



2024/1258

2.5.2024

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2024/1258

af 24. april 2024

om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskraverne for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis persontransport og for så vidt angår medlemsstaternes beføjelser til at pålægge sanktioner for overtrædelser af forordning (EU) nr. 165/2014 begået i en anden medlemsstat eller i et tredjeland

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 Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Gode arbejdsvilkår for førere og fair forretningsvilkår for vejtransportvirksomheder er af afgørende betydning for at skabe en effektiv, sikker og socialt ansvarlig vejtransportsektor, for at sikre, at der ikke sker forskelsbehandling, og for at tiltrække kvalificerede arbejdstagere. Det er derfor af afgørende betydning, at Unionens sociale bestemmelser om vejtransport er klare, forholdsmæssige, egnede til formålet og lette at anvende og håndhæve, samt at de gennemføres på effektiv og konsekvent vis i hele Unionen.
- (2) Reglerne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 ⁽³⁾ finder anvendelse på vejtransportvirksomheder og deres førere, uanset om de er involveret i personbefordring eller godstransport, eller om der med hensyn til personbefordring er tale om rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel.
- (3) De særlige forhold, der gør sig gældende i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer ad vej er ikke de samme i sektorerne for godstransport og rutekørsel med personer ad vej. Lejlighedsvis kørsel med personer ad vej er i høj grad sæsonbestemt og kendetegnet ved varierende køretider samt varierende kørselsafstande, som afhænger af passagerernes turistaktiviteter. Det er nødvendigt at imødekomme passagerbehov såsom ikkeplanlagte og impulsive anmodninger om ekstra stop og ændring af ruten eller tidsplanen, hvor det er muligt. Lejlighedsvis kørsel med personer ad vej indebærer generelt kortere køretid sammenlignet med godstransport eller rutekørsel med bus. Desuden sover førerne normalt på hoteller og kører sjældent om natten. På den anden side kan førerne i arbejdstiden blive inddraget i øvrige aktiviteter, ofte som følge af udvekslinger med passagererne.
- (4) I den efterfølgende evaluering af forordning (EF) nr. 561/2006 blev det konkluderet, at nogle af de ensartede regler vedrørende minimumspauser og hviletid ikke er egnede til de særlige forhold, der gør sig gældende for lejlighedsvis kørsel med personer ad vej. Yderligere vurderinger foretaget af Kommissionen i den forbindelse viser, at nogle af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 om pauser og daglig og ugentlig hviletid er uegnede og upraktiske for førere og operatører, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, da de har en negativ indvirkning på muligheden for at tilrettelægge en effektiv lejlighedsvis kørsel med personer af høj kvalitet, på førernes arbejdsvilkår og dermed på trafikikkerheden.

⁽¹⁾ EUT C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 13.3.2024 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 12.4.2024.

⁽³⁾ 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).

- (5) Det er derfor hensigtsmæssigt at tilpasse kravene om minimumspauser og hviletid til de særlige krav til lejlighedsvis kørsel med personer ad vej. Det er også hensigtsmæssigt, at ensrette gældende regler for national og international lejlighedsvis kørsel med personer ad vej.
- (6) Mere fleksible regler for planlægning af pauser og hviletid for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, bør på ingen måde bringe førernes sikkerhed eller trafikikkerheden i fare, øge førernes træthedsniveau eller føre til en forringelse af arbejdsvilkårene. En sådan mulighed for fleksibilitet bør derfor ikke ændre de nuværende regler om det samlede antal minimumspauser, om maksimal køretid pr. dag og pr. uge, om den maksimale køretid i 14 dage og om maksimal arbejdstid i overensstemmelse med gældende ret, herunder Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF ⁽⁴⁾.
- (7) For at sikre en ensartet definition af lejlighedsvis kørsel med personer er det nødvendigt at præcisere, at den definition, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 ⁽⁵⁾, dækker både national og international kørsel. Det er også hensigtsmæssigt at ajourføre definitionen af rutekørsel med personer for at henvise til forordning (EF) nr. 1073/2009, som ophævede Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 ⁽⁶⁾.
- (8) Mere fleksibilitet i planlægningen af pauser for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, bør på ingen måde forårsage øget træthed eller stress for førerne. Det bør sikres, at førere holder pauser af den minimumsvarighed, der er nødvendig, for at de kan hvile sig ordentligt og tilstrækkeligt. Der bør derfor fastsættes en minimumsvarighed for hver pause. Førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, bør have mulighed for at opdele deres påbudte pause i to pauser på hver mindst 15 minutter, men samtidig overholde kravet om en samlet pause på mindst 45 minutter. Mere fleksibilitet i planlægningen af disse pauser bør dog ikke forhindre førerne i at holde pauser, der er længere end den påkrævede minimumsvarighed, eller i at holde yderligere pauser.
- (9) For at sikre, at større fleksibilitet i planlægningen af hviletid for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, ikke misbruges, er det af afgørende betydning at præcisere omfanget af en sådan fleksibilitet. Førerne bør derfor have mulighed for at udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid med højst en time, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke har oversteget syv timer, og de bør kun kunne udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid, når de udfører enkeltstående lejlighedsvis kørsel med personer på seks dage eller derover. En sådan fleksibilitet bør begrænses yderligere, således at det kun er muligt at anvende undtagelsen én gang i løbet af rejsen eller to gange i forbindelse med enkeltstående lejlighedsvis kørsel med personer på otte dage eller derover. Anvendelsen af denne undtagelse påvirker ikke det seneste starttidspunkt for en ugentlig hviletid. Med henblik på effektiv og virksomhedsfuld håndhævelse, indtil der foreligger et digitalt kørselsblad, bør der anvendes en kopi af kørselsbladet i papirformat eller elektronisk format ud over takografregistreringerne.
- (10) De kompetente nationale myndigheders kontrol af overholdelsen af denne forordnings bestemmelser om pauser og hviletid vil, hvis det er relevant, blive støttet af Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed (ELA).
- (11) En begrænsning af muligheden for at udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timersperioder udelukkende i forbindelse med international lejlighedsvis kørsel med personer har en negativ virkning med hensyn til ligebehandling og ikkefordrejet og fair konkurrence mellem operatører, navnlig små og mellemstore virksomheder. Udbydere af national lejlighedsvis kørsel med personer kan også levere deres tjenester på de samme betingelser som international lejlighedsvis kørsel med personer med hensyn til den tilbagelagte afstand, rejsens varighed eller varigheden af de tjenester, som udbydes til passagererne. National lejlighedsvis kørsel med personer bør derfor også være omfattet af muligheden for at udskyde den ugentlige hviletid.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

⁽⁶⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus (EFT L 74 af 20.3.1992, s. 1).

- (12) For at lette håndhævelsen bør førerne under hele rejsen i køretøjet medbringe et kørselsblad med de vigtigste oplysninger om rejsen. Et sådant kørselsblad anvendes allerede i forbindelse med international lejlighedsvis kørsel med personer i henhold til forordning (EF) nr. 1073/2009. I overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 ⁽⁷⁾ om opbevaring af manuelle registreringer bør førerne også medbringe kørselsblade i papirform eller elektronisk form, der dækker lejlighedsvis kørsel med personer udført i de foregående 28 dage og, fra den 31. december 2024, i de foregående 56 dage.
- (13) For at gøre håndhævelsen mere effektiv bør der fastsættes kontrolforanstaltninger og krav, der fuldt ud udnytter digitale værktøjer. Kommissionen bør vurdere passende foranstaltninger til digitalisering af kørselsbladet.
- (14) For at sikre effektiv lejlighedsvis kørsel med personer af høj kvalitet samt gode arbejds- og kørselsbetingelser for førere bør Kommissionen evaluere håndhævelsen af de gældende regler vedrørende lejlighedsvis kørsel med personer og deres indvirkning på førernes arbejdsvilkår og sektorens tiltrækningskraft. Kommissionen bør navnlig overvåge anvendelsen af de undtagelser, der indføres ved denne forordning, ved at vurdere, om den samlede akkumulerede køretid i den periode, der er omfattet af en undtagelse, ikke er for stor, bidrager til træthed og stress hos førerne, eller påvirker trafikikkerheden.
- (15) Forordning (EF) nr. 561/2006 forpligter medlemsstaterne til at fastsætte regler om sanktioner for overtrædelse af nævnte forordning og forordning (EU) nr. 165/2014 og til at sikre, at disse regler iværksættes. I sin dom af 9. september 2021 i sag C-906/19 ⁽⁸⁾ gjorde Domstolen det klart, at medlemsstaterne forhindres i at pålægge en sanktion efter at have konstateret en overtrædelse af forordning (EU) nr. 165/2014, der er begået på en anden medlemsstats område, og for hvilken der endnu ikke er pålagt en sanktion. Domstolen anerkendte at for så vidt som dette aspekt af den gældende EU-lovgivning kan have negative virkninger for førernes arbejdsvilkår og for færdselssikkerheden, tilkommer det EU-lovgiver at træffe beslutning om en eventuel ændring. Da overtrædelser af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 ofte finder sted samtidigt, og formålet med forordning (EU) nr. 165/2014 er at sikre overholdelse af forordning (EF) nr. 561/2006, er det hensigtsmæssigt, at sanktioner kan pålægges en virksomhed eller en fører for overtrædelser af begge forordninger, når sådanne overtrædelser konstateres på én medlemsstats område, men er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelandts område.
- (16) Målene i denne forordning, nemlig at sikre fair konkurrence og forbedre arbejdsvilkårene og trafikikkerheden gennem harmonisering af reglerne om pauser og hviletid for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, og at sikre, at medlemsstaterne er i stand til at pålægge sanktioner for overtrædelser af takografregler, der konstateres på deres område, uanset hvor disse overtrædelser er begået, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af målenes karakter bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (17) Kommissionen bør med fuld inddragelse af arbejdsmarkedets parter og medlemsstaterne fremme en fælles tilgang til gennemførelsen, anvendelsen og håndhævelsen af denne forordning, herunder ved at udarbejde retningslinjer og fremme samarbejdet mellem alle berørte parter.
- (18) For at muliggøre korrekt håndhævelse af denne forordning bør Kommissionen ved førstkommande lejlighed i forbindelse med revisionen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 ⁽⁹⁾ eller en gennemførelsesretsakt til erstatning heraf og senest 18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden medtage tekniske specifikationer for intelligente takografer, der letter kontrolmyndighedernes kontrol af overholdelsen, således at den intelligente takograf også registrerer, om køretøjet benyttes til rutekørsel med personer eller lejlighedsvis kørsel med personer.
- (19) Forordning (EF) nr. 561/2006 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Domstolens dom af 9. september 2021, Straffesag mod FO, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, præmis 45.

⁽⁹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 af 18. marts 2016 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om fastsættelse af forskrifter for konstruktion, afprøvning, installation, brug og reparation af takografer og deres komponenter (EUT L 139 af 26.5.2016, s. 1).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) Artikel 4, litra n), erstattes af følgende:

n) »rutekørsel med personer«: »rutekørsel« som defineret i artikel 2, nr. 2 og »speciel rutekørsel« som defineret i artikel 2, nr. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 (*), hvad enten sådan rutekørsel er national eller international

na) »lejlighedsvis kørsel med personer«: »lejlighedsvis kørsel« som defineret i artikel 2, nr. 4, i forordning (EF) nr. 1073/2009, hvad enten sådan kørsel er national eller international

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).«

2) I artikel 7 indsættes følgende stykke efter stk. 2:

»For førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer, kan de i stk. 1 omtalte pauser også erstattes af to pauser på mindst 15 minutter hver, fordelt over den i stk. 1 omtalte kørselsperiode, på en sådan måde, at stk. 1 overholdes.«

3) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) Følgende stykke indsættes:

»2a. Forudsat at trafikikkerheden og førerens arbejdsvilkår ikke bringes i fare derved, kan en fører, som udfører en enkeltstående lejlighedsvis kørsel med personer af en varighed på mindst seks på hinanden følgende 24-timersperioder, fravige stk. 2, første afsnit, ved at tage den daglige hviletid én gang inden for højst 25 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid, såfremt den samlede akkumulerede køretid for den pågældende dag ikke har oversteget syv timer. Under overholdelse af de samme betingelser kan denne undtagelse benyttes to gange i forbindelse med en enkeltstående lejlighedsvis kørsel med personer af en varighed på mindst otte på hinanden følgende 24-timersperioder. Anvendelsen af denne undtagelse berører ikke den maksimale arbejdstid i henhold til gældende ret.«

b) I stk. 6a foretages følgende ændringer:

i) indledningen affattes således:

»Uanset stk. 6 kan en fører, som udfører enkeltstående lejlighedsvis kørsel med personer, udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timersperioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletid, forudsat at:«

ii) litra a) udgår

iii) følgende afsnit tilføjes:

»Kommissionen undersøger mulighederne for digitalisering af det i artikel 16, stk. 4, omhandlede kørselsblad i forbindelse med en bredere digitaliseringsindsats i vejtransportsektoren.«

4) I artikel 16 tilføjes følgende stykker:

»4. I forbindelse med vejkontroller skal føreren, indtil der foreligger et digitalt kørselsblad, kunne begrunde anvendelsen af undtagelserne i artikel 7, stk. 3, og artikel 8, stk. 2a og 6a, ved:

- a) at medbringe i køretøjet et udfyldt kørselsblad, som indeholder de oplysninger, der kræves i henhold til forordning (EF) nr. 1073/2009, som transportvirksomheden er ansvarlig for at udstyre føreren med forud for hver kørsel, og
- b) at medbringe i køretøjet papirkopier eller elektroniske kopier af sådanne kørselsblade, der dækker de foregående 28 dage og, fra den 31. december 2024, de foregående 56 dage.

Den i første afsnits litra b) omhandlede forpligtelse ophører med at finde anvendelse, senest når køretøjet anvender en takograf, der gør det muligt at registrere typen af kørsel med personer, der er omhandlet i stk. 5.

For national kørsel kan kørselsbladet for international kørsel anvendes, med angivelse af, at det anvendes til national kørsel. Kommissionen kan ved hjælp af en gennemførelsesretsakt fastsætte formatet for kørselsbladet for national kørsel for at forenkle kontrol af overholdelsen, hvis det er relevant. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 24, stk. 2a.

Senest den 31. december 2026 vurderer Kommissionen mulighederne for digitaliseringen af kørselsbladet for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer, med hensyn til gennemførlighed, omkostningseffektivitet og indvirkningen heraf på håndhævelse og føreres arbejdsvilkår og forelægger, hvis det er relevant, Europa-Parlamentet og Rådet et lovgivningsmæssigt forslag vedrørende sådan digitalisering.

Denne vurdering skal omfatte udviklingen af et digitalt kørselsblad indeholdende de oplysninger, der kræves i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1073/2009, således at sådanne oplysninger kan registreres elektronisk inden rejsens start i en flersproget grænseflade, som operatørerne har adgang til. Med henblik herpå kan Kommissionen også undersøge muligheden for at udvikle et eller flere nye moduler til informationssystemet for det indre marked, der blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012 (*).

5. For at sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af artikel 7, stk. 3, og artikel 8, stk. 2a og 6a, vedtager Kommissionen ved førstkommende lejlighed i forbindelse med revisionen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 (**), eller en eventuel gennemførelsesretsakt til erstatning heraf og senest den 23. november 2025 gennemførelsesretsakter, der fastsætter passende tekniske specifikationer, der gør det muligt på takografen at registrere og lagre data vedrørende typen af kørsel med personer, nemlig rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel med personer. Anvendelsesdatoen for disse gennemførelsesretsakters fastsættes efter høring af de relevante interessenter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren, jf. artikel 24, stk. 2a.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012 af 25. oktober 2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked og om ophævelse af Kommissionens beslutning 2008/49/EF (»IMI-forordningen«) (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 1).

(**) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 af 18. marts 2016 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om fastsættelse af forskrifter for konstruktion, afprøvning, installation, brug og reparation af takografer og deres komponenter (EUT L 139 af 26.5.2016, s. 1).«

5) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 17a

Senest den 31. december 2028 udarbejder Kommissionen en rapport med en vurdering af konsekvenserne af denne forordnings bestemmelser vedrørende sektoren for den lejlighedsvis kørsel med personer for så vidt angår trafiksikkerhed og sociale aspekter, navnlig føreres arbejdsvilkår. Kommissionen fremsender denne rapport til Europa-Parlamentet og Rådet. Hvis den finder det hensigtsmæssigt, fremsætter Kommissionen relevante lovgivningsforslag.«

6) Artikel 19, stk. 2, første afsnit, affattes således:

»2. En medlemsstat giver de kompetente myndigheder mulighed for at pålægge en virksomhed og/eller en fører en sanktion for en overtrædelse af denne forordning eller af forordning (EU) nr. 165/2014, der konstateres på denne medlemsstats område, og for hvilken der ikke allerede er pålagt en sanktion, selv hvor overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelands område.«

Artikel 2

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.

Udfærdiget i Strasbourg, den 24. april 2024.

På Europa-Parlamentets vegne

R. METSOLA

Formand

På Rådets vegne

M. MICHEL

Formand
