

Bryssel den 31.5.2017  
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare**

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

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

Körtider och viloperioder för förare har reglerats i EU:s lagstiftning sedan 1969. Idag fastställs i förordning (EG) nr 561/2006<sup>1</sup> (även kallad *förordning om körtid*) minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila för förare. Enligt förordningen krävs också att en färdskrivare används som främsta verktyg för att kontrollera efterlevanden av dessa villkor. Successivt har fler förordningar antagits för att anpassa färdskrivare till den tekniska utvecklingen, och den senaste är förordning (EU) 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter (även kallad *förordning om färdskrivare*). Genom förordningen introducerades den *smarta färdskrivaren* som är ansluten till en tjänst för positionsbestämning baserad på ett system för satellitnavigering.

Både förordningen om körtid och förordningen om färdskrivare ingår i en bredare ansträngning att förbättra arbetsvillkoren för förare, säkerställa rättvis konkurrens mellan operatörer och förbättra trafiksäkerheten på Europas vägar. Strängare krav vad gäller användning av färdskrivare har gradvis bidragit till en mer effektiv och enhetlig tillämpning i hela EU.

Som ett led i programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) genomfördes under 2015–2017 en efterhandsutvärdering av sociallagstiftningen inom vägtransporter och av tillämpningen av denna<sup>2</sup>; slutsatsen blev att förordningen om körtid endast har varit delvis effektiv när det gäller att förbättra arbetsvillkoren för förare och säkerställa rättvis konkurrens mellan operatörer. Trafiksäkerheten har förbättrats under perioden, men förbättringarna kan naturligtvis inte enbart tillskrivas den förordningen.

De största problemen är kopplade till brister i själva reglerna, men även till ett otillräckligt genomförande av reglerna och en oförmåga att tillgodose de framväxande sociala och marknadsmässiga utmaningar som sektorn möter. Målet för detta förslag, som är ett Refit-initiativ<sup>3</sup>, är att komma till rätta med de konstaterade bristerna och hjälpa till att förbättra arbets- och affärsvillkor inom sektorn. Detta kommer att uppnås genom att vissa bestämmelser förtydligas och uppdateras och genom en vidare uppgradering av nuvarande och framtida färdskrivare för att säkerställa ett mer kostnadseffektivt genomförande.

#### • Förenlighet med andra planerade initiativ inom transportsektorn

Förslaget ingår i en bredare pågående översyn av unionens vägtransportlagstiftning. Det är nära knutet till initiativ för att förbättra efterlevnaden av körtider och viloperioder och för att fastställa sektorsspecifika kriterier för utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn. Det är också nära knutet till den pågående översynen av marknadsreglerna för tillgång till rätten att bedriva yrkesmässig trafik (förordning (EG) nr 1071/2009), tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (förordning

<sup>1</sup> EUT L102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>2</sup> Efterhandsutvärderingen omfattade förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG om genomförandet av bestämmelserna i förordningen samt direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter.

<sup>3</sup> Initiativ nr 11 i bilaga 2 till kommissionens arbetsprogram 2017.

(EG) nr 1072/2009) och tillträde till den internationella marknaden för persontransporter (EG) nr 1073/2009.

Social- och marknadslagstiftningen utgör en omfattande och enhetlig rättslig ram, och om den genomförs på ett konsekvent och effektivt sätt är detta vägen till att skapa en rättvis, säker och miljömässigt och socialt hållbar vägtransportsektor. Inget av dessa initiativ kan ensamt bemöta de framväxande sociala och marknadsmässiga utmaningarna på ett ändamålsenligt sätt.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget bidrar till två av den sittande kommissionens prioriteringar, nämligen att skapa *en djupare och mer rättvis inre marknad* och *sysselsättning, tillväxt och investeringar*. Det är förenligt med åtgärder för att bekämpa social orättvisa och illojal konkurrens och åtgärder för att skapa en social ram för nya sysselsättningsmöjligheter och rättvisa affärsvillkor.

Det uppfyller målen enligt kommissionens sociala agenda, då ett av dess syften är att skapa anständiga arbetsvillkor och en adekvat nivå av socialt skydd, och målen enligt initiativet om att skapa en EU-pelare för sociala rättigheter. Det är också förenligt med Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, i vars artikel 31 rätten till dygns- och veckovila föreskrivs. De bestämmelser i förslaget som rör veckovila är avsedda att öka flexibiliteten för operatörerna samtidigt som arbetstagarna får tillräcklig vila, samt främja möjligheten att få denna vila i hemmet eller i lämplig inkvartering.

Förslaget bidrar till Refit-programmet genom att förtydliga och anpassa vissa sociala bestämmelser och göra tillämpningen av dem mer kostnadseffektiv.

## **2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN**

- **Rättslig grund**

Detta förslag ändrar förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och är därför baserat på samma rättsliga grund, dvs. artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

- **Subsidiaritetsprincipen**

Enligt artikel 4.2 g har unionen delad befogenhet med medlemsstaterna på området transport. Befintliga regler kan dock endast ändras av unionslagstiftaren.

Bristerna i den gällande lagstiftningen leder till att medlemsstaterna genomför och kontrollerar efterlevnaden av EU:s sociala regler på olika sätt. Riktlinjer utfärdade av kommissionen eller självreglering från medlemsstaternas sida skulle inte räcka till för att säkerställa att de sociala reglerna på transportområdet tillämpas och verkställs på ett enhetligt sätt i hela unionen. Åtgärder på EU-nivå är därför motiverade.

Kommissionen kommer att i enlighet med artikel 154 i EUF-fördraget, som inbegriper de arbetsmarknadsparter på EU-nivå som ska tillfrågas i frågor som rör sysselsättning och sociala frågor enligt artikel 153 i fördraget, inleda en samrådsprocess för att inhämta synpunkter från arbetsmarknadens partner om vilken inriktning en unionsåtgärd avseende direktiv 2002/15/EG, som kompletterar bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006, skulle kunna ha.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att åtgärda de konstaterade problemen i fråga om olämpliga arbetsvillkor för förare och snedvridning av konkurrensen mellan operatörer.

Såsom anges i avsnitt 7.2 i konsekvensbedömningen genomför förslaget det policyalternativ som ansågs vara den lämpligaste och mest proportionella lösningen. Lösningen skapar jämvikt mellan förbättrade arbetsvillkor för förare medan den samtidigt möjliggör för operatörer att organisera transporter så effektivt som möjligt, och den innebär att befintliga regler tillämpas på ett ändamålsenligt och konsekvent sätt över gränserna.

Förslaget inriktas på att förenkla och förtydliga befintliga regler och anpassa vissa regler till sektorns behov. Detta kommer att göra det enklare att följa reglerna och att kontrollera att de följs på ett enhetligt sätt i hela unionen. Förslaget kommer att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa att kraven om administrativt samarbete och ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna står i proportion till de konstaterade problemen. I konsekvensbedömningen drogs slutsatsen att de planerade åtgärderna inte kommer att få oproportionella effekter för små och medelstora företag.

- **Val av instrument**

Eftersom förslaget innebär införande av ett begränsat antal ändringar i två inbördes relaterade förordningar är det valda instrumentet också en förordning. Med hänsyn till det begränsade antalet föreslagna ändringar förefaller det inte nödvändigt att omarbete de två förordningarna.

### **3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Förordningen om körtider genomgick en omfattande Refit-utvärdering i efterhand 2015–2017<sup>4</sup> som även omfattade direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning och direktiv 2006/22/EG om kontroll av efterlevnaden av sociallagstiftningen. Den stöddes av en extern studie.

Huvudpunkterna, som särskilt gällde förordningen om körtider, var

- skilda tolkningar och olika tillämpning av bestämmelserna om normal veckovila, vilket leder till att nationella åtgärder vidtas utan samordning och till ojämlik behandling av förare och operatörer,

- ihållande överträdelser av reglerna om körtider, raster och viloperioder på grund av bristande flexibilitet i hur de får tillämpas, i synnerhet under oförutsedda omständigheter,

- bristande klarhet vad gäller begreppet ”icke-kommersiell” transport och transporter för privata ändamål, vilket leder till olika tolkningar och till ojämlik behandling av förare och operatörer,

---

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

- att bestämmelsen om raster är olämplig vid multibemanning (fler än en förare), vilket leder till att den inte tillämpas på samma sätt överallt,
- bristande administrativt samarbete och ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna, som hindrar en effektiv och enhetlig gränsöverskridande kontroll av efterlevnaden.

Dessa frågor har negativa effekter på arbets- och konkurrensvillkoren och hindrar indirekt ytterligare förbättringar av trafiksäkerheten.

Förordningen om färdskrivare ingick inte i denna Refit-efterhandsutvärdering. Utvärderingen avslöjade dock att en av bristerna i systemet för kontroll av efterlevnaden ligger i den ojämna och ineffektiva användningen av kontrollverktyg och system för datautbyte, inklusive färdskrivare. Det nuvarande färdskrivarsystemets funktioner skulle kunna utnyttjas bättre till dess att smarta färdskrivare installeras och används mer generellt.

#### • **Samråd med berörda parter**

Det hölls breda samråd inför detta förslag, i linje med de miniminormer för samråd med berörda parter som anges i kommissionens meddelande av den 11 december 2002 (KOM(2002) 704 slutlig).

I samrådsprocessen ingick insamling av synpunkter och data. Alla relevanta grupper av berörda parter uppmanades att bidra till samrådsprocessen: nationella transportministerier, nationella tillsynsmyndigheter, sammanslutningar som företräder godstransportföretag och persontransportföretag, speditörer, avsändare, små och medelstora företag, fackföreningar, förare och andra arbetstagare inom vägtransportsektorn.

Det kan framhållas att arbetsmarknadsparter på europeisk nivå har konsulterats genom hela processen. Flera olika öppna och riktade samrådsmetoder och verktyg har använts:

- Vid högnivåkonferensen den 4 juni 2015 om en social agenda för transport lanserades en bred debatt om sociala aspekter inom vägtransporter. Omkring 350 personer deltog, huvudsakligen beslutsfattare, experter inom transportsektorn och arbetsmarknadens parter.
- Vid olika seminarier med särskild inriktning på dessa frågor samlades branschintressenter, förträdare för medlemsstaterna och arbetsmarknadsparter på europeisk nivå. Diskussionerna handlade om hur sociallagstiftningen och inremarknadslagstiftningen fungerar inom vägtransporter.
- En vägtransportkonferens hölls den 19 april 2016. Ett av arbetsseminarierna behandlade inremarknadsaspekter och sociala aspekter inom vägtransporter. Seminariet hade omkring 400 deltagare, huvudsakligen företrädare för medlemsstaterna, ledamöter av Europaparlamentet och viktiga aktörer inom sektorn, som diskuterade de planerade vägtransportinitiativens mål och tillämpningsområde.
- Fem skräddarsydda undersökningar inleddes för att samla in synpunkter från nationella transportministerier (fokus på genomförande och tolkning av reglerna), tillsynsmyndigheter (fokus på rutiner för kontroll av efterlevnaden, kostnader och vinster med avseende på detta), företag (fokus på lagstiftningen om effekter på aktörer på marknaden), fackföreningar (fokus på lagstiftningens effekter på förare) och andra berörda parter som branschorganisationer (fokus på lagstiftningens övergripande effekter). Sammanlagt mottogs 1 441 svar (varav 1 269 från vägtransportföretag).

- Intervjuer gjordes med 90 berörda parter (varav 37 med förare) för att få insikt i deras erfarenheter av hur nationella myndigheter kontrollerar att EU:s vägtransportlagstiftning efterlevs, hur effektiva kontrollerna är och om eventuella problem med själva efterlevnaden.
- Ett offentligt samråd<sup>5</sup> hölls den 5 september – 11 december 2016 med syftet att bekräfta de problem som konstaterats i efterhandsutvärderingen och identifiera möjliga lösningar. Av de 1 378 svaren kom 1 209 från förare, operatörer, speditörer, avsändare och allmänheten och 169 från nationella myndigheter, tillsynsmyndigheter, arbetstagarorganisationer och branschorganisationer.
- En panelundersökning bland små och medelstora företag ägde rum mellan den 4 november och den 4 januari 2017. 109 svarande lämnade synpunkter på målen för översynen av den rättsliga ramen och om möjliga lösningar.
- En internetundersökning gjordes bland förare (345 svar mottogs med synpunkter på möjliga åtgärder. Dessa synpunkter var dock inte fullt representativa eftersom 140 av svaren kom från Nederländerna och 127 från Förenade kungariket).
- Kommissionen inledde också en undersökning bland nationella myndigheter och nationella tillsynsmyndigheter (41 svar från 27 EU-medlemsstater plus Norge och Schweiz), och en undersökning bland operatörer (73 svar, dock inte fullt representativa eftersom 58 svar kom från Ungern).
- Det gjordes intervjuer med sju transportföretag, nio nationella branschorganisationer, nio nationella myndigheter, fyra nationella fackföreningar och sex arbetsmarknadsparter på europeisk nivå.

De europeiska arbetsmarknadsparterna inom transportsektorn informerades och konsulterades regelbundet vid flera bilaterala möten med kommissionen och vid ordinarie möten i den branschvisa dialogkommittén för vägtransporter och i arbetsmarknadsparternas arbetsgrupp.

Följande problem bekräftades i samrådsprocessen:

- 1) olämpliga arbetsvillkor för förare,
- 2) snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag och
- 3) regelbördor för operatörer och medlemsstater.

De viktigaste rättsliga frågorna bakom utmaningarna identifierades också, t.ex. oklara eller olämpliga sociala regler, varierande tolkningar av reglerna, inkonsekvent och ineffektiv tillämpning och bristande administrativt samarbete mellan medlemsstater.

Vad gäller utkastet till policyåtgärder gav samtliga berörda parter ett starkt stöd till skärpt kontroll av efterlevnaden och stärkt samarbete mellan tillsynsorgan, även om vissa tillsynsmyndigheter uttryckte oro över potentiella ytterligare tillsynskostnader.

Frågan om lämpliga vilofaciliteter vid normal veckovila betonades av fackföreningar, nationella myndigheter, förare, operatörer och operatörernas branschorganisationer.

Reaktionerna var blandade när det gäller utkastet till åtgärder om beräkning av genomsnittlig veckovila och om att tillåta ytterligare flexibilitet vid tillämpningen av kör- och viloperioder

---

<sup>5</sup> Sammanfattning av iakttagelser: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en)

så att förarna ska kunna ta sin normala veckovila i hemmet. Operatörer och förare var positiva till dessa åtgärder, medan fackföreningarna inte stödde dem och tillsynsmyndigheter uttryckte oro över möjligheterna att övervaka efterlevnaden effektivt.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Externa konsulter bistod kommissionen med en stödstudie till efterhandsutvärderingen i juni 2016<sup>6</sup> och en separat stödstudie till konsekvensbedömningen som färdigställdes i maj 2017.

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget stöds av en konsekvensbedömning som har fått ett positivt yttrande med rekommendationer från nämnden för lagstiftningskontroll. Samtliga av nämndens huvudsynpunkter togs upp i den reviderade versionen av konsekvensbedömningen (se bilaga 1 till konsekvensbedömningsrapporten).

I konsekvensbedömningen övervägdes fyra policyalternativ. De första tre är kumulativa med avseende på den ökade nivån av reglering och förväntade effekter, medan alternativ fyra är horisontellt och åtgärderna kan kombineras med vilket som helst av de första tre alternativen.

Det första alternativet inriktades på att förtydliga den rättsliga ramen och förbättra samarbetet mellan tillsynsmyndigheterna. Det andra inriktades på att stärka kontrollen av efterlevnaden. I det tredje policypaketet föreslogs väsentliga ändringar av reglerna, i synnerhet beträffande resultatbaserad lön och undantag för inhemska och internationella persontransporter med långfärdsbuss. I det fjärde policyalternativet fastställdes sektorsspecifika kriterier för utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn. Det omfattade tre varianter baserat på tidströsklar.

Policyalternativ 1 visade sig vara minst effektivt när det gäller att åtgärda rättsosäkerhet och bristande jämlikhet mellan förare och operatörer. Detta berodde främst på att åtgärderna inte skulle vara obligatoriska och medlemsstaterna själva fick bestämma om de skulle införas eller inte. Denna strategi med icke obligatorisk tillämpning skulle bidra ytterligare till problemet med en mångfald olika nationella åtgärder som förare och operatörer skulle tvingas hantera.

Policyalternativ 3 har några negativa sidoeffekter med avseende på arbetsvillkor för förare inom persontransporter. Detta beror på att åtgärden gällande uppskjuten veckovila skulle kunna höja trötthetsindex med 20–33 % och öka trafiksäkerhetsriskerna med 4–5 %. Dessa förhöjda trötthets- och riskindex skulle kombineras med en liten minskning av efterlevnadskostnaderna för operatörerna på 3–5 %.

Det föredragna alternativet är en kombination av policyalternativ 2 och policyalternativ 4. Effekterna av policyalternativ 4 stärker de förväntade effekterna av policyalternativ 2 genom att förbättra arbets- och vilovillkoren för förare (minskning av trötthetsindex med 28 % och av perioderna borta från hemmet med 43 % för förare i EU (beräknat för EU-13) och med 16 % (beräknat för EU-15)). En kombination av policyalternativen 2 och 4 kommer också att leda till synergivinst till följd av en mer effektiv övervakning av reglerna om utstationering, vilket kommer att ge kostnadsbesparingar för operatörerna.

---

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

En kombination av alternativen 2 och 4 är generellt sett det mest effektiva sättet att lösa de problem som identifierats i konsekvensbedömningen. Policyalternativ 4 beräknas ge besparingar för operatörer som tillhandahåller gränsöverskridande transporttjänster på omkring 785 miljoner euro per år i administrativa kostnader. Besparingarna till följd av åtgärderna i alternativ 2 kunde inte kvantifieras. De förväntas emellertid leda till minskade överträdelse och därmed en betydande minskning av kostnaderna för bristande efterlevnad. Dessutom kommer policyalternativ 2 att möjliggöra effektivare transporter och ge föraren incitament att oftare återvända till hemmet. Bägge policyförslagen kommer emellertid att leda till något ökade efterlevnadskostnader för nationella myndigheter (mellan 1,3 % och 8 %) under den övergångsperiod då de nya reglerna införs. Bägge förslagen kommer också att leda till en liten ökning av efterlevnadskostnaderna för vissa operatörer, då dessa kommer att behöva betala för inkvartering för den normala veckovila som måste tas utanför fordonet (omkring 50–160 euro per resa).

Förslaget är i linje med det alternativ som rekommenderas i konsekvensbedömningen.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget bygger på Refit-målet att öka lagstiftningens ändamålsenlighet och minska byråkratin för företagen. Detta sker främst genom att reglerna förenklas och anpassas till sektorns behov och genom ökad användning av färdskrivare, vilket kommer att effektivisera kontrollerna. Efterlevnadskostnaderna väntas öka något för de nationella myndigheterna, men ökningen är berättigad med beaktande av de förbättrade arbetsvillkoren för förarna och de förbättrade företagsvillkoren för operatörerna. Och besparingar kommer att göras i kostnaderna för bristande efterlevnad. Förslaget kommer också att göra kontrollen av efterlevnaden mer effektiv, till exempel genom att förbättra funktionerna i den kommande smarta färdskrivaren. Förslaget undantar inte mikroföretag då detta skulle kunna innebära en risk för skillnader i konkurrensvillkoren och olika arbetsvillkor.

### **Grundläggande rättigheter**

Förslaget bidrar till målen enligt stadgan om de grundläggande rättigheterna och i synnerhet artikel 31 som föreskriver rätten till rättvisa arbetsförhållanden.

## **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget påverkar inte unionens budget.

## **5. ÖVRIGA INSLAG**

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Utvecklingen vad gäller antal överträdelse av sociallagstiftningen samt överträdelseernas typ och frekvens kommer att övervakas genom en kombination av nationella genomföranderapporter och analyser av data från EU:s brottsbekämpande organisationer. Frågor som rör genomförande och kontroll av efterlevnaden kommer att bevakas och utvärderas regelbundet av kommittén för vägtransporter,

Annan marknadsutveckling och dess potentiella inverkan på arbets- och konkurrensvillkoren kommer att bedömas på grundval av relevanta data som samlats in i samband med andra initiativ, i synnerhet översynen av förordningen om tillträde till den internationella marknaden



för godstransporter (förordning (EG) nr 1072/2009) och förordningen om rätt att bedriva yrkesmässig trafik (förordning (EG) nr 1071/2009).

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

De viktigaste delarna i förslaget är följande:

### **Förordning (EG) nr 561/2006**

#### *Artikel 3*

Artikel 3 h ändras för att förtydliga, i linje med domstolens dom i mål C-317/12, *Lundberg*, att enskilda som använder fordon som skulle omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 för transport av gods för egen räkning, inte behöver registrera sina körtider och viloperioder och därför inte behöver använda färdskrivare eller förarkort.

#### *Artikel 4*

Artikel 4 r läggs till för att definiera begreppet ”icke-kommersiell transport av gods”, som ofta används i förordningen; det behövs en enhetlig definition, annars skapas osäkerhet och tolkningsskillnader.

#### *Artikel 6*

Artikel 6.5 ändras för att klargöra skyldigheten att registrera annat arbete än körning och perioder av tillgänglighet och för att harmonisera praxis kring detta. Full registrering av alla förarens aktiviteter, inte enbart körning som ju registreras automatiskt av färdskrivaren, är viktigt för att effektivt övervaka en förarens arbetsmönster som ibland kan leda till allvarlig trötthet och skapa trafiksäkerhetsrisker.

#### *Artikel 7*

En tredje punkt läggs till i artikel 7 för att klargöra att förare, vid multibemanning, får ta sin obligatoriska rast i ett fordon som körs av en annan förare. Detta är redan allmän praxis enligt icke-bindande riktlinjer från kommissionen.

#### *Artikel 8*

Artikel 8 ändras för att förtydliga och anpassa kraven om veckovila till sektorns behov och till nuvarande praxis vid planeringen av transportscheman, i synnerhet vid långväga transporter. Syftet är att förbättra förarnas förhållanden vid vila och underlätta kontrollen av efterlevnaden, i synnerhet när det gäller kontrollen av att den kompensation som föraren har rätt till vid reducerad veckovila tas ut.

Artikel 8.6 ändras för att klargöra att förare får organisera sin veckovila på ett mer flexibelt sätt över en period på fyra på varandra följande veckor, samtidigt som det säkerställs att kompensationen för reducerad veckovila tas ut i anknytning till en normal veckovila och inom tre veckor. Denna ändring förändrar inte de nuvarande kraven om maximal daglig körtid och körtid per vecka.

Artikel 8.7 ändras för att specificera att all kompensation för reducerad veckovila måste tas ut i samband med en normal veckovila på minst 45 timmar. Detta kommer att göra det lättare att

kontrollera vila som tas som kompensation och ge förarna möjlighet att få en ackumulerad veckovila.

Artikel 8.8a läggs till för att klargöra att en förare inte får ta en veckovila på 45 timmar eller mer i ett fordon, och att arbetsgivaren måste erbjuda en förare lämplig inkvartering med ordentliga sovmöjligheter och hygieninrättningar om föraren inte har möjlighet att ta sin veckovila på en privat plats som denne själv valt.

Artikel 8.8b läggs till för att ytterligare specificera transportföretagens skyldighet att organisera förarnas arbete på ett sådant sätt att de kan ta sin veckovila i hemmet minst en gång inom en period på tre på varandra följande veckor.

#### *Artikel 9*

Artikel 9 ändras för att anpassa reglerna till det nuvarande bruket att ta viloperioder på färja eller tåg. De nuvarande reglerna tillåter inte att viloperioder på 24 timmar eller mer som delvis tagits på färja eller tåg registreras som reducerad veckovila. Detta lägger onödiga bördor på förare och operatörer. Enligt ändringen specificeras därför att en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg också har rätt att ta ut reducerad veckovila ombord på en färja eller ett tåg.

#### *Artikel 12*

Artikel 12.2 läggs till för att hjälpa föraren att hantera oförutsedda händelser som försenar transporten eller hindrar föraren från att nå hemmet och ta sin veckovila där. Där specificeras att förare får skjuta upp veckovilans start så att de hinner ta sig till hemmet, förutsatt att de iakttar gränserna för maximal daglig körtid och körtid per vecka och den föreskrivna veckovilans minimilängd.

#### *Artikel 14*

Artikel 14 ändras för att specificera att tillfälliga undantag från de allmänna reglerna som beviljas av medlemsstaterna i akuta situationer måste vara vederbörligen motiverade av exceptionella omständigheter och av den skyndsamhet som krävs för att hantera dem.

#### *Artikel 15*

Artikel 15 inför en skyldighet för medlemsstaterna att informera kommissionen om de nationella regler om körtider, raster och viloperioder som är tillämpliga på busschaufförer som undantas från förordningen.

#### *Artikel 19*

Artikel 19 ändras för att specificera att de nationella sanktioner som utdöms vid överträdelser av förordningen bör stå i proportion till överträdelsens allvar, enligt klassificeringen i relevant unionslagstiftning. Den tillägger också att alla ändringar av det nationella sanktionssystemet bör anmälas till kommissionen.

#### *Artikel 22*

Artikel 22 ändras för att ytterligare fördjupa det administrativa samarbetet och data- och informationsutbytet mellan medlemsstater. Målet är att öka konsekvens och ändamålsenlighet i

genomförandet av bestämmelserna i denna förordning och i den gränsöverskridande kontrollen av efterlevnaden.

Artikel 22.1 ändras för att specificera att ömsesidigt bistånd mellan medlemsstater måste ges utan dröjsmål, inom tydligt specificerade frister enligt direktiv 2006/22/EG.

Artikel 22.2 c läggs till för att förtydliga att informationsutbyte även omfattar data om riskvärdering av företag och annan information som behövs för att säkerställa ett ändamålsenligt och effektivt genomförande.

I artikel 22.3a anges att utsedda gemensamma samverkansorgan kommer att ha ansvaret för att organisera informationsutbytet så att det går smidigt.

Artikel 22.3b läggs till för att klargöra att det ömsesidiga biståndet ska vara kostnadsfritt.

#### *Artikel 25*

Artikel 25.2 ändras för att specificera att kommissionen, när så är nödvändigt, kommer att anta genomförandeakter för att förtydliga bestämmelserna i den här förordningen. Dessa akter bör säkerställa enhetlig tillämpning och kontroll av efterlevnaden av förordningen.

### **Förordning (EU) nr 165/2014**

#### *Artikel 8*

Artikel 8 ändras för att ytterligare förbättra funktionerna hos smarta färdskrivare så att det blir möjligt att på ett mer exakt sätt fastställa var fordon som används för gränsöverskridande transporter befinner sig. Detta kommer att göra det lättare att kontrollera efterlevnaden av sociallagstiftningen.

#### *Artikel 34*

Genom artikel 34 tillkommer en skyldighet för förare att registrera sin position i färdskrivaren efter att ha passerat en gräns, vid den första lämpliga platsen att stanna på. Om detta görs blir det lättare att övervaka efterlevnaden av sociallagstiftningen. Skyldigheten gäller inte förare som använder smarta färdskrivare som automatiskt registrerar gränspassager.

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,  
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,  
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,  
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>7</sup>,  
med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>8</sup>,  
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och  
av följande skäl:

- (1) Goda arbetsvillkor för förare och rättvisa affärsvillkor för vägtransportföretag är ytterst viktigt för att skapa en säker, effektiv och socialt ansvarstagande vägtransportsektor. För att underlätta den processen är det viktigt unionens sociallagstiftning för vägtransportsektorn är tydlig, ändamålsenlig, lätt att tillämpa och verkställa samt genomförs på ett effektivt och enhetligt sätt i hela unionen.
- (2) Efter en utvärdering av ändamålsenligheten och effektiviteten i genomförandet av unionens existerande sociallagstiftning på området vägtransporter, och i synnerhet Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006<sup>9</sup>, konstaterades vissa brister i den nuvarande rättsliga ramen. Oklara och inadekvata regler om veckovila, viloinrättningar och raster vid multibemanning samt avsaknaden av regler om hur förare ska kunna återvända till och ta vila i hemmet leder till att reglerna tolkas och genomförs på olika sätt i medlemsstaterna. Flera medlemsstater har nyligen antagit unilaterala åtgärder vilket har lett till ytterligare ökad rättslig osäkerhet och ojämlig behandling av förare och operatörer.

---

<sup>7</sup> EUT C , , s. .

<sup>8</sup> EUT C , , s. .

<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (3) Efterhandsutvärderingen av förordning (EG) nr 561/2006 bekräftade att inkonsekvent och ineffektiv kontroll av efterlevnaden av unionens sociallagstiftning främst berodde på oklara bestämmelser, ineffektivt utnyttjande av kontrollverktygen och otillräckligt administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.
- (4) Tydliga och väl anpassade regler som tillämpas på samma sätt överallt är också avgörande för att uppnå policymålet att förbättra arbetsvillkoren för förare och i synnerhet säkerställa att konkurrensen inte snedvrids mellan operatörer samt bidra till trafiksäkerhet för alla väganvändare.
- (5) De nuvarande kraven vad gäller raster visade sig vara inadekvata och opraktiska vid körningar med fler än en förare. Det är därför lämpligt att anpassa kravet om att registrera raster till vilken typ av transport som utförs vid körning med flera än en förare.
- (6) Förare som utför internationella långdistanstransporter tillbringar långa perioder borta från hemmet. Med de krav som för närvarande gäller för normal veckovila förlängs dessa perioder i onödan. Det är därför önskvärt att anpassa reglerna om veckovila på ett sådant sätt att det blir lättare för förare att utföra transporter och ändå, utan att bryta mot reglerna, nå hemmet för att ta normal veckovila och få full kompensation för all reducerad veckovila. Det är också nödvändigt att föreskriva att operatörerna måste organisera förarnas arbete så att dessa perioder borta från hemmet inte blir orimligt långa.
- (7) Medlemsstaterna tolkar och genomför kraven om veckovila på olika sätt när det gäller den plats där veckovilan bör tas. Det är därför lämpligt att förtydliga kravet om att säkerställa att förare får lämplig inkvartering vid normal veckovila om denna tas på annan plats än i hemmet.
- (8) Förare ställs ofta inför oförutsedda omständigheter som gör det omöjligt att nå önskad destination för att ta veckovila utan att bryta mot EU:s regler. Det är önskvärt att göra det lättare för förare att hantera sådana omständigheter och göra det möjligt för dem att nå den destination där de önskar ta sin veckovila utan att bryta mot kraven avseende maximala körtider.
- (9) För att minska och förebygga olika praxis när det gäller tolkning och tillsyn och för att ytterligare öka effektiviteten och ändamålsenligheten i den gränsöverskridande kontrollen av efterlevnaden är det ytterst viktigt att fastställa tydliga regler för det administrativa samarbetet mellan medlemsstater.
- (10) I syfte att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordning (EG) nr 561/2006 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på att förtydliga bestämmelserna i den förordningen och fastställa gemensamma metoder för deras tillämpning och tillsyn. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011<sup>10</sup>.
- (11) I syfte att göra kontrollen av efterlevnaden av sociallagstiftningen mer kostnadseffektiv bör potentialen i de nuvarande och framtida färdskrivarsystemen utnyttjas fullt ut. Därför bör färdskrivarens funktioner förbättras så att den medger en mer exakt positionsbestämning, i synnerhet vid internationell transport.

---

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (12) Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014<sup>11</sup> bör därför ändras i enlighet med detta.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

Förordning (EG) nr 561/2006 ska ändras på följande sätt:

(1) I artikel 3 ska led h ersättas med följande:

”h) fordon eller en kombination av fordon som används för icke-kommersiell transport av gods,”

(2) I artikel 4 ska följande led läggas till som led r:

”r) ”icke-kommersiell transport: all vägtransport, utom transport för annans eller egen räkning, för vilken ingen ersättning mottas och som inte genererar någon inkomst.”

(3) I artikel 6.5 ska första meningen ersättas med följande:

”En förare ska som ”annat arbete” registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som han kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera all ”tid då arbetstagaren är tillgänglig” enligt definitionen i artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG, i enlighet med artikel 34.5 b iii i förordning (EU) nr 165/2014. Denna registrering ska göras antingen för hand på ett diagramblad, eller på en utskrift, eller genom att med användning av funktionen manuell inmatning föra in uppgifter i färdskrivaren.”

(4) I artikel 7 ska följande läggas till som tredje stycket:

”Vid multibemannning har en förare rätt ta en rast på 45 minuter i ett fordon som körs av en annan förare, under förutsättning att den förare som tar rasten inte har till uppgift att bistå den förare som kör fordonet.”

(5) Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 6 ska första stycket ersättas med följande:

”6. Under fyra på varandra följande veckor ska en förare ta minst

a) fyra normala veckovilor, eller

b) två normala veckovilor om minst 45 timmar och två reducerade veckovilor om minst 24 timmar.

Vid tillämpning av led b ska reducerade veckovilor kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.”

(b) Punkt 7 ska ersättas med följande:

”7. Varje viloperiod som tas ut som kompensation för en reducerad veckovila ska omedelbart föregå eller omedelbart följa på en normal veckovila på minst 45 timmar.”

---

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

(c) Följande punkter ska införas som punkt 8a och punkt 8b:

”8a. Normal veckovila eller en annan vila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila får inte tas i fordonet. Sådana vilor ska tas i lämplig inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar,

a) som antingen tillhandahålls eller betalas av arbetsgivaren, eller

b) i hemmet eller på annan av föraren utvald privat plats.

8b. Transportföretaget ska organisera förarnas arbete så att förarna inom varje period om tre på varandra följande veckor kan tillbringa minst en normal veckovila, eller en veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för reducerad veckovila, i hemmet.”

(6) I artikel 9 ska punkt 1 ersättas med följande:

”9. Utan hinder av artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut normal dygnsvila eller reducerad veckovila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan eller reducerade veckovilan ska föraren ha tillgång till en sovbrits eller liggpåls avsedd för denne.”

(7) I artikel 12 ska följande läggas till som andra stycket:

”Om det är förenligt med trafiksäkerheten, får föraren avvika från artikel 8.2 och artikel 8.6 andra stycket för att kunna nå en lämplig inkvartering enligt artikel 8.8a för dygns- eller veckovila på denna plats. En sådan avvikelse får inte resultera i att den dagliga körtiden eller körtiden per vecka överskrids eller till att dygns- eller veckovilan förkortas. Föraren ska ange skälen för en sådan avvikelse för hand på ett färdskrivardiagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast vid framkomsten till den lämpliga inkvarteringen.”

(8) I artikel 14 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. I brådskande fall får medlemsstaterna, under exceptionella omständigheter, medge tillfälligt undantag under högst 30 dagar, vilket ska vara vederbörligen motiverat och omgående meddelas kommissionen.”

(9) Artikel 15 ska ersättas med följande:

#### *”Artikel 15*

Medlemsstaterna ska se till att förare till sådana fordon som anges i artikel 3 a omfattas av nationella regler som ger tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider och obligatoriska raster och viloperioder. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om de relevanta nationella regler som är tillämpliga på sådana förare.”

(10) I artikel 19 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och förordning (EU) nr 165/2014 och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella till överträdelsens allvarlighetsgrad, fastställd i enlighet med bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG<sup>12</sup>, avskräckande och icke-

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

diskriminerande. Ingen överträdelse av denna förordning eller förordning (EU) nr 165/2014 får bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa åtgärder och regler om sanktioner senast det datum som fastställs i artikel 29 andra stycket. De ska utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar av dem. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

(11) Artikel 22 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska ha ett nära samarbete och utan onödigt dröjsmål bistå varandra för att underlätta en enhetlig tillämpning av denna förordning samt en effektiv kontroll av att den efterlevs, i enlighet med de krav som anges i artikel 8 direktiv 2006/22/EG.”

(b) I punkt 2 ska följande led läggas till som led c:

”c) annan särskild information, inbegripet riskvärderingen av företaget, som kan få konsekvenser för efterlevnaden av bestämmelserna i denna förordning.”

(c) Följande punkter ska införas som punkterna 3a och 3b:

”3a. Vid utbyte av information inom ramen för denna förordning ska medlemsstaterna använda de gemensamma samverkansorgan som utsetts i enlighet med artikel 7 i direktiv 2006/22/EG.”

”3b. Inga avgifter får tas ut i samband med det ömsesidiga administrativa samarbetet och biståndet.”

(12) I artikel 25 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. I de ärenden som avses i punkt 1 ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa gemensamma strategier i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 24.2.

## *Artikel 2*

Förordning (EU) nr 165/2014 ska ändras på följande sätt:

(1) I artikel 8.1 ska andra strecksatsen ersättas med följande:

”– Var tredje timme av sammanlagd körtid och varje gång fordonet passerar gränsen.”

(2) I artikel 34.7 ska första stycket ersättas med följande:

”7. Föraren ska vid ankomsten till den lämpliga platsen att stanna på i färdskrivaren föra in symbolerna för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas samt var och när föraren har passerat en gräns med fordonet. Medlemsstater får ålägga förare av fordon som utför transporter inom deras territorium att lägga till mer detaljerade geografiska upplysningar till symbolen för landet, förutsatt att dessa medlemsstater har underrättat kommissionen om dessa detaljerade geografiska upplysningar före den 1 april 1998.”

## *Artikel 3*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.



Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*