



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 15 april 2020
(OR. en)

7347/20

Interinstitutionella ärenden:

2017/0121 (COD)

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

TRANS 156
SOC 210
EMPL 164
MI 114
COMPET 153
CODEC 283

FÖLJENOT

från: Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens
generalsekreterare

inkom den: 15 april 2020

till: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska
unionens råd

Komm. dok. nr: COM(2020) 151 final

Ärende: MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET
enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om
rådets ståndpunkt om antagandet av en förordning om ändring av
förordning (EG) nr 1071/2009, förordning (EG) nr 1072/2009 och
förordning (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom
sektorn, en förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 om
minimikrav för 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 och
ett direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och
om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på
direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom
vägtransportsektorn och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012

För delegationerna bifogas dokument – COM(2020) 151 final.

Bilaga: COM(2020) 151 final

Bryssel den 15.4.2020
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

rådets ståndpunkt om antagandet av en förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009, förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom sektorn, en förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 om minimikrav för 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 och ett direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012

(Text av betydelse för EES)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

rådets ståndpunkt om antagandet av en förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009, förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom sektorn, en förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 om minimikrav för 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 och ett direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012

(Text av betydelse för EES)

1. BAKGRUND

Den 31 maj 2017 antog kommissionen, som en del av rörlighetspaketet (Europa på väg), ett omfattande paket med tre lagstiftningsförslag som omfattar de sociala och inre marknadsaspekterna av vägtransporter i EU.

De tre lagstiftningsförslagen i fråga är följande:

- (1) Ett förslag till ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 om tillträde till bedrivande av transporter på väg och förordning (EG) nr 1072/2009 om tillträde till den internationella marknaden för vägtransporter.
- (2) Ett förslag till ändring av förordning (EG) nr 561/2006 om kör- och vilotider inom vägtransport och förordning (EG) nr 165/2014 om färdskrivare.
- (3) Ett förslag till ändring av direktiv 2006/22/EG om minimikrav för kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna om körtider och viloperioder och om fastställande av sektorsspecifika regler för utstationering av förare (lex specialis till direktiv 96/71/EG om utstationerade arbetstagare och dess tillämpningsdirektiv 2014/67/EU).

Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet:

(dokument COM(2017)281 final – 2017/0123 (COD),
COM(2017)278 final – 2017/0121 (COD) och COM(2017)277 final
– 2017/0122 (COD)

1/6/2017

Datum för Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande: 18/1/2018

Datum för Regionkommitténs yttrande:	1/2/2018
Datum för Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen:	4/4/2019
Datum för antagande av rådets ståndpunkt:	7/4/2020

2. SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

De allmänna målen i kommissionens förslag är att förbättra arbetsvillkoren och de sociala villkoren för vägtransportarbetare, samtidigt som rättvisare konkurrensvillkor mellan operatörerna säkerställs.

De huvudsakliga målen med kommissionens förslag till översyn av reglerna om tillträde till yrket och till marknaden är att förtydliga och förenkla dessa regler och att bekämpa brevlådeföretag, samtidigt som den nuvarande graden av marknadsöppning bibehålls.

Förslaget om att se över bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare syftar till att förtydliga vissa bestämmelser och anpassa vissa regler till sektorns föränderliga behov och till att förbättra smarta kontroller av tillämpningen av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn.

När det gäller kommissionens förslag att se över tillämpningsdirektivet och fastställa särskilda bestämmelser för utstationering inom vägtransportsektorn är målen att säkerställa proportionell och ändamålsenlig tillämpning av utstationeringsbestämmelserna och att förbättra efterlevnaden och göra det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna mer strukturerat och effektivt.

3. KOMMENTARER TILL RÅDETS STÅNDPUNKT

Ståndpunkten vid första behandlingen som antogs av rådet den 7 april 2020 stöder de huvudsakliga målen i kommissionens förslag att förbättra arbetsvillkoren och de sociala villkoren för vägtransportarbetare, samtidigt som rättvisare konkurrensvillkor mellan operatörerna säkerställs.

Rådets ståndpunkt är ett viktigt steg framåt jämfört med EU:s nuvarande sociala och inre marknadsregler för vägtransporter av flera skäl:

- Organisering av veckovilan

Kommissionen föreslog att kraven om veckovilan anpassas till den faktiska praxisen inom sektorn genom att tillåta ytterligare flexibilitet i organiseringen av veckovilan, så att förare kan ta två på varandra följande reducerade veckovilor inom en period av fyra veckor. Rådets ståndpunkt stöder syftet med kommissionens förslag, samtidigt som man begränsar denna möjlighet till förare som utför internationella godstransporter, och på vissa villkor, dvs. att de två på varandra följande minskade viloperioderna måste tas utanför den medlemsstat där de är etablerade, att de på varandra följande reducerade viloperioderna måste tas ut före den efterföljande reguljära viloperioden och att föraren måste återvända hem var tredje vecka. Dessa villkor ligger i linje med kommissionens mål att tillhandahålla ytterligare flexibilitet för långväga godstransporter, samtidigt som man ser till att förare återvänder hem regelbundet för att ta en lång viloperiod. När det gäller persontransporter avser kommissionen att ytterligare undersöka organiseringen av kör- och vilotider för att bedöma om särskilda regler är nödvändiga.

- *Förarens regelbundna återresa*

Kommissionen föreslog att det skulle införas en skyldighet för transportföretagen att organisera förarnas arbete på ett sådant sätt att de kan återvända hem för en veckovila minst en gång under tre på varandra följande veckor. Detta var avsett att förhindra en situation där förare arbetar utomlands under långa perioder, utan möjlighet att återvända hem till sina familjer. Rådets ståndpunkt stöder målen i kommissionens förslag. I förslaget anges att förarna ska återvända till arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad eller till förarens bosättningsort inom varje period om fyra på varandra följande veckor. I ett skäl klargörs att ”förarna är fria att välja var de tillbringar sin viloperiod”. Intervallet ska minskas till tre veckor om föraren har tagit två på varandra följande reducerade veckovilor. Rådets ståndpunkt går inte så långt som kommissionens förslag. Kommissionen erkänner dock att rådets ståndpunkt är inspirerad av samma mål, särskilt för internationella förare, som normalt kommer att ta två på varandra följande reducerade veckovilor och därefter återvända hem i slutet av den tredje veckan.

- *Förbud mot normal veckovila i fordonets hytt och trygga och säkra parkeringsområden*

Kommissionen föreslog att det, i enlighet med rättspraxis, skulle klargöras att förare inte kan ta sina regelbundna veckovilor i fordonet och att arbetsgivaren är skyldig att förse föraren med lämplig inkvartering med lämpliga sovutrymmen och hygienanläggningar, om förarna inte kan ta ut dessa veckovilor på en privat plats som de själva väljer. Syftet var att förbättra förarnas arbetsvillkor och se till att de har goda förutsättningar att vila. Rådets ståndpunkt stöder kommissionens förslag genom att förbjuda regelbundna veckovilor i fordonet. Rådet går längre än kommissionens förslag genom att ge kommissionen i uppdrag att lägga fram detaljerade bestämmelser om trygga och säkra parkeringsområden, dvs. servicenivån och förfarandet för certifiering av dessa parkeringsområden. Rådets ståndpunkt uppfyller fullt ut kommissionens mål att garantera lämpliga villkor för vila för förare och är till och med ännu mer ambitiös i detta avseende.

- *Tillämpning av utstationeringsbestämmelser på vägtransporter*

Kommissionen föreslog att det skulle införas särskilda kriterier för tillämpningen av bestämmelser om utstationering på vägtransporter, som tar hänsyn till sektorns stora rörlighet och som garanterar en rimlig betalning för förare som arbetar utomlands under längre tider. Kommissionen föreslog undantag från reglerna om minimilön och minimiledighet för internationella transporter som omfattar en utstationeringsperiod på upp till tre dagar per kalendermånad, medan cabotagettransporter föreslogs att helt och hållet omfattas av bestämmelserna om utstationering. Rådets ståndpunkt stöder principen om sektorsspecifika utstationeringsbestämmelser för vägtransport, samtidigt som det föreslås ett nytt verksamhetsbaserat system, som ett alternativ till det tidsbaserade system som kommissionen föreslagit. Bilaterala transporter som involverar den medlemsstat där transportföretagen är etablerade är helt undantagna från tillämpningen av bestämmelserna om utstationering, medan tredjelandsstrafik och cabotagettransporter, som inte involverar den medlemsstat där transportföretagen är etablerade, omfattas fullt ut av utstationeringsbestämmelserna.

Det finns också ett undantag från tillämpningen av utstationeringsbestämmelser för ytterligare verksamhet kopplad till bilaterala transporter. För godstransporter får föraren utföra en lastnings- och/eller lossningsverksamhet i de medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar genom, förutsatt att föraren inte lastar varor och

därefter lossar dem i samma medlemsstat. Om en bilateral transport som inleds från etableringsmedlemsstaten där ingen ytterligare verksamhet har utförts följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, förlängs undantaget för ytterligare verksamhet till att omfatta högst två ytterligare lastnings- och/eller lossningsaktiviteter.

När det gäller persontransporter får föraren i samband med bilaterala transporter ta upp passagerare en gång och/eller släppa av passagerare en gång i medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar genom, förutsatt att föraren inte erbjuder persontransporter mellan två platser inom den medlemsstat som passeras. Detsamma gäller för återresan.

Undantagen från utstationeringsbestämmelserna för ytterligare verksamhet i samband med bilaterala transporter kommer att gälla från och med den dag då förarna tvingas registrera uppgifter om gränspassage manuellt i färdskrivaren. De kommer att upphöra att gälla den dag då smarta färdskrivare som uppfyller kraven för registrering av gränspassage och ytterligare verksamheter måste monteras i fordonen.

Rådets ståndpunkt klargör också att när det gäller tillämpningen av utstationeringsbestämmelser får företag som är etablerade i ett land utanför EU inte behandlas förmånligare än företag som är etablerade i en medlemsstat, även när de utför transporter enligt bilaterala eller multilaterala avtal som ger tillträde till unionsmarknaden.

I rådets ståndpunkt klargörs slutligen hur begreppet långvarig utstationering, som infördes i det reviderade direktivet om utstationering (direktiv (EU) 2018/957), tillämpas på internationella vägtransporter, vilket innebär att perioder som fullgjorts i en medlemsstat inte kumuleras med perioder som fullgjorts i en annan medlemsstat.

I likhet med kommissionens förslag grundar sig rådets ståndpunkt på målet att säkerställa att förare som måste betala kostnader för uppehälle i andra medlemsstater än den där de bor ersätts för dessa kostnader och att de därigenom får en rimlig levnadsstandard. Förtydligandena i rådets ståndpunkt när det gäller långvarig utstationering och tillämpning av utstationeringsbestämmelser i tredjeländer behövs och välkomnas för att undanröja tvivel om medlemsstaternas tillämpning av utstationeringsbestämmelser. Kommissionen föreslog också särskilda administrativa krav för tillämpningen av utstationeringsbestämmelserna vid vägtransporter, för att undvika onödiga administrativa bördor för transportföretagen. Rådets ståndpunkt stöder kommissionens förslag och föreskriver att informationsutbyte mellan nationella myndigheter och inlämnande av utstationeringsdeklarationer av vägtransportföretag kommer att ske via informationssystemet för den inre marknaden (IMI). Användningen av IMI kommer ytterligare att minska den administrativa bördan, både för förvaltningar och företag, och kommer därför att bidra till det övergripande målet för rörlighetspaketet.

- *Införande av ny färdskrivarteknik*

Kommissionen har inte föreslagit någon ändring av färdskrivarförordningen. Rådet ansåg dock att det var nödvändigt att införa en ny generation av ”smarta” färdskrivare för att göra det möjligt att mer exakt fastställa positionen för de fordon som används för gränsoverskridande transporter, vilket skulle underlätta efterlevnaden av de sociala och inre marknadsreglerna. I rådets ståndpunkt fastställs en tidsplan för införande av denna nya teknik i nya fordon (två år från och med den dag då de tekniska specifikationerna antas) och i den befintliga fordonsparken

(eftermontering tre år från och med den dag då de tekniska specifikationerna antas för alla fordon utrustade med en annan färdskrivare än version 1 av den smarta färdskrivaren, eftermontering fyra år från och med den dag då de tekniska specifikationerna antas för alla fordon utrustade med version 1 av den smarta färdskrivaren). Rådets ståndpunkt är helt i linje med ett huvudmål i rörlighetspaketet, vilket är att möjliggöra en effektiv och ändamålsenlig tillämpning av de nya sociala och inre marknadsreglerna.

- *Tillämpning av regler om tillträde till yrket samt kör- och vilotider för lätta nyttofordon*

För att införa en miniminivå av professionalisering av transportföretag som använder lätta nyttofordon och således säkra en tillnärmning av konkurrensvillkoren för alla transportföretag, föreslår kommissionen att vissa av bestämmelserna om yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg utvidgas till att även omfatta företag som använder lätta nyttofordon. Dessa transportföretag skulle nämligen omfattas av kriterierna för stabil och effektiv etablering och tillräckliga ekonomiska resurser. Rådets ståndpunkt stöder att transportföretag som använder lätta nyttofordon bör inkluderas i tillämpningsområdet för bestämmelserna om tillträde till yrkesmässigt bedrivande av trafik, samtidigt som alla regler tillämpas på sådana transportföretag. Endast transportföretag som bedriver internationell transport för annans räkning och med fordon med en högsta tillåten totalvikt på över 2.5 ton omfattas av dessa regler. Dessutom utvidgar rådets ståndpunkt bestämmelserna om körtider och viloperioder och färdskrivare till dessa transportföretag. Rådets ståndpunkt uppfyller syftet med kommissionens förslag att införa en miniminivå av professionalisering av transportföretag som använder lätta nyttofordon och lika villkor mellan dessa och transportföretag som använder tunga godsfordon. Rådets ståndpunkt att dessutom låta dessa transportföretag omfattas av reglerna för körtider och viloperioder och färdskrivare är godtagbara, eftersom det ytterligare kommer att öka trafiksäkerheten för denna typ av fordon som används för internationell transport för annans räkning.

- *Regler om cabotage*

Kommissionen föreslog en översyn av reglerna om cabotage genom att tillåta ett obegränsat antal transporter inom fem dagar från det att den internationella transporten av gods lossats i värdmedlemsstaten. Denna regel skulle ersätta den nuvarande begränsningen till tre transporter på sju dagar och var avsedd att underlätta tillämpning, samtidigt som den befintliga graden av marknadsöppning bibehålls. Rådets ståndpunkt behåller de nuvarande cabotagebegränsningarna (tre transporter under sju dagar), samtidigt som man inför en mellanperiod på fyra dagar, under vilken transportföretag inte får utföra fler cabotagetransporter i samma medlemsstat. Rådet följer inte kommissionens förslag, som främst syftade till att underlätta kontroll av efterlevnad. Att behålla den nuvarande modellen för cabotage är svårare när det gäller kontroll av efterlevnaden, men kommissionen anser att det med den nya generationens ”smarta” färdskrivare, som är en del av rådets ståndpunkt, kommer att bli lättare att fastställa den typ av verksamhet som utförs av transportföretag och motsvarande antal. Detta bör göra cabotagereglererna lättare att efterleva jämfört med den nuvarande situationen. Kommissionen kan godta tanken på en mellanperiod, för att ta itu med frågan om ”systematiskt cabotage”, dvs. transportföretag som upprepar flera på varandra följande perioder av cabotage i samma medlemsstat, genom att lämna och återvända till den medlemsstaten, i strid

med de begränsningar som infördes genom förordning (EU) nr 1072/2009, som bibehålls i ändringstexten.

- *Etableringskriterier för förare (Rom I)*

Kommissionen har inte föreslagit några nya krav på anställning av arbetstagare i samband med kriteriet om ett fast och stabil företagsetablering för tillträde till att bedriva yrkesmässig trafik. Rådets ståndpunkt innehåller ett nytt etableringskriterium som kräver att transportföretagen fortlöpande och regelbundet förfogar över förare som normalt är baserade i en operativ central i etableringsmedlemsstaten, som står i proportion till företagets transportvolym. Rådets ståndpunkt är avsedd att bidra till en tillräcklig personalstyrka för vad som ska anses vara en fast och stabil företagsetablering. Den lämnar tillräcklig marginal för att inte på ett otillbörligt sätt begränsa transportföretagens frihet när de anställer personal.

- *Tidsfrister för genomförande/tillämpningsdatum*

Kommissionen har inte föreslagit några särskilda datum för tillämpningen av de nya reglerna. I rådets ståndpunkt fastställs att förordningen om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009 kommer att tillämpas 18 månader efter ikraftträdandet. Förordning (EG) nr 1071/2009 i dess helhet och kravet på att inneha ett gemenskapstillstånd i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009 kommer endast att gälla transportföretag som använder lätta nyttofordon på över 2,5 ton som utför internationella transporter 21 månader efter den dag då ändringsförordningen trädde i kraft. I det reviderade tillämpningsdirektivet (direktiv 2006/22/EG) och lex specialis om utstationering av arbetstagare kommer den dag då medlemsstaterna ska införliva de nationella åtgärderna att sättas till 18 månader efter det att rättsakten trätt i kraft. De ändrade förordningarna (EG) nr 561/2006 och 165/2014 kommer att börja tillämpas omedelbart efter ikraftträdandet, och de innehåller övergångsbestämmelser för tillämpningen av bestämmelserna om genomförandet av smarta färdskrivare (se ovan) och tillämpningen av bestämmelserna om lätta nyttofordon (från och med den 1 juli 2026). De nya bestämmelserna kommer att kräva betydande anpassningstider för medlemsstaterna, transportföretagen och kommissionen. Den fortsatta utvecklingen av informationssystemet för den inre marknaden för tillämpningen av bestämmelserna om utstationering, de nya kraven på utbildning och prov för transportföretag som använder lätta nyttofordon och den tekniska utveckling som krävs för den nya tekniken för färdskrivare kräver tillräcklig tid för genomförande. Rådets ståndpunkt kan därför godtas i detta avseende.

Kommissionen har dock reservationer avseende två åtgärder som ingår i rådets ståndpunkt, nämligen skyldigheten att ett fordon regelbundet ska återvända till transportföretagets etableringsmedlemsstat och möjligheten för medlemsstaterna att tillämpa cabotagebegränsningar på de nationella transportsträckorna vid kombinerade transporter. Därför gjorde kommissionen följande uttalande om den politiska överenskommelse som nåddes av Europaparlamentet och rådet den 12 december 2019:

”Kommissionen noterar den preliminära överenskommelse om de sociala och marknadsrelaterade aspekterna av Rörlighetspaketet I som rådet och Europaparlamentet nådde vid det fjärde trepartsmötet som ägde rum den 11–12 december 2019.

Kommissionen beklagar att Europaparlamentets och rådets politiska överenskommelse innehåller inslag som inte överensstämmer med ambitionerna i den europeiska gröna given och Europeiska rådets godkännande av målet att uppnå ett klimatneutralt EU senast 2050. Det gäller kravet på obligatoriskt återlämnande av fordonet till etableringsmedlemsstaten var

åttonde vecka och de begränsningar som åläggs för kombinerad transport. Dessa åtgärder ingick inte i kommissionens förslag som antogs den 31 maj 2017 och de har inte varit föremål för någon konsekvensbedömning. Skyldigheten att återlämna lastbilen kommer att leda till ineffektivitet i transportsystemet och till en ökning av onödiga utsläpp, föroreningar och trafikstockningar. Begränsningarna avseende kombinerad transport kommer att göra det svårare att effektivt stödja multimodala godstransporter.

De sociala förbättringarna i detta förslag är betydande. Kommissionen kommer nu att ingående bedöma dessa båda aspekters effekter på klimatet, miljön och den inre marknadens funktion. Den kommer att göra detta mot bakgrund av den gröna given och åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från transporter och skydda miljön, samtidigt som en väl fungerande inre marknad säkerställs.

Efter att ha gjort en konsekvensbedömning kommer kommissionen vid behov att utöva sin rätt att lägga fram ett riktat lagstiftningsförslag innan de två bestämmelserna träder i kraft.”

Eftersom de två åtgärderna i fråga ingår i rådets ståndpunkt bekräftar kommissionen den ståndpunkt som intagits i förklaringen.

4. SLUTSATS

Kommissionen anser att införandet av nya och tydligare bestämmelser som beskrivs ovan, trots vissa brister i rådets ståndpunkt, kommer att ge bättre arbetsvillkor och sociala villkor, rättvis konkurrens och större rättssäkerhet inom vägtransportsektorn. De nya bestämmelserna kommer också att utgöra en solid grund för framtida tillämpning av vägtransportreglerna.

I god kompromissanda godtar kommissionen den ståndpunkt som rådet antagit och gör det således möjligt för Europaparlamentet att anta den slutgiltiga texten vid andra behandlingen. Kommissionen anser att antagandet av sociala förslag och marknadsförslag skulle medföra betydande fördelar för vägtransportsektorn. Kommissionen vidhåller dock sina reservationer avseende två av de åtgärder som ingår i rådets ståndpunkt.