



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 7 april 2020
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

RÅDETS MOTIVERING

Ärende: Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av
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

- Rådets motivering
- Antagen av rådet den 7 april 2020

I. INLEDNING

1. Den 31 maj 2017 antog Europeiska kommissionen ett 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.
2. Detta förslag lades fram som en del av rörlighetspaketet I, och lagstiftningsförfarandet samordnades med två andra lagstiftningsförslag: ett om tillträde till att bedriva yrkesmässig trafik och till marknaden för godstransporter på väg samt ett om verkställighetsbestämmelser för sociallagstiftning och utstationering av förare.
3. Rådet (transport, telekommunikation och energi) enades om en allmän riktlinje den 3 december 2018¹.
4. Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen den 4 april 2019.
5. Mellan oktober och december 2019 ägde förhandlingar rum mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen i syfte att nå en överenskommelse om förslaget. Den 11 december 2019 enades förhandlarna om en kompromisstext som därefter godkändes av Coreper den 20 december 2019².
6. Europaparlamentets utskott för transport och turism bekräftade den politiska överenskommelsen den 21 januari 2020 och rådet gav sitt godkännande den 20 februari 2020³.

¹ Dokument ST 15084/18.

² Dokument ST 15083/19.

³ Dokument 5424/20 + ADD 1–4.

7. I sitt arbete har rådet beaktat yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 18 januari 2018 och yttrandet från Regionkommittén av den 1 februari 2018.
8. Mot bakgrund av överenskommelsen och efter juristlingvisternas slutgranskning antog rådet vid mötet den 7 april 2020 genom skriftligt förfarande rådets ståndpunkt vid första behandlingen i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet enligt artikel 294 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

II. MÅL

9. Förslagets allmänna mål är att harmonisera reglerna om körtid, raster och viloperioder inom vägtransportsektorn samt att genomföra dessa bestämmelser genom att använda färdskrivare i syfte att undvika snedvridningar av konkurrensen, förbättra trafiksäkerheten och säkerställa goda arbetsvillkor för förare inom Europeiska unionen.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

A) Allmänt

10. På grundval av kommissionens förslag har parlamentet och rådet fört förhandlingar i syfte att nå en överenskommelse i samband med rådets ståndpunkt vid första behandlingen. Utkastet till rådets ståndpunkt återspeglar till fullo den kompromiss som nåddes av de båda medlagstiftarna.

B) Centrala politiska frågor

11. Den kompromiss som återspeglas i rådets ståndpunkt vid första behandlingen innehåller följande centrala inslag:

a) Lätta nyttofordon omfattas också av förslaget

12. I kommissionens ursprungliga förslag ingick inte lätta nyttofordon bland de fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006, vilket parlamentet däremot förespråkade. I rådets text omfattas dessa fordon av förordningen när deras högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 2,5 ton och de används för internationell transport för annans räkning (artikel 2.1 jämförd med artikel 3 ha i förordning (EG) nr 561/2006). Dessa fordon kommer följaktligen också att omfattas av förordning (EU) nr 165/2014 såtillvida att de måste utrustas med smarta färdskrivare.
13. Kommissionen kommer att tillämpa en övergångsperiod (1 juli 2026) för att anta genomförandeakter med detaljerad information om färdskrivares data, funktioner och installation i lätta nyttofordon inom 18 månader från och med ändringsförordningens ikraftträdande, så att utrustning kan tillverkas och installeras i fordon under resten av perioden.
14. Mot denna bakgrund godtogs ändringarna 353/rev, 368, 373 och 375, efter omformulering, i rådets ståndpunkt.

b) Organisation av veckovilan

15. För att få till stånd en kompromiss om bestämmelserna om veckovila (artikel 8.6 i förordning (EG) nr 561/2006) gick rådet med på att behålla regeln att en förare måste ta ut två normala veckovilor eller en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar under två på varandra följande veckor.
16. I linje med kommissionens ursprungliga förslag insisterade dock rådet på en viss flexibilitet för förare som kör långdistanstransporter av gods. I synnerhet får en förare som utför internationella transporter av gods utanför etableringsmedlemsstaten ta två på varandra följande perioder av reducerad veckovila, förutsatt att föraren under fyra på varandra följande veckor tar minst två normala veckovilor. I detta fall, efter det att två reducerade veckovilor har tagits ut efter varandra, måste följande veckovila föregås av en viloperiod som tas ut som kompensation för de två reduceringarna av viloperioderna. Under den förlängda viloperioden kan föraren dra nytta av ”återresa till hemorten” (se punkt 19 nedan). Mot denna bakgrund behölls ändring 379 som en utgångspunkt i rådets ståndpunkt. Ändring 381 bibehölls inte.
17. För att säkerställa vägkontrollen av vila för ett schema på fyra veckor förlängdes den tidsperiod som styrkande handlingar ska medföras i fordonet från 28 till 56 dagar (artikel 36 i förordning (EU) nr 165/2014), se ändringarna 365, 420–422.

c) Förbud mot att sova i förarhytten

18. I rådets ståndpunkt behålls kommissionens ursprungliga förslag när det gäller förbudet mot vila i ett fordon under normala veckovilor och varje veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila (artikel 8.8 i förordning (EG) nr 561/2006). Rådet godtog delar av parlamentets ändring 382, som närmare anger vilken inkvartering som krävs. I detta sammanhang specificeras att alla kostnader för inkvartering utanför fordonet ska betalas av arbetsgivaren. Denna ståndpunkt delas av parlamentet i ändring 383.

d) Förarens regelbundna återresa

19. Rådets ståndpunkt, som utvecklar kommissionens ursprungliga förslag om att ett transportföretag måste organisera förarnas arbete så att de regelbundet kan återvända hem och ta en lång viloperiod (artikel 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006), innebär en skärpning av detta krav i fråga om bevis och övervakning, och bidrar till ökad klarhet om vilken plats föraren återvänder till. Rådets text kräver därmed att föraren återvänder till arbetsgivarens arbetsställe, där föraren normalt är stationerad och där förarens veckovila inleds, i etableringsmedlemsstaten, eller till förarens bostad, varvid det är upp till föraren att välja den plats där viloperioderna tillbringas, medan arbetsgivaren ansvarar för att garantera möjligheten att regelbundet återvända. Som utgångspunkt enades man om intervall på fyra veckor i enlighet med ändring 385. För enkelhetens skull och på grund av ojämlika förhandlingspositioner mellan förarna och deras arbetsgivare godtog rådet inte de inslag av ytterligare flexibilitet som parlamentet förordade i ändringarna 355, 377 och 385.

e) Miniminormer för parkeringsinfrastruktur

20. Medan kommissionens förslag inte innehöll några särskilda bestämmelser om parkeringsområden, samtyckte rådet, under diskussionerna med parlamentet och kommissionen, till ett krav på att kommissionen på en officiell webbplats ska offentliggöra och regelbundet uppdatera en förteckning över alla certifierade parkeringsområden med lämplig infrastruktur som är tillgängliga för förare som utför person- och godstransporter på väg (artikel 8a i förordning (EG) nr 561/2006). Enligt rådets text krävs det att kommissionen fastställer standarder för service- och säkerhetsnivån samt ett certifieringsförfarande för dessa parkeringsområden genom delegerade akter. Som en följd av denna kompromiss, i vilken hänsyn tagits till parlamentets huvudintresse i ändring 387, har begäranden om mer detaljerade bestämmelser i förordningen (ändring 400) inte tagits med i rådets text.

f) Avbruten veckovila på färja eller tåg

21. I rådets text behålls kommissionens förslag till ändring av reglerna om en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg under vila. Föraren får avbryta sin dygnsvila eller reducerade veckovila högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme (artikel 9.1 i förordning (EG) nr 561/2006). När det gäller normal veckovila förlängs i rådets text undantaget för resor med färja eller tåg som planeras ta minst 8 timmar, förutsatt att föraren har tillgång till en sovhytt. Därmed har ändringarna 364, 388 och 389 godtagits, delvis efter omformulering, i rådets ståndpunkt.

g) Körtid under exceptionella omständigheter

22. Rådets text utvidgar kommissionens förslag när det gäller exceptionella omständigheter, så att förare – på strikta villkor och med säkerhetsåtgärder – får överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till en timme, eller upp till två timmar under förutsättning att en sammanhängande rast på 30 minuter togs omedelbart före den ytterligare körningen för att nå arbetsgivarens arbetsställe eller förarens bostad. Detta undantag får endast göras innan längre viloperioder inleds, och full ersättning är nödvändig (artikel 12.2 i förordning (EG) nr 561/2006). Ändring 391 har därför godtagits, delvis efter omformulering, i rådets ståndpunkt.
23. Vidare föreskrivs i rådets text att kommissionen omedelbart ska offentliggöra information på en offentlig webbplats om brådskande fall där medlemsstaterna under exceptionella omständigheter får medge tillfälliga undantag från bestämmelserna om körtider och viloperioder (artikel 14 i förordning (EG) nr 561/2006). Ändring 395 har därför godtagits, delvis efter omformulering, i rådets ståndpunkt.

h) Införande av smarta färdskrivare (version 2) i fordonsparken

24. När det gäller de uppgifter som registreras av den smarta färdskrivaren lägger man i rådets text till att färdskrivare ska kunna registrera fordonets position varje gång det passerar en medlemsstats gräns, vilket redan ingår i kommissionens förslag, och varje gång fordonet utför lastnings- eller lossningsoperationer samt registrera om det rör sig om person- eller godstransport (artikel 8.1 i förordning (EU) nr 165/2014). Därmed behålls i huvudsak ändringarna 409–411 i rådets ståndpunkt.
25. Vad gäller införandet av smarta färdskrivare är både parlamentet och rådet positiva till att påskynda införandet av smarta färdskrivare i fordonsparken avsevärt (artikel 3.4 i förordning (EU) nr 165/2014). Enligt kompromissen krävs den viktigaste eftermonteringen i fordon (dvs. fordon som tidigare utrustats med en analog eller digital färdskrivare) senast tre år efter utgången av det år då de detaljerade bestämmelserna för den nya generationen av smarta färdskrivare träder i kraft, och senast fyra år efter ikraftträdandet av dessa detaljerade bestämmelser när fordonet redan är utrustat med en smart färdskrivare (version 1). Kommissionen kommer att ha 12 månader på sig för att anta specifikationerna för den andra generationens smarta färdskrivare (artikel 11.2 i förordning (EU) nr 165/2014). Fordon som registreras för första gången 24 månader efter det att dessa specifikationer trätt i kraft ska redan ha den nya versionen ombord (artikel 8.1 i förordning (EU) nr 165/2014). Därmed godkändes ändringarna 368, 369, 403–406, 412 och 415, delvis efter omformulering, i rådets ståndpunkt, medan ändring 402 inte godkändes.
26. I anknytning till denna ändring enades rådet om kravet på att medlemsstaterna i lämplig omfattning ska förse sina kontrollmyndigheter med utrustning för fjärravläst tidig upptäckt senast tre år efter det att de ovannämnda detaljerade bestämmelser (artikel 9.2 i förordning (EU) nr 165/2014) trätt i kraft. Ändring 413/rev behölls således delvis.
27. I detta sammanhang preciserar rådets text ytterligare kommissionens förslag om manuell registrering av gränspassager fram till dess att detta säkerställs automatiskt av smarta färdskrivare (artikel 34.1, 34.6 och 34.7 i förordning (EU) nr 165/2014), med beaktande av ändring 417.

i) Övriga delar i rådets ståndpunkt

28. Följande övriga delar, som rådet har lagt till i kommissionens förslag, har införts i rådets slutliga ståndpunkt:

- a) En närmare definition av ”icke-kommersiell transport” (artikel 4 i förordning (EG) nr 561/2006).
- b) Ett frivilligt undantag för fordon som används för leverans av färdigblandad betong (artikel 13.1 i förordning (EG) nr 561/2006).
- c) Granskningsförfarande för vissa genomförandeakter (artikel 25.2 i förordning (EG) nr 561/2006).
- d) Kravet på att uppgifter från färdskrivare om överskridande av den maximala körtiden ska delges kontrollmyndigheterna för fjärravläst tidig upptäckt av eventuell manipulering eller missbruk (artikel 9.4 i förordning (EU) nr 165/2014).
- e) Kravet på att nästa generations färdskrivare ska göra det möjligt för en extern anordning att använda uppgifter i driftsläge (artikel 10.2 i förordning (EU) nr 165/2014).
- f) Ett förfarande för plombering av färdskrivare, om plomberingen har tagits bort eller brutits av kontrolltjänstemän (artikel 22.5 i förordning (EU) nr 165/2014).
- g) Ett tillstånd som innebär att den behöriga myndigheten kan kräva att förarkortet vid behov ersätts i syfte att följa nya tekniska specifikationer (artikel 26.7a i förordning (EU) nr 165/2014).

29. Rådet godtog, helt eller i princip, följande övriga parlamentsändringar i kommissionens förslag:

- a) En utvidgning av undantaget för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete (artikel 3.1 i förordning (EG) nr 561/2006), ändring 374.

- b) Behovet av en kommissionsbedömning av eventuella särskilda bestämmelser gällande vila för förare som bedriver tillfällig persontrafik (artikel 8.9a i förordning (EG) nr 561/2006), ändringar 354, 372 och 380.
- c) Ersättningstillägg för leveranssnabbhet till katalogen över skadliga incitament (artikel 10.1 i förordning (EG) nr 561/2006), ändring 390.
- d) Ett frivilligt undantag för anläggningsfordon som används inom en radie av 100 km (artikel 13.1 q i förordning (EG) nr 561/2006), ändring 394.
- e) En särskild rapport från kommissionen om autonoma körsystem och deras inverkan på körtider och viloperioder (artikel 9a i förordning (EG) nr 561/2006, ändring 397).
- f) Ett förtydligande tillägg om att färdskrivare och färdskrivarkort måste ha tillräcklig minneskapacitet för att kunna lagra de uppgifter som krävs (artikel 4.2 i förordning (EU) nr 165/2014), ändring 406.
- g) Fortbildning för förare (vars kostnader betalas av arbetsgivaren) och kontrollmyndigheter (ändring 418 och 419, skäl 30 och 31).
- h) En mer fullständig dokumentation av vila, raster och ledighet samt vila på färja eller tåg (artikel 34.5 i förordning (EG) nr 165/2014), ändring 416.

IV. SLUTSATS

30. Rådets ståndpunkt vid första behandlingen återspeglar till fullo den kompromiss som med kommissionens hjälp nåddes i förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet. Denna kompromiss bekräftas av skrivelsen från ordföranden för Europaparlamentets utskott för transport och turism till Corepers ordförande av den 23 januari 2020. I skrivelsen meddelar ordföranden att hon kommer att rekommendera utskottets ledamöter och därefter plenarsammanträdet att vid Europaparlamentets andra behandling godta rådets ståndpunkt vid första behandlingen utan ändringar, med förbehåll för granskning av de båda institutionernas juristlingvister.
31. Rådet anser därför att dess ståndpunkt vid första behandlingen utgör ett välbalanserat resultat och att de ändrade förordningarna, när de väl har antagits, kommer att förbättra förarnas arbetsförhållanden och bidra till trafiksäkerhet och lika villkor inom vägtransportsektorn genom harmonisering, förtydligade regler och bättre kontroll.
-