



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 7. april 2020
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

RÅDETS BEGRUNDELSE

Vedr.: Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af 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

- Rådets begrundelse
- Vedtaget af Rådet den 7. april 2020

I. INDLEDNING

1. Den 31. maj 2017 vedtog Europa-Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af 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.
2. Forslaget blev fremsat som en del af Mobilitetspakke I, og lovgivningsproceduren blev tilrettelagt sammen med to andre lovgivningsforslag, et om adgang til vejtransporterhvervet og godskørselsmarkedet og et om håndhævelsesbestemmelser for social lovgivning og udstationering af førere.
3. Rådet (transport, telekommunikation og energi) nåede den 3. december 2018 til enighed om en generel indstilling¹.
4. Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning den 4. april 2019.
5. Mellem oktober og december 2019 fandt der forhandlinger sted mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen med henblik på at nå til enighed om forslaget. Den 11. december 2019 blev forhandlerne enige om en kompromistekst, der efterfølgende blev godkendt af De Faste Repræsentanternes Komité den 20. december 2019.²
6. Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) bekræftede den politiske enighed den 21. januar 2020, og Rådet gav sin bekræftelse den 20. februar 2020.³

¹ Dokument ST 15084/18.

² Dokument ST 15083/19.

³ Dokument 5424/20 + ADD 1-4.

7. Rådet har under sit arbejde taget hensyn til udtalelsen fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg af 18. januar 2018 og udtalelsen fra Regionsudvalget af 1. februar 2018.
8. Under hensyntagen til ovenstående enighed og efter jurist-lingvisternes gennemgang af teksten vedtog Rådet den 7. april 2020 ved skriftlig procedure Rådets førstebehandlingsholdning i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure fastlagt i artikel 294 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

II. FORMÅL

9. Det generelle formål med forslaget er at harmonisere reglerne om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport og gennemførelsen af disse bestemmelser ved hjælp af anvendelse af takografer med henblik på at undgå konkurrenceforvridning, forbedre færdselssikkerheden og sikre gode arbejdsvilkår for førere i Den Europæiske Union.

III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

A) Generelt

10. Med udgangspunkt i Kommissionens forslag har Parlamentet og Rådet ført forhandlinger med henblik på at indgå en aftale på tidspunktet for Rådets førstebehandlingsholdning. Teksten i udkastet til Rådets holdning afspejler til fulde det kompromis, som de to medlovgivere er nået frem til.

B) Centrale politiske spørgsmål

11. Den kompromistekst, der er afspejlet i Rådets førstebehandlingsholdning, indeholder følgende centrale elementer:

a) Dækning af lette erhvervskøretøjer

12. I sit oprindelige forslag medtog Kommissionen ikke lette erhvervskøretøjer i anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006, mens Parlamentet gik ind for det. Rådets tekst medtager disse køretøjer i forordningens anvendelsesområde, når deres største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 2,5 ton, og de bruges i international transport mod vederlag (artikel 2, stk. 1, sammenholdt med artikel 3, litra ha), i forordning (EF) nr. 561/2006). Som følge heraf vil disse køretøjer derfor også falde ind under anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 165/2014, således at de skal udstyres med intelligente takografer.
13. Kommissionen vil anvende en overgangsperiode (1. juli 2026) til at vedtage gennemførelsesretsakter, der præciserer data og funktioner i og montering af takografer i lette erhvervskøretøjer senest 18 måneder efter ændringsforordningens ikrafttræden, således at produktionen af udstyr og monteringen i køretøjerne kan tilrettelægges inden for resten af perioden.
14. På denne baggrund blev ændringsforslag 353/rev, 368, 373 og 375 accepteret efter en omformulering i Rådets holdning.

b) Tilrettelæggelse af den ugentlige hviletid

15. Med henblik på at nå frem til et kompromis om bestemmelserne om ugentlig hviletid (artikel 8, stk. 6, i forordning (EF) nr. 561/2006) har Rådet accepteret bevarelse af reglen om, at en fører skal tage to regulære ugentlige hviletider eller én regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer inden for to på hinanden følgende uger.
16. I kompromiset insisterede Rådet imidlertid, i tråd med Kommissionens oprindelige forslag, på en vis fleksibilitet for førere inden for fjerngodstransport. Navnlig kan en fører, der udfører international godstransport uden for etableringsmedlemsstatens område afholde to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, forudsat at føreren i fire på hinanden følgende uger afholder mindst to regulære ugentlige hviletider. Hvis der er afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, skal den efterfølgende ugentlige hviletid i dette tilfælde efterfølge en hviletid, der afholdes som kompensation for de to reducerede hviletider. I den forlængede hvileperiode nyder føreren godt af at kunne "vende tilbage til sin bopæl" (jf. punkt 19 nedenfor). På denne baggrund blev ændring 379 fastholdt som udgangspunkt i Rådets holdning; ændring 381 blev ikke beholdt.
17. For at sikre kontrol af hviletiderne på vejene i en periode på fire uger er bestemmelserne om understøttende dokumentation i køretøjet forlænget fra 28 til 56 dage (artikel 36 i forordning (EU) nr. 165/2014), jf. ændring 365 og 420-422.

c) Forbud mod at sove i førerhuset

18. Rådets holdning fastholder Kommissionens oprindelige forslag om forbud mod at tage hviletid i et køretøj under de regulære ugentlige hviletider og ugentlige hviletider på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reduceret ugentlig hviletid (artikel 8, stk. 8, i forordning (EF) nr. 561/2006). Rådet har accepteret dele af Parlamentets ændring 382, der fastsætter bestemmelser om den krævede indkvartering. I denne forbindelse præciseres det, at eventuelle udgifter til indkvartering uden for køretøjet skal dækkes af arbejdsgiveren, en holdning, der deles af Parlamentet i ændring 383.

d) Førerens regelmæssige tilbagevenden til sin bopæl

19. Rådets holdning, som udbygger Kommissionens oprindelige forslag om, at en transportvirksomhed skal tilrettelægge førernes arbejde således, at førerne regelmæssigt kan vende tilbage til deres bopæl og tage en lang hviletid (artikel 8, stk. 8a, i forordning (EF) nr. 561/2006), skærper dette krav for så vidt angår dokumentation og overvågning og går ind for større klarhed med hensyn til det sted, som føreren vender tilbage til. Selve Rådets tekst kræver, at en fører vender tilbage til arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, og hvor førerens ugentlige hviletid begynder, i etableringsmedlemsstaten, eller til førerens bopæl på den betingelse, at det er op til føreren at vælge det sted, hvor hviletiden tilbringes, mens arbejdsgiveren er ansvarlig for at sikre muligheden for regelmæssigt at kunne vende tilbage. Som udgangspunkt blev der aftalt en hyppighed på fire uger i overensstemmelse med ændring 385. Af hensyn til forenkling og på grund af ulige forhandlingspositioner for førere og deres arbejdsgivere accepterede Rådet ikke de elementer af yderligere fleksibilitet, som Parlamentet støttede i ændring 355, 377 og 385.

e) Minimumsstandarder for parkeringsinfrastruktur

20. Mens Kommissionens forslag ikke indeholdt særlige bestemmelser om parkeringsområder, tilsluttede Rådet sig under drøftelser med Parlamentet og Kommissionen et krav om, at Kommissionen på et officielt websted offentliggør og regelmæssigt ajourfører en liste over alle certificerede parkeringsområder med passende infrastruktur til førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej (artikel 8a i forordning (EF) nr. 561/2006). Rådets tekst kræver, at Kommissionen fastsætter standarder for service- og sikkerhedsniveauet og fastlægger certificeringsprocedurer for disse parkeringsområder ved hjælp af delegerede retsakter. Som resultat af dette kompromis, der imødekom Parlamentets centrale interesser i ændring 387, blev anmodninger med henblik på mere detaljerede bestemmelser i forordningen (ændring 400) ikke medtaget i Rådets tekst.

f) Afbrydelse af ugentlig hviletid på færge eller tog

21. Rådets tekst fastholder Kommissionens forslag om ændring af reglerne om førere, der ledsager et køretøj om bord på færge eller tog under hviletiden. Førerens daglige eller reducerede ugentlige hviletid må højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time (artikel 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006). Med hensyn til regulære ugentlige hviletider udvider Rådets tekst undtagelsen til at omfatte færge- og togrejser, hvor rejsen efter planen varer otte timer eller længere, forudsat at føreren har adgang til en sovekabine. Dermed er ændring 364, 388 og 389 blevet accepteret, delvis omformuleret, i Rådets holdning.

g) Køretid under ekstraordinære omstændigheder

22. Rådets tekst uddyber Kommissionens forslag med hensyn til ekstraordinære omstændigheder, således at førerne under strenge betingelser og med beskyttelsesforanstaltninger kan overskride den daglige og ugentlige køretid med op til én time eller med op til to timer, forudsat at der blev taget en uafbrudt pause på 30 minutter umiddelbart før den yderligere kørsel for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl. Denne undtagelse kan kun anvendes forud for begyndelsen af længere hvileperioder og forudsætter fuld kompensation (artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 561/2006). Dermed er ændring 391 blevet accepteret, delvis omformuleret, i Rådets holdning.
23. Desuden fastsættes det i Rådets tekst, at Kommissionen straks skal offentliggøre oplysninger på et offentligt websted vedrørende nødstilfælde, hvor medlemsstaterne under særlige omstændigheder kan indrømme midlertidige undtagelser fra køre- og hviletidsreglerne (artikel 14 i forordning (EF) nr. 561/2006). Dermed er ændring 395 blevet accepteret, delvis omformuleret, i Rådets holdning.

h) Indførelse af intelligente takografer (version 2) i vognparken

24. For så vidt angår de data, der registreres af den intelligente takograf, tilføjes det i Rådets tekst, at takografer skal kunne registrere køretøjets position, hver gang det krydser en medlemsstats grænse, hvilket allerede indgår i Kommissionens forslag, og hver gang, der i forbindelse med køretøjet foretages læsnings- eller aflæsningsaktiviteter, samt kunne registrere, om transporttjenesten vedrører passagerer eller gods (artikel 8, stk. 1, i forordning (EU) nr. 165/2014). Dermed er ændring 409-411 i det væsentlige bibeholdt i Rådets holdning.
25. For så vidt angår indførelse af intelligente takografer gik både Parlamentet og Rådet ind for at fremskynde indførelsen af intelligente takografer i vognparken betydeligt (artikel 3, stk. 4, i forordning (EU) nr. 165/2014). I kompromiset kræves, at den vigtigste opgradering af køretøjer (dvs. køretøjer, der tidligere har været udstyret med en analog eller digital takograf) finder senest tre år efter udgangen af det år, hvor de detaljerede bestemmelser for den nye generation af intelligente takografer træder i kraft, og senest fire år efter, at disse detaljerede bestemmelser er trådt i kraft, hvis køretøjet allerede er udstyret med en intelligent takograf (version 1). Kommissionen har 12 måneder til at vedtage specifikationerne for anden generation af intelligente takografer (artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) nr. 165/2014); køretøjer, som registreres for første gang 24 måneder efter disse specifikationer ikrafttræden, skal allerede have den nye version om bord (artikel 8, stk. 1, i forordning (EU) nr. 165/2014). Dermed blev ændring 368, 369, 403-406, 412 og 415 accepteret, delvis omformuleret, i Rådets holdning, mens ændring 402 ikke blev accepteret.
26. I tilknytning til denne ændring tilsluttede Rådet sig kravet om, at medlemsstaterne i behørigt omfang skal udstyre deres kontrolmyndigheder med udstyr til tidlig fjernafsløring senest tre år efter ikrafttrædelsen af de tidligere nævnte detaljerede bestemmelser (artikel 9, stk. 2, i forordning (EU) nr. 165/2014); ændring 413/rev blev således delvis bevaret.
27. Også i denne forbindelse præciseres i Rådets tekst Kommissionens forslag om manuel registrering af grænsepassage, indtil dette sikres automatisk af de intelligente takografer (artikel 34, stk. 1, 6 og 7, i forordning (EU) nr. 165/2014) under hensyntagen til ændringsforslag 417.

i) Andre elementer i Rådets holdning

28. Følgende øvrige elementer, som Rådet tilføjede til Kommissionens forslag, blev medtaget i den endelige tekst til Rådets holdning:

- a) en yderligere detaljeret definition af "ikkeerhvervsmæssig varetransport" (artikel 4 i forordning (EF) nr. 561/2006)
- b) en valgfri undtagelse for køretøjer til levering af færdigblandet beton (artikel 13, stk. 1, litra r), i forordning (EF) nr. 561/2006)
- c) undersøgelsesproceduren for visse gennemførelsesretsakter (artikel 25, stk. 2, i forordning (EF) nr. 561/2006)
- d) kravet om, at data fra takografen om overskridelse af den maksimale køretid skal kommunikeres til kontrolmyndighederne med henblik på tidlig fjernafsløring af eventuel manipulation eller misbrug (artikel 9, stk. 4, i forordning (EU) nr. 165/2014)
- e) kravet om, at næste generation af takografer skal tillade, at data anvendes i driftstilstand af en ekstern anordning (artikel 10, stk. 2, i forordning (EU) nr. 165/2014)
- f) en procedure for ny plombering af takografer, hvis plombering er blevet fjernet eller brudt af kontrolmedarbejdere (artikel 22, stk. 5, i forordning (EU) nr. 165/2014)
- g) tilladelse til, at den kompetente myndighed kan kræve, at førerkortet udskiftes, hvis det er nødvendigt for at overholde nye tekniske specifikationer (artikel 26, stk. 7a, i forordning (EU) nr. 165/2014).

29. Rådet accepterede helt eller principielt følgende andre af Parlamentets ændringer til Kommissionens forslag:

- a) en udvidelse af undtagelsen for håndværkere (artikel 3, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006), ændring 374

- b) krav om, at Kommissionen vurderer eventuelle særlige hviletidsregler for førere, der lejlighedsvis udfører personbefordring (artikel 8, stk. 9a, i forordning (EF) nr. 561/2006), ændring 354, 372 og 380
- c) tilføjelse af belønning for leveringshastighed til listen over skadelige incitamenter (artikel 10, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006), ændring 390
- d) en valgfri undtagelse for entreprenørkøretøjer, der opererer inden for en radius af 100 km (artikel 13, stk. 1, litra q), i forordning (EF) nr. 561/2006), ændring 394
- e) en særlig rapport fra Kommissionen om selvkørende systemer og deres indvirkning på køre- og hviletidsreglerne (artikel 9a i forordning (EF) nr. 561/2006), ændring 397
- f) tilføjelse af en præcisering af, at takografer og takografkort skal have tilstrækkelig hukommelseskapacitet til at lagre alle de data, der kræves (artikel 4, stk. 2, i forordning (EF) nr. 165/2014), ændring 406
- g) genopfriskningsuddannelse for førere (omkostningerne hertil afholdes af arbejdsgiveren) og kontrolmyndigheder (ændring 418 og 419, betragtning 30 og 31)
- h) en mere fuldstændig dokumentation for hvil, pauser og orlov samt for hvile på en færges eller i et tog (artikel 34, stk. 5, i forordning (EF) nr. 165/2014), ændring 416.

IV. KONKLUSION

30. Rådets førstebehandlingsholdning afspejler fuldt ud det kompromis, der blev opnået i forhandlingerne mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Kommissionen. Kompromiset er bekræftet ved skrivelse fra formanden for Europa-Parlamentets TRAN-udvalg til formanden for De Faste Repræsentanternes Komité (af 23. januar 2020). I denne skrivelse anfører formanden, at hun vil henstille til medlemmerne af TRAN-udvalget og efterfølgende til plenarforsamlingen, at de accepterer Rådets førstebehandlingsholdning uden ændringer ved Parlamentets andenbehandling, idet de to institutioners jurist-lingvister dog skal gennemgå teksten.
31. Rådet mener derfor, at dets førstebehandlingsholdning udgør et afbalanceret resultat, og at de ændrede forordninger, når de er vedtaget, vil forbedre førernes arbejdsvilkår, øge færdselssikkerheden og bidrage til at skabe lige konkurrencevilkår i vejtransportsektoren igennem harmonisering, præcisering af regler og bedre kontrol.
-