



2024/1258

2.5.2024

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2024/1258

av den 24 april 2024

om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav på minimigränser för raster och dygns- och veckovila inom sektorn för tillfällig persontransport och vad gäller medlemsstaternas befogenhet att besluta om sanktioner för överträdelser av förordning (EU) nr 165/2014 som har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland

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 ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Goda arbetsvillkor för förare och rättvisa affärsvillkor för vägtransportföretag är av yttersta vikt för att skapa en effektiv, säker och socialt ansvarstagande vägtransportsektor och för att säkerställa icke-diskriminering och attrahera kvalificerade arbetstagare. Det är därför väsentligt att unionens sociala regelverk för vägtransporter är tydliga, proportionella, ändamålsenliga, lätta att tillämpa och verkställa samt att de genomförs på ett effektivt och enhetligt sätt i hela unionen.
- (2) De regler om maximigränser för daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och dygns- och veckovila som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ⁽³⁾ är tillämpliga på vägtransportföretag och deras förare, oavsett om de utför person- eller godstransporter eller om transporten, när det gäller persontransport, är linjetrafik eller tillfällig trafik.
- (3) Särdragen hos sektorn för tillfälliga persontransporter delas inte av sektorn för godstransporter på väg eller sektorn för linjetrafik för persontransporter på väg. Tillfälliga persontransporter på väg kännetecknas av hög säsongsbundenhet och olika långa körtider samt olika långa körsträckor, vilket beror på passagerarnas turistaktiviteter. Branschen måste tillmötesgå passagerarnas behov, såsom oplanerade och oförberedda önskemål om ytterligare uppehåll och ändringar av rutten eller körschemat, när så är genomförbart. Tillfälliga persontransporter på väg innebär i allmänhet kortare körtid än godstransport eller linjetrafik med buss. Förarna övernattar också vanligtvis på hotell och kör sällan nattetid. Å andra sidan kan förare under arbetstid få utföra vissa ytterligare aktiviteter, ofta till följd av önskemål från passagerare.
- (4) I efterhandsutvärderingen av förordning (EG) nr 561/2006 drogs slutsatsen att vissa av de enhetliga reglerna om minimigränser för raster och viloperioder inte passar in i de särdrag som gäller för tillfälliga persontransporter på väg. Ytterligare bedömningar som kommissionen gjort i detta avseende har visat att vissa av kraven i förordning (EG) nr 561/2006 om raster och dygns- och veckovila är olämpliga och opraktiska för förare och transportföretag som utför tillfälliga persontransporter på väg, eftersom de har en negativ inverkan på förmågan att organisera effektiv och högkvalitativ tillfällig persontrafik, på förarnas arbetsvillkor och följaktligen på trafiksäkerheten.

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

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 mars 2024 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 12 april 2024.

⁽³⁾ 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).

- (5) Det är därför lämpligt att anpassa kraven på minimigränser för raster och viloperioder så att de passar de särskilda kraven för tillfälliga persontransporter på väg. Det är också lämpligt att anpassa tillämpliga regler för nationella och internationella tillfälliga persontransporter på väg.
- (6) Flexibla regler för planeringen av raster och viloperioder för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör inte på något sätt äventyra förarnas säkerhet eller trafiksäkerheten, öka förarnas trötthet eller leda till en försämring av arbetsvillkoren. En sådan flexibilitet bör därför inte ändra de nuvarande reglerna om de totala minimigränserna för raster, om maximigränser för körperioder per dag och per vecka, om maximigränsen för körtid under en 14-dagarsperiod och om den maximala arbetstiden i enlighet med tillämplig rätt, inbegripet Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG⁽⁴⁾.
- (7) För att säkerställa en enhetlig definition av tillfällig persontrafik är det nödvändigt att klargöra att definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009⁽⁵⁾ omfattar både nationell och internationell trafik. Det är också lämpligt att uppdatera definitionen av linjetrafik för persontransporter så att den hänvisar till förordning (EG) nr 1073/2009, som upphävde rådets förordning (EEG) nr 684/92⁽⁶⁾.
- (8) Mer flexibilitet i planeringen av raster för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör inte på något sätt orsaka mer trötthet eller stress för förarna. Det bör säkerställas att förarna tar raster som varar minst så länge som krävs för att de ska kunna vila ordentligt och tillräckligt. Det är därför lämpligt att fastställa en minimigräns för varje rast. Förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör tillåtas dela upp sina obligatoriska raster i två raster på minst 15 minuter vardera, under förutsättning att kravet på sammanlagt minst 45 minuter rast uppfylls. Mer flexibilitet i planeringen av dessa raster bör dock inte hindra förarna från att ta raster som varar längre än vad som minimalt krävs eller att ta fler raster.
- (9) För att säkerställa att större flexibilitet i planeringen av viloperioderna för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg inte missbrukas är det viktigt att tydligt avgränsa omfattningen av denna flexibilitet. Förare bör därför kunna skjuta upp inledningen av sin dygnsvila högst en timme, då körtiden för den dagen inte har överstigit sju timmar, och bör endast kunna skjuta upp inledningen av sin dygnsvila vid tillfällig persontrafik som utförs vid enstaka tillfällen och som varar minst sex dagar. Sådan flexibilitet bör begränsas ytterligare så att det är möjligt att tillämpa det undantaget från reglerna om viloperioder endast en gång under den tid resan varar, eller två gånger under tillfällig persontrafik som utförs vid enstaka tillfällen och som varar minst åtta dagar. Användningen av det undantaget påverkar inte den senaste starttiden för en veckovila. För att säkerställa ändamålsenlig och effektiv kontroll av efterlevnaden, till dess att ett digitalt färdblad finns tillgängligt, bör en kopia av färdbladet i pappersformat eller elektroniskt format användas, utöver färdskrivardata.
- (10) De behöriga nationella myndigheternas kontroller av efterlevnaden av bestämmelserna i denna förordning vad gäller raster och viloperioder kommer vid behov att stödjas genom Europeiska arbetsmyndigheten (ELA).
- (11) Att begränsa möjligheten att skjuta upp veckovilan med upp till tolv på varandra följande 24-timmarsperioder enbart för internationell tillfällig persontrafik inverkar negativt när det gäller att säkerställa likabehandling och att konkurrensen är rättvis och inte snedvrids mellan transportföretag, särskilt för små och medelstora företag. Nationell tillfällig persontrafik kan också tillhandahålla sin trafik på samma villkor som internationell tillfällig persontrafik med avseende på tillryggalagd sträcka eller varaktighet av resa eller tjänster som tillhandahålls passagerare. Nationell tillfällig persontrafik bör därför också omfattas av en sådan möjlighet att skjuta upp veckovilan.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

⁽⁶⁾ Rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss (EGT L 74, 20.3.1992, s. 1).

- (12) För att underlätta kontrollen av efterlevnaden bör förarna under hela resan medföra ett färdblad ombord på fordonet, med viktig information om resan. Ett sådant färdblad används redan för internationell tillfällig persontrafik i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009. I överensstämmelse med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014⁽⁷⁾ om bevarande av registreringar som gjorts för hand bör förarna också medföra papperskopior eller elektroniska kopior av färdblad som omfattar de tillfälliga persontransporter på väg som utförts under de föregående 28 dagarna och, från och med den 31 december 2024, under de föregående 56 dagarna.
- (13) För att förbättra ändamålsenligheten och effektiviteten när det gäller kontrollen av efterlevnaden bör kontrollåtgärder och krav fastställas med full användning av digitala verktyg. Kommissionen bör bedöma vilka åtgärder som är lämpliga för att digitalisera färdbladet.
- (14) För att säkerställa effektiv och högkvalitativ tillfällig persontrafik liksom goda arbets- och körförhållanden för förare bör kommissionen utvärdera efterlevnaden av de regler som ska tillämpas på tillfällig persontrafik och deras inverkan på förarnas arbetsförhållanden och sektorns attraktionskraft. Kommissionen bör särskilt övervaka användningen av de undantag som införs genom denna förordning genom att bedöma om den totala sammanlagda körtiden under den period som omfattas av undantaget är för lång eller bidrar till förarens trötthet och stress eller om den påverkar trafiksäkerheten negativt.
- (15) Enligt förordning (EG) nr 561/2006 ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelse av den förordningen och av förordning (EU) nr 165/2014, och säkerställa att dessa regler tillämpas. I sin dom av den 9 september 2021 i mål C-906/19⁽⁸⁾ klargjorde domstolen att medlemsstaterna är förhindrade att besluta om sanktioner efter att ha upptäckt en överträdelse av förordning (EU) nr 165/2014 som har begåtts i en annan medlemsstat och för vilken ingen sanktion ännu har beslutats. Domstolen konstaterade att i den mån som denna aspekt av den gällande unionslagstiftningen kan inverka negativt på förarnas arbetsförhållanden och trafiksäkerheten, ankommer det på unionslagstiftaren att besluta om en eventuell ändring. Eftersom överträdelsena av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 ofta inträffar samtidigt och syftet med förordning (EU) nr 165/2014 är att säkerställa efterlevnaden av förordning (EG) nr 561/2006, är det lämpligt att sanktioner kan åläggas ett företag eller en förare för överträdelse av båda förordningarna när sådana överträdelse upptäcks på en medlemsstats territorium, men har begåtts på en annan medlemsstats territorium eller i ett tredjeland.
- (16) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att säkerställa rättvis konkurrens och förbättra arbetsvillkoren och trafiksäkerheten genom harmonisering av reglerna om raster och viloperioder för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg, och att säkerställa att medlemsstaterna kan besluta om sanktioner för överträdelse av regler om färdskrivare som upptäcks på deras territorium oavsett var dessa överträdelse begicks, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva utan snarare, på grund av målens karaktär, kan uppnås bättre på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (17) Kommissionen bör, med fullt deltagande av arbetsmarknadens parter och medlemsstaterna, främja en gemensam strategi för genomförandet, tillämpningen och efterlevnaden av denna förordning, bland annat genom att utarbeta riktlinjer och främja samarbete mellan alla berörda parter.
- (18) För att möjliggöra korrekt efterlevnad av denna förordning bör kommissionen, så snart som möjligt vid översynen av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799⁽⁹⁾ eller en genomförandeakt som ersätter den, och senast 18 månader efter det att den här förordningen har trätt i kraft, inkludera tekniska specifikationer för smarta färdskrivare som underlättar kontrollmyndigheternas kontroll av efterlevnaden, så att smarta färdskrivare också registrerar huruvida fordonet används för linjetrafik för persontransporter eller tillfällig persontrafik.
- (19) Förordning (EG) nr 561/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Domstolens dom av den 9 september 2021, brottmål mot FO, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, punkt 45.

⁽⁹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 av den 18 mars 2016 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 när det gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av färdskrivare och deras komponenter (EUT L 139, 26.5.2016, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. I artikel 4 ska led n ersättas med följande:

"n) *linjetrafik för persontransporter*: *linjetrafik* i och *speciell linjetrafik* i enlighet med definitionen i artikel 2.2 respektive 2.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 (*), antingen nationell eller internationell.

na) *tillfällig persontrafik*: *tillfällig trafik* i enlighet med definitionen i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1073/2009, antingen nationell eller internationell.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88)".

2. I artikel 7 ska följande stycke införas efter andra stycket:

"För en förare som utför tillfällig persontrafik får den rast som avses i första stycket också ersättas av två raster på minst 15 minuter vardera, fördelade över den körperiod som avses i första stycket, på ett sådant sätt att bestämmelserna i första stycket iakttas."

3. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

"2a. Under förutsättning att trafiksäkerheten och förarens arbetsförhållanden inte äventyras får en förare som utför tillfällig persontrafik som utförs vid enstaka tillfällen med en varaktighet på minst sex på varandra följande 24-timmarsperioder göra undantag från punkt 2 första stycket genom att ta ut dygnsvilan en gång inom högst 25 timmar efter slutet på föregående dygns- eller veckovila, förutsatt att den sammanlagda körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar. Om samma villkor uppfylls får det undantaget tillämpas två gånger vid tillfällig persontrafik som utförs vid enstaka tillfällen med en varaktighet på minst åtta på varandra följande 24-timmarsperioder. Tillämpningen av det undantaget påverkar inte den maximala arbetstiden enligt tillämplig rätt."

b) Punkt 6a ska ändras på följande sätt:

i) Den inledande meningen ska ersättas med följande:

"Genom undantag från punkt 6 får en förare som utför enstaka tillfällig persontrafik skjuta upp veckovilan med upp till tolv på varandra följande 24-timmarsperioder efter en föregående normal veckovila, förutsatt att."

ii) Led a ska utgå.

iii) Följande stycke ska läggas till:

"Kommissionen ska undersöka möjligheterna att digitalisera det färdblad som avses i artikel 16.4 i samband med övergripande digitaliseringsinsatser inom vägtransportsektorn."

4. I artikel 16 ska följande punkter läggas till:

"4. Vid vägkontroller, till dess att ett digitalt färdblad finns tillgängligt, ska föraren kunna motivera användandet av undantagen enligt artikel 7 tredje stycket och artikel 8.2a och 8.6a genom att,

- a) ombord på fordonet medföra ett ifyllt färdblad, som innehåller den information som krävs i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009, vilket transportföretaget ansvarar för att förse föraren med före varje resa, och
- b) ombord på fordonet medföra papperskopior eller elektroniska kopior av sådana färdblad som omfattar de föregående 28 dagarna, och, från och med den 31 december 2024, de föregående 56 dagarna.

Skyldigheten i första stycket b ska upphöra att gälla senast när fordonet använder en färdskrivare som möjliggör registrering av den typ av persontrafik som avses i punkt 5.

För nationell trafik kan färdbladet för internationell trafik användas om det framgår att det används för nationell trafik. Kommissionen får anta en genomförandeakt för att fastställa formatet för färdbladet avseende nationell trafik för att förenkla kontrollen av efterlevnaden, när så är lämpligt. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2a.

Senast den 31 december 2026 ska kommissionen bedöma förutsättningarna för digitalisering av färdbladet för förare som utför tillfällig persontrafik med avseende på genomförbarhet, kostnadseffektivitet och dess inverkan på verkställbarhet och förarnas arbetsförhållanden, och vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag om sådan digitalisering för Europaparlamentet och rådet.

Den bedömningen ska omfatta utvecklingen av ett digitalt färdblad som innehåller den information som krävs i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009 så att sådan information kan registreras elektroniskt innan resan påbörjas i ett flerspråkigt gränssnitt som transportföretagen har tillgång till. För detta ändamål kan kommissionen också undersöka möjligheten att utveckla en eller flera nya moduler för informationssystemet för den inre marknaden, inrättat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 (*).

5. För att säkerställa en enhetlig tillämpning och efterlevnad av artiklarna 7 tredje stycket och 8.2a och 8.6a ska kommissionen så snart som möjligt vid översynen av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 (**) eller eventuella genomförandeakter som ersätter den, och senast den 23 november 2025, anta genomförandeakter för att fastställa lämpliga tekniska specifikationer som gör det möjligt att registrera och lagra uppgifter från färdskrivaren om typen av persontrafik, nämligen linjetrafik för persontransporter eller tillfällig persontrafik. Den dag då de genomförandeakterna börjar tillämpas ska fastställas efter samråd med berörda parter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2a.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 av den 25 oktober 2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden och om upphävande av kommissionens beslut 2008/49/EG (IMI-förordningen) (EUT L 316, 14.11.2012, s. 1).

(**) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 av den 18 mars 2016 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 när det gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av färdskrivare och deras komponenter (EUT L 139, 26.5.2016, s. 1)."

5. Följande artikel ska införas:

"Artikel 17a

Senast den 31 december 2028 ska kommissionen utarbeta en rapport med en bedömning av konsekvenserna av de bestämmelser i denna förordning som är tillämpliga på sektorn för tillfällig persontrafik när det gäller trafiksäkerheten och de sociala aspekterna, särskilt förarnas arbetsförhållanden. Kommissionen ska översända den rapporten till Europaparlamentet och rådet. Om kommissionen anser det lämpligt ska den lägga fram relevanta lagstiftningsförslag."

6. I artikel 19.2 ska första stycket ersättas med följande:

"2. En medlemsstat ska göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för sådana överträdelse av denna förordning eller av förordning (EU) nr 165/2014 som upptäcks inom den berörda medlemsstatens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland."

Artikel 2

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 Strasbourg den 24 april 2024.

På Europaparlamentets vägnar

R. METSOLA

Ordförande

På rådets vägnar

M. MICHEL

Ordförande