



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 31.5.2017
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets 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

{ SWD(2017) 184 final}
{ SWD(2017) 185 final}
{ SWD(2017) 186 final}
{ SWD(2017) 187 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Føreres køre- og hviletider har været reguleret af EU-lovgivningen siden 1969. I dag er minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid fastsat i forordning (EF) nr. 561/2006¹ ("køretidsforordningen"). I samme forordning er der ligeledes fastsat krav om, at takografen anvendes som primært værktøj til kontrol af overholdelsen af disse krav. Der er desuden efterfølgende vedtaget en række forordninger med henblik på tilpasning af takograferne til den teknologiske udvikling, senest forordning (EU) nr. 165/2014 om takografer inden for vejtransport ("takografforordningen"). Ved sidstnævnte forordning blev der indført en intelligent takograf, som er tilsluttet en lokaliseringstjeneste, der er baseret på et satellitnavigationssystem.

Både køretids- og takografforordningen er en del af en større indsats for at forbedre arbejdsvilkårene for førerne, sikre fair konkurrence mellem operatørerne og forbedre sikkerheden på de europæiske veje. Skrappere krav til anvendelsen af takografer har gradvist bidraget til en mere effektiv og konsekvent håndhævelse i hele EU.

I en efterfølgende evaluering af de sociale bestemmelser på vejtransportområdet og deres håndhævelse, der blev udført 2015-2017² som del af programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit), blev det konkluderet, at køretidsforordningen kun delvist har forbedret arbejdsvilkårene for førere og sikret fair konkurrence mellem operatører. Sikkerheden på vejene er forbedret i perioden, men disse forbedringer kan naturligvis ikke udelukkende tilskrives forordningen.

De vigtigste af de udpegede problemer skyldes mangler ved selve bestemmelserne, men også utilstrækkelig håndhævelse og det faktum, at bestemmelserne ikke kan bidrage med løsninger på de nye sociale og markedsrelaterede udfordringer, som sektoren står over for. Formålet med dette forslag, som er et Refit-initiativ³, er at udbedre de udpegede mangler og bidrage til forbedringen af arbejds- og forretningsvilkårene i sektoren. Dette skal opnås ved at præcisere og ajourføre visse bestemmelser og ved yderligere at opgradere anvendelsen af eksisterende og fremtidige takografer med henblik på at sikre en mere omkostningseffektiv håndhævelse.

• Sammenhæng med andre planlagte initiativer for vejtransportsektoren

Dette forslag er led i den mere omfattende revision af Unionens vejtransportlovgivning, som p.t. finder sted. Det er tæt forbundet med initiativet til forbedring af håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne og til udarbejdelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport. Det er også tæt forbundet med den igangværende revision af markedsreglerne om adgang til vejtransporterhvervet (forordning (EF) nr. 1071/2009), adgang til markedet for international godskørsel (forordning (EF) nr. 1072/2009) og adgang til det internationale marked for buskørsel (forordning (EF) nr. 1073/2009).

¹ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

² Den efterfølgende evaluering omfatter forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2006/22/EF om håndhævelse af bestemmelserne i forordningen samt direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransporter.

³ Kommissionens arbejdsprogram for 2017, bilag 2, Refit-initiativ nr. 11.

De sociale bestemmelser og markedsreglerne udgør en omfattende og sammenhængende lovramme, og en styrkelse heraf på effektiv og konsekvent vis er afgørende for at skabe en fair og sikker vejtransportsektor, der både er miljømæssigt og socialt bæredygtig. Ingen af initiativerne kan stå alene, når det drejer sig om effektiv håndtering af de eksisterende sociale og markedsrelaterede udfordringer.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget bidrager til to af denne Kommissions prioriteter, nemlig at skabe "et dybere og mere fair indre marked" og sætte skub i "beskæftigelse, vækst og investeringer". Det er i overensstemmelse med tiltag, som sigter på at bekæmpe social urimelighed og unfair konkurrence og på at skabe en social ramme for nye beskæftigelsesmuligheder og rimelige forretningsvilkår.

Det passer derfor med målsætningerne i Kommissionens sociale dagsorden, idet et af målene med forslaget er at sikre ordentlige arbejdsvilkår og passende social beskyttelse, og med initiativet vedrørende oprettelse af en EU-søjle for sociale rettigheder. Det hænger ligeledes sammen med artikel 31 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, som navnlig fastsætter retten til daglige og ugentlige hviletider. Bestemmelserne om ugentlig hviletid i nærværende forslag skal øge fleksibiliteten til fordel for operatørerne, samtidig med at arbejdstagerne kan bibeholde passende hviletider og har bedre mulighed for at holde denne hviletid på bopælen eller i egnet indkvartering.

Forslaget bidrager til Refit-programmet ved at præcisere og ajourføre visse bestemmelser, tilpasse visse sociale bestemmelser og gøre håndhævelsen mere omkostningseffektiv.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Dette forslag ændrer forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) 165/2014 og bygger derfor på samme retsgrundlag, nemlig artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- **Nærhedsprincippet**

I henhold til artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF deler Unionen kompetence med medlemsstaterne på transportområdet. Eksisterende regler kan imidlertid kun ændres af EU-lovgiver.

Mangler i den eksisterende lovgivning betyder, at medlemsstaterne gennemfører og håndhæver EU's sociale bestemmelser på forskellig vis. Kommissionens retningslinjer eller selvregulering i medlemsstaterne vil ikke være nok til at sikre, at de sociale bestemmelser inden for vejtransport anvendes og håndhæves konsekvent i hele EU. Indsats på EU-niveau er derfor berettiget.

I overensstemmelse med artikel 154 i TEUF, ifølge hvilken arbejdsmarkedets parter på europæisk plan skal høres om emner, der vedrører beskæftigelse og sociale anliggender som fastsat i artikel 153 i traktaten, vil Kommissionen iværksætte en høring med henblik på at indhente synspunkter fra arbejdsmarkedets parter om den mulige kurs for en EU-indsats vedrørende direktiv 2002/15/EF, der komplementerer bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget går ikke videre end hvad der er nødvendigt for at imødegå de konstaterede problemer med utilstrækkelige arbejdsvilkår for førere og konkurrenceforvridning mellem operatører.

Som anført i afsnit 7.2 i konsekvensanalysen gennemfører forslaget den politiske løsningsmodel, der betragtes som den mest passende og forholdsmæssige. Løsningen skaber balance mellem en forbedring af arbejds- og hviletidsvilkårene for førere, operatørernes muligheder for at organisere transporten så effektivt som muligt og effektiv og konsekvent håndhævelse af de gældende regler på tværs af grænserne.

Forslaget fokuserer på forenkling, præcisering af gældende regler og tilpasning af visse regler, så de imødekommer sektorens behov. Dette vil gøre det nemmere at overholde reglerne og sikre sammenhængende håndhævelse i hele Unionen. Forslaget reducerer operatørernes administrative byrde og sikrer, at kravene til administrativt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne er afpasset de konstaterede problemer. Konsekvensanalysen konkluderer, at de påtænkte politiske foranstaltninger er uden uforholdsmæssigt store konsekvenser for SMV'erne.

- **Valg af retsakt**

Eftersom forslaget kun indfører et begrænset antal ændringer i to indbyrdes forbundne forordninger falder valget af retsakt også på en forordning. I lyset af det begrænsede antal ændringer, der foreslås, vurderes det, at det ikke er nødvendigt at foretage en omarbejdning af de to forordninger.

3. RESULTATERNE AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Køretidsforordningen var genstand for en omfattende efterfølgende Refit-evaluering, der blev foretaget i perioden 2015-2017⁴, der også omfattede direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid og direktiv 2006/22/EF om håndhævelse af de sociale bestemmelser. Denne evaluering blev støttet af en ekstern undersøgelse.

De vigtigste problemer, der blev konstateret i forbindelse med køretidsforordningen, var:

- forskellig fortolkning og håndhævelse af bestemmelserne om regulær ugentlig hviletid, hvilket fører til ukoordinerede nationale foranstaltninger og ulige behandling af førere og operatører
- vedvarende misbrug af reglerne om køretid, pauser og hviletider som følge af manglende fleksibilitet i deres anvendelse, navnlig under uforudsete omstændigheder
- manglende klarhed vedrørende begrebet "ikke-erhvervsmæssig varetransport" og transporter med privat formål, hvilket fører til forskellig fortolkning og ulige behandling af førere og operatører

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

- uegnede bestemmelser om pauser i forbindelse med "flermåndsbehandling" (arbejde i team), hvilket fører til forskellig håndhævelsespraksis
- mangelfuldt administrativt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne, hvilket hindrer en effektiv og konsekvent håndhævelse på tværs af grænserne.

Disse problemer har negativ indvirkning på arbejds- og konkurrencevilkårene og vanskeliggør yderligere forbedringer af sikkerheden på vejene.

Takografforordningen var ikke en del af denne efterfølgende Refit-evaluering. Evalueringen afslørede imidlertid, at en af manglerne ved håndhævelsesystemet skyldes den uens og ineffektive anvendelse af kontrolredskaber og dataudvekslingssystemer, herunder takografer. Det nuværende takografsystems funktionaliteter kan således anvendes bedre, indtil de intelligente takografer er installeret og mere udbredte.

• **Høring af interesserede parter**

Omfattende høringer af interesserede parter fandt sted som forberedelse af dette forslag og i overensstemmelse med minimumsstandarderne for høring af interesserede parter som fastlagt i Kommissionens meddelelse af 11. december 2002 (COM(2002) 704 endelig).

Høringsprocessen omfattede indsamling af synspunkter og data. Alle relevante interessentgrupper blev bedt om at bidrage til høringsprocessen: nationale transportministerier, nationale håndhævende myndigheder, sammenslutninger, der repræsenterer vejtransportoperatører (gods og passagerer), speditører, SMV'er, fagforeninger, førere og andre ansatte inden for vejtransportområdet.

Der er gennem hele processen foretaget en omfattende høring af arbejdsmarkedets parter i Europa. En række forskellige åbne og målrettede høringsmetoder og -værktøjer blev anvendt:

- Den 4. juni 2015 blev der afholdt en konference på højt niveau om en social dagsorden for transport, hvor der blev iværksat en bred debat om de sociale aspekter af vejtransport. Der var omkring 350 deltagere, primært beslutningstagere, eksperter inden for transport og arbejdsmarkedets parter.
- I slutningen af 2015 blev der afholdt særlige seminarer, som samlede interessenter fra industrien, repræsentanter for medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter på EU-niveau. Drøftelserne fokuserede på, hvordan de sociale bestemmelser og bestemmelserne om det indre marked fungerer inden for vejtransport.
- Den 19. april 2016 blev der afholdt en konference om vejtransport. En af de mange workshopper omhandlede det indre marked og de sociale aspekter af vejtransport. Der var omkring 400 deltagere, navnlig repræsentanter fra medlemsstaterne, medlemmer af Europa-Parlamentet og de vigtigste interessenter, som drøftede målsætningerne med og anvendelsesområdet for de planlagte trafikinitiativer.
- Der blev iværksat fem skræddersyede undersøgelser for at indhente synspunkter fra de nationale transportministre (med fokus på gennemførelse og fortolkning af reglerne), de håndhævende myndigheder (med fokus på håndhævelsespraksis samt omkostninger og fordele ved håndhævelse), virksomheder (med fokus på den virkning lovgivningen har på operatørerne på markedet), fagforeningerne (med fokus på den virkning, lovgivningen har på førerne) og andre interessenter såsom industrisammenslutninger (med fokus på de tværgående

synspunkter om lovgivningens virkninger). Der blev modtaget i alt 1 441 svar, hvoraf de 1 269 kom fra vejtransportvirksomheder.

- Der blev gennemført interviews med 90 interessenter (heraf 37 førere) med henblik på at få et indblik i deres erfaringer med, hvordan de nationale myndigheder håndhæver EU's vejtransportlovgivning, hvorvidt denne håndhævelse er effektiv, og hvorvidt der er problemer med overholdelsen.

- Der blev afholdt en offentlig høring⁵ fra den 5. september til den 11. december 2016 for at bekræfte de udpegede problemer og finde mulige løsninger. Ud af 1 378 svar var 1 209 fra førere, operatører, speditører og borgere og 169 fra nationale myndigheder, håndhævende myndigheder, arbejdstagerorganisationer og industrisammenslutninger.

- Der blev afholdt en SMV-panelundersøgelse fra den 4. november 2016 til den 4. januar 2017. De 109 respondenter gav deres synspunkter om målsætningerne med revisionen af den retlige ramme og de mulige løsninger.

- En onlineundersøgelse blandt førerne (i de 345 svar blev der fremlagt synspunkter om potentielle tiltag. Disse synspunkter er imidlertid ikke repræsentative, idet 140 af svarene kom fra Nederlandene og 127 fra Det Forenede Kongerige).

- Kommissionen iværksatte også en undersøgelse blandt de nationale myndigheder og de nationale håndhævende myndigheder (41 svar modtaget fra 27 EU-medlemsstater samt Norge og Schweiz) og en undersøgelse blandt operatørerne (73 svar, hvilket dog ikke er repræsentativt, da 58 svar kom fra Ungarn).

- Interviews med 7 transportvirksomheder, 9 nationale industrisammenslutninger, 9 nationale myndigheder, 4 nationale fagforeninger og 6 europæiske arbejdsmarkedsparter.

De europæiske arbejdsmarkedsparter i vejtransportsektoren blev også regelmæssigt underrettet og hørt ved adskillige bilaterale møder med Kommissionen og ved regelmæssige møder i sektordialogudvalget om vejtransport og i arbejdsmarkedsparternes arbejdsgruppe.

Høringerne bekræftede, at de væsentligste problemer omhandler:

- 1) dårlige arbejdsvilkår for førerne
- 2) konkurrenceforvridning mellem operatørerne og
- 3) regelbyrder for operatørerne og medlemsstaterne.

De udpegede også de vigtigste retlige aspekter af disse problemstillinger, dvs. uklare og uegnede sociale bestemmelser, forskellig fortolkning af reglerne, inkonsekvent og ineffektiv håndhævelse og mangelfuldt administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne.

Hvad angår udkastet til politiske foranstaltninger var der blandt alle interessenter stærk opbakning til at styrke håndhævelsen og samarbejdet mellem de håndhævende myndigheder, om end visse nationale håndhævende myndigheder udtrykte bekymring over de potentielle yderligere håndhævelsesomkostninger.

⁵ Resumé af resultaterne: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en.

Spørgsmålet om egnede hvilefaciliteter til afholdelse af regulær ugentlig hviletid blev fremhævet af både fagforeninger, nationale myndigheder, førere, operatører og operatørsammenslutninger.

Der var blandede reaktioner på udkastet til beregning af den gennemsnitlige ugentlige hviletid og udkastet om at tillade større fleksibilitet i anvendelsen af køre- og hviletidsreglerne, således at førerne kan nå hjem til egen bopæl for at tage deres regulære ugentlige hviletid. Operatører og førere bakkede om disse foranstaltninger, mens fagforeningerne ikke støttede dem, og de håndhævende myndigheder udtrykte forbehold angående effektiv overvågning af overholdelsen.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Eksterne kontrahenter bistod Kommissionen med en støtteundersøgelse i forbindelse med den efterfølgende evaluering i juni 2016⁶ og en særskilt støtteundersøgelse, som blev færdiggjort i maj 2017.

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget støttes af en konsekvensanalyse, som har fået en positiv udtalelse med anbefalinger fra Udvalget for Forskriftskontrol. Udvalgets vigtigste bemærkninger blev taget i betragtning i den reviderede version af konsekvensanalysen (se bilag 1 til analysen).

Konsekvensanalysen indeholdt en vurdering af fire politiske løsningsmodeller: De tre første er kumulative med hensyn til en forøgelse af omfanget af regulerende indgreb og de forventede virkninger, mens det fjerde er horisontalt, og dets foranstaltninger kan kombineres med enhver af de tre første muligheder.

Den første politiske løsningsmodel fokuserer på at præcisere den retlige ramme og på at forbedre samarbejdet mellem de håndhævende myndigheder. Den anden fokuserer på at styrke håndhævelsen. Den tredje løsningsmodel foreslår omfattende ændringer af reglerne, navnlig med hensyn til resultatafhængig løn og undtagelser for indenlandsk og international personbefordring med bus. Den fjerde politiske løsningsmodel fastlægger sektorspecifikke kriterier for arbejdstagere i vejtransportsektoren og særlige håndhævelsesforanstaltninger. Det inkluderer tre varianter baseret på tærskler.

Løsningsmodel 1 lader til at være den mindst effektive, når det drejer sig om at håndtere problemet med retlig usikkerhed og ulighed mellem førere og operatører. Dette skyldes primært, at foranstaltningerne ville være af frivillig art, og medlemsstaterne ville kunne vælge, om de vil indføre dem eller ej. Denne frivillige tilgang ville bidrage til bekymringerne om antallet af nationale foranstaltninger, som førere og operatører skal tage hensyn til.

Løsningsmodel 3 lader til at have visse negative bivirkninger med hensyn til arbejdsvilkårene for førere inden for personbefordring. Dette skyldes, at foranstaltningen om udskudt ugentlig hvile vil føre til en forøgelse på 20-33 % i træthedsindekset og forhøje risiciene for trafiksikkerheden med 4-5 %. Den øgede træthed og den forhøjede risiko ledsages af en reduktion på 3-5 % i overholdelsesomkostningerne for operatørerne.

⁶ Endelig rapport <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

Den foretrukne løsning er en kombination af løsningsmodel 2 og 4. Virkningerne af løsningsmodel 4 styrker den forventede effekt af løsningsmodel 2, idet arbejds- og hviletidsvilkårene for førerne forbedres (en reduktion af træthedsindekset med 28 % og en reduktion af perioderne væk fra bopælen med 43 % for EU-13-førere og 16 % for EU-15-førere). En kombination af løsningsmodel 2 og 4 vil også føre til synergigevinster som følge af mere effektiv overvågning af reglerne om udstationering, hvorved operatørerne sparer på udgifterne.

En kombination af løsningsmodel 2 og 4 er samlet set den mest effektive måde at tage hånd om de problemer, der blev udpeget i konsekvensanalysen. Det skønnes, at løsningsmodel 4 vil skabe besparelser for operatører, der leverer grænseoverskridende vejtransport, på ca. 785 mio. EUR om året i administrative omkostninger. Besparelserne fra foranstaltningerne under løsningsmodel 2 kan ikke kvantificeres. De forventes imidlertid at reducere overtrædelserne og følgelig omkostningerne ved manglende overholdelse. Derudover vil løsningsmodel 2 gøre det muligt at effektivisere transporten og give førerne større incitament til oftere at vende hjem til deres bopæl. Begge løsningsmodeller vil imidlertid også medføre en let forhøjelse af håndhævelsesomkostningerne for de nationale myndigheder (på mellem 1,3 og 8 %) i den overgangsperiode, hvor de reviderede regler indføres. De vil også begge medføre en let forhøjelse af overholdelsesomkostningerne for visse operatører, fordi de vil skulle betale for indkvartering i forbindelse med regulær ugentlig hviletid, der tages uden for køretøjet (ca. 50-160 EUR pr. tur).

Forslaget er i overensstemmelse med den løsning, der foretrækkes i konsekvensanalysen.

- **Måltrettet regulering og forenkling**

Forslaget har til formål at forfølge Refit's målsætning om at øge lovgivningens effektivitet og mindske regelbyrden for virksomhederne. Det skal primært ske ved at forenkle og tilpasse reglerne til sektorens behov og ved at gøre øget brug af digitale kontrolapparater (takografer), så kontrollen bliver mere effektiv. Om end håndhævelsesomkostningerne for de nationale myndigheder forventes at stige en smule, berettiges denne stigning af en forbedring af førernes arbejdsvilkår og af operatørernes forretningsbetingelser. Derved reduceres omkostningerne til manglende overholdelse. Forslaget vil ligeledes gøre håndhævelsen mere effektiv, f.eks. ved at forbedre funktionaliteterne i de nye "intelligente" takografer. Forslaget undtager ikke mikrovirksomheder, fordi dette ville medføre risiko for ulige arbejds- og konkurrencevilkår.

Grundlæggende rettigheder

Forslaget bidrager til målsætningerne i charteret om grundlæggende rettigheder, navnlig artikel 31, som fastsætter retten til retfærdige og rimelige arbejdsvilkår.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Udviklingen i antallet, typen og hyppigheden af overtrædelserne af de sociale bestemmelser vil blive overvåget i form af en kombination af nationale gennemførelsesrapporter og analyse

af data fra EU's håndhævelsesorganisationer. Problemer med gennemførelse og håndhævelse vil løbende blive overvåget og vurderet af udvalget for vejtransport.

Den øvrige udvikling på markedet og dennes potentielle indvirkning på arbejds- og konkurrencevilkårene vil blive vurderet på baggrund af relevante data, der er indsamlet i forbindelse med andre initiativer, navnlig revisionen af forordningen om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordningen (EF) nr. 1072/2009) og forordningen om regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet (forordning (EF) nr. 1071/2009).

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

De vigtigste elementer i forslaget er:

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 3

Artikel 3, litra h), ændres for – i overensstemmelse med afgørelse fra Domstolen i sag C-317/12 *Lundberg* – at præcisere, at private, som anvender køretøjer, der normalt ville være omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006, til transport af ejendele til eget formål, ikke er forpligtet til at registrere deres køretid og hviletid og derfor ikke er forpligtet til at have en takograf eller et førerkort.

Artikel 4

Artikel 4, litra r), tilføjes med henblik på at definere begrebet "ikke-erhvervsmæssig varetransport", der ofte anvendes i forordningen, idet manglen på en ensartet definition skaber usikkerhed og lægger op til forskellig fortolkning.

Artikel 6

Artikel 6, stk. 5, ændres for at præcisere forpligtelsen og for at harmonisere registreringen af det arbejde, førerne udfører ud over selve kørslen og de perioder, de står til rådighed. Det er vigtigt at have komplette optegnelser over alle førerens aktiviteter og ikke kun køretid, som registreres automatisk af en takograf, for effektivt at kunne overvåge førerens arbejdsmonter, der kan føre til træthed og dermed true trafiksikkerheden.

Artikel 7

Et tredje stykke tilføjes i artikel 7 for at præcisere, at førere, der arbejder i et team, kan tage deres obligatoriske pause i køretøjet, hvis dette køres af en anden fører. Dette er allerede praksis i medfør af en ikke-bindende vejledning fra Kommissionen.

Artikel 8

Artikel 8 ændres for at præcisere og tilpasse kravene til ugentlig hviletid til sektorens behov og til den reelle praksis i forbindelse med planlægning af transport, navnlig lange internationale transporter. Dette har til formål at forbedre førernes hviletidsbetingelser og fremme håndhævelse, og navnlig at kontrollere den kompensation, føreren har ret til i forbindelse med reduceret ugentlig hviletid.

Artikel 8, stk. 6, ændres for at præcisere, at førerne kan planlægge deres ugentlige hviletider på en mere fleksibel måde hen over fire på hinanden følgende uger, samtidig med at kompensationen for reduceret ugentlig hviletid tages sammen med en regulær ugentlig hviletid inden for tre uger. Denne ændring har ikke indvirkning på de gældende krav for maksimal daglig og ugentlig køretid.

Artikel 8, stk. 7, ændres for at præcisere, at kompensation for reduceret ugentlig hviletid skal tages sammen med en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer. Dette vil gøre det nemmere at kontrollere hviletid, der tages som kompensation, og gøre det muligt for førerne at drage fordel af akkumuleret ugentlig hviletid.

Artikel 8, stk. 8a, tilføjes for at præcisere, at en fører ikke må tage en ugentlig hviletid på 45 timer eller mere i et køretøj, og at arbejdsgiveren er forpligtet til at stille egnet indkvartering med egnede sovefaciliteter og sanitære forhold til rådighed for føreren, hvis føreren ikke kan nå at tage en ugentlig hviletid på en privat beliggenhed, som denne selv vælger.

Artikel 8, stk. 8b, tilføjes for yderligere at præcisere, at transportvirksomheder er forpligtede til at organisere førernes arbejde på en sådan måde, at de kan returnere til deres bopæl for at tage en ugentlig hviletid mindst én gang i løbet af tre på hinanden følgende uger.

Artikel 9

Artikel 9 ændres med henblik på tilpasning til den nuværende praksis, hvor hviletider tages om bord på færger og tog. De gældende regler tillader ikke, at hviletider på 24 timer eller mere, der tages om bord på færger eller tog, registreres som reduceret ugentlig hviletid. Dette medfører unødige gener for både førere og operatører. Ændringen præciserer således, at en fører, der ledsager et køretøj, som transporteres med færge eller tog, også kan tage en reduceret ugentlig hviletid på færgen eller toget.

Artikel 12

Artikel 12, stk. 2, tilføjes for at hjælpe en fører, som havner i uforudsete omstændigheder, der forsinker transporten eller forhindrer føreren i at nå frem til sin bopæl for at tage en ugentlig hviletid. Det præciseres, at førere kan udskyde begyndelsen af sin ugentlige hviletid for at nå hjem til bopælen, forudsat at de overholder de daglige og ugentlige køretidsbegrænsninger og minimumskravet hvad angår længden af den ugentlige hviletid.

Artikel 14

Artikel 14 ændres for at præcisere, at midlertidige fravigelser fra de almindelige regler, som medlemsstaterne kan tillade i nødstilfælde, skal være behørigt begrundet af de særlige omstændigheder og behovet for hurtigt at tage hånd om disse nødstilfælde.

Artikel 15

Artikel 15 indfører medlemsstatens forpligtelse til at give Kommissionen meddelelse om de nationale regler om køretid, pauser og hviletid, der gælder for buschauffører, der ikke er omfattet af forordningen.

Artikel 19

Artikel 19 ændres for at præcisere, at de nationale sanktioner for overtrædelse af forordningen skal stå i forhold til overtrædelsens alvor som klassificeret i den relevante EU-lovgivning. Den tilføjer også, at ændringer i det nationale sanktionssystem meddeles Kommissionen.

Artikel 22

Artikel 22 ændres for yderligere at udbygge det administrative samarbejde og udvekslingen af data og oplysninger mellem medlemsstaterne. Formålet er at gøre gennemførelsen af bestemmelserne i forordningen og den grænseoverskridende håndhævelse mere konsekvent og effektiv.

Artikel 22, stk. 1, ændres for at præcisere, at gensidig bistand mellem medlemsstaterne skal ydes straks inden for de i direktiv 2006/22/EF fastsatte frister.

Artikel 22, stk. 2, litra c), tilføjes for at præcisere, at udvekslingen af oplysninger også omfatter data om risikoklassificering af virksomheder og andre oplysninger, der er nødvendige for at sikre effektiv håndhævelse.

Artikel 22, stk. 3a, tilføjes for at præcisere, at de udpegede forbindelsesorganer inden for Unionen har ansvaret for at organisere en gnidningsløs udveksling af oplysninger.

Artikel 22, stk. 3b, tilføjes for at præcisere, at gensidig bistand er gratis.

Artikel 25

Artikel 25, stk. 2, ændres for at præcisere, at Kommissionen om nødvendigt vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at præcisere bestemmelserne i forordningen. Disse retsakter skal sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af forordningen.

Forordning (EU) nr. 165/2014

Artikel 8

Artikel 8 ændres for yderligere at forbedre funktionaliteterne i de "intelligente" takografer med henblik på mere præcist at kunne lokalisere køretøjer, der anvendes til grænseoverskridende transport. Dette gør det nemmere at håndhæve de sociale bestemmelser.

Artikel 34

Artikel 34 indfører en forpligtelse, ifølge hvilken førerne efter at have krydset en grænse og ved ankomst til den første egnede holdeplads skal registrere deres køretøjs position i en takograf. Dette vil gøre det lettere at overvåge overholdelsen af de sociale bestemmelser. Denne forpligtelse gælder ikke for førere, der anvender "intelligente" takografer, som automatisk registrerer, at køretøjet krydser en grænse.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskraverne 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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁷,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁸,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

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

⁷ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁸ EUT C [...] af [...], s. [...].

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).

- (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.
- (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 trafiksikkerheden for alle trafikanter.
- (5) Det gældende krav om pauser har vist sig at være uegnet og upraktisk for førere, der arbejder i et team. Derfor bør kravet om registrering af pauser tilpasses til de særlige omstændigheder, der gør sig gældende for førere, der arbejder i et team.
- (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.
- (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.
- (8) Førere står ofte over for uforudsete omstændigheder, der gør det umuligt at nå det sted, hvor den ugentlige hviletid planmæssigt skulle holdes, uden at overtræde EU-reglerne. Det er derfor ønskværdigt at gøre det nemmere for førere at håndtere disse omstændigheder og sætte dem i stand til at nå deres hviletidsdestination med henblik på ugentlig hviletid, uden at de krænker minimumskravene for maksimal ugentlig køretid.
- (9) For at reducere og forebygge forskellig håndhævelsespraksis og yderligere øge effektiviteten og lønsomheden af en grænseoverskridende håndhævelsesindsats er det afgørende at fastsætte klare regler for regulært administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne.
- (10) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at præcisere bestemmelserne i nævnte forordning og på at fastlægge fælles tilgange til anvendelsen og håndhævelsen heraf. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011¹⁰.
- (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 transporter.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (12) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014¹¹ bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 561/2006 foretages følgende ændringer:

- (1) I artikel 3 affattes litra h) således:

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

- (2) I artikel 4 tilføjes følgende litra r):

"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."

- (3) I artikel 6, stk. 5, affattes første punktum således:

"En fører registrerer den tid, der er omhandlet i artikel 4, litra e), samt den tid, han bruger på kørsel i erhvervsmæssigt øjemed, og som ikke falder ind under anvendelsesområdet for denne forordning, som "andet arbejde" og registrerer alle "rådighedsperioder" som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF i overensstemmelse med artikel 34, stk. 5, litra b), nr. iii), i forordning (EU) nr. 165/2014. Registreringen sker enten manuelt på et diagramark eller en udskrift eller ved anvendelse af faciliteter til manuel registrering i kontrolapparatet."

- (4) I artikel 7 tilføjes følgende stk. 3:

"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."

- (5) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

- (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."

- (b) Stk. 7 affattes således:

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

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

(c) Følgende indsættes som stk. 8a og 8b:

"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.

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."

(6) I artikel 9 affattes stk. 1 således:

"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."

(7) I artikel 12 tilføjes følgende stk. 2:

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

(8) I artikel 14 affattes stk. 2 således:

"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."

(9) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

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."

(10) I artikel 19 affattes stk. 1 således:

"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

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

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."

(11) I artikel 22 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne arbejder tæt sammen og yder hinanden gensidig bistand uden ugrundet ophold med henblik på at fremme konsekvent anvendelse af denne forordning og håndhævelse af samme under opfyldelse af kravene i artikel 8 i direktiv 2006/22/EF."

(b) I stk. 2 tilføjes følgende litra c):

"c) andre specifikke oplysninger, herunder risikoklassificering af virksomheden, som kan få følger for overholdelsen af bestemmelserne i denne forordning."

(c) Følgende indsættes som stk. 3a og 3b:

"3a. Med henblik på udveksling af oplysninger inden for rammerne af denne forordning anvender medlemsstaterne de forbindelsesorganer inden for Unionen, der er udpeget i medfør af artikel 7 i direktiv 2006/22/EF.

3b. Gensidigt administrativt samarbejde og gensidig bistand ydes uden betaling."

(12) I artikel 25 affattes stk. 2 således:

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

Artikel 2

I forordning (EU) nr. 165/2014 foretages følgende ændringer:

(1) I artikel 8, stk. 1, affattes andet led således:

"— hver tredje times kumulerede køretid og hver gang køretøjet krydser grænsen".

(2) I artikel 34, stk. 7, affattes første afsnit således:

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

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand