands eftir að hafa farið yfir landamæri. Óheimilt er að nota ökuritaskífu eða ökumannskort fyrir lengra tímabil en það var ætlað.“

b) Í 5. mgr. er b-lið breytt sem hér segir:

i. Í stað iv. liðar kemur eftirfarandi:

„iv. undir merkinu  : hvíld, hlé, árlegt orlof eða veikindaleyfi,“

ii. Eftirfarandi lið er bætt við:

„v. undir merkinu „ferja/lest“: Til viðbótar við merkið  : hvíldartími sem er varið um borð í ferju eða lest eins og krafist er í 9. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006.“

c) Eftirfarandi liður bætist við 6. mgr.:

„f) táknið fyrir löndin þar sem daglegur vinnutími hófst og þar sem honum lauk. Ökumaður skal einnig færa inn tákni landsins sem ökumaður kemur inn í eftir að fara yfir landamæri aðildarríkis við upphaf fyrstu viðkomu í því aðildarríki. Fyrsta viðkoman skal vera á næsta mögulega viðkomustað við eða þegar komið er yfir landamærin. Ef farið er yfir landamæri aðildarríkis um borð í ferju eða lest skal ökumaður færa inn tákni lands á komuhöfn eða komustöð.“

d) Í stað 7. mgr. kemur eftirfarandi:

„7. Ökumaður skal færa inn í stafræna ökuritann táknin fyrir löndin þar sem daglegur vinnutími hans hófst og þar sem honum lauk.

Frá og með 2. febrúar 2022 skal ökumaður einnig færa inn tákn landsins sem ökumaður kemur inn í eftir að fara yfir landamæri aðildarríkis við upphaf fyrstu viðkomu í því aðildarríki. Fyrsta viðkoman skal vera á næsta mögulega viðkomustað við eða þegar komið er yfir landamærin. Ef farið er yfir landamæri aðildarríkis um borð í ferju eða lest skal ökumaður færa inn tákn lands í komuhöfn eða komustöð.

Aðildarríki geta krafist þess að ökumenn ökutækja sem eru í flutningastarfsemi á yfirráðasvæði þeirra færi auk landstáknisins inn ítarlegri landfræðilega útlistun, að því tilskildu að aðildarríkin hafi tilkynnt þessar ítarlegri landfræðilegu útlistanir til framkvæmdastjórnarinnar fyrir 1. apríl 1998.

Ekki skal vera nauðsynlegt fyrir ökumenn að færa inn upplýsingarnar sem um getur í fyrstu undirgrein ef ökuritinn skráir sjálfkrafa staðsetningargögn í samræmi við 8. gr.“

12) Ákvæðum 36. gr. er breytt sem hér segir:

a) Ákvæðum 1. mgr. er breytt sem hér segir:

i. Í stað i. liðar kemur eftirfarandi:

„i. ökuritaskífum fyrir yfirstandandi dag og næstliðna 56 daga,“.

ii. Í stað iii. liðar kemur eftirfarandi:

„iii. handskrifuðum skráningum og útprentum yfirstandandi dags og næstliðinna 56 daga.“

b) Í stað ii. liðar 2. mgr. kemur eftirfarandi:

„ii. handskrifuðum skráningum og útprentum yfirstandandi dags og næstliðinna 56 daga,“.

3. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Ákvæði 15. liðar 1. gr. og 12. liðar 2. gr. skulu þó gilda frá 31. desember 2024.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 15. júlí 2020.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

D.M. SASSOLI

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

J. KLOECKNER

forseti.