



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 24 maj 2023
(OR. en)

9734/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0155(COD)**

**TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	24 maj 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 256 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav på minimigränser för raster och dygns- och veckovila inom sektorn för tillfällig persontransport

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 256 final.

Bilaga: COM(2023) 256 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.5.2023
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav på minimigränser
för raster och dygns- och veckovila inom sektorn för tillfällig persontransport**

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Detta förslag rör en revision av Europaparlamentets och rådets¹ förordning (EG) nr 561/2006. I den förordningen fastställs maximigränser för körtid per dag och per vecka, minimigränser för raster, minimigränser för dygnsvila och veckovila för förare inom den kommersiella transportsektorn.

Förordning (EG) nr 561/2006 omfattar två typer av förare. Den första typen är förare som utför godstransporter på väg med fordon vars högsta tillåtna vikt överstiger 3,5 ton (från och med den 1 juli 2026 kommer förordning (EG) nr 561/2006 också att tillämpas på fordon vars högsta tillåtna vikt överstiger 2,5 ton när de utför internationella transporter eller cabotagetransporter). Den andra typen är förare som utför persontransporter med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren.

Förordning (EG) nr 561/2006 är tillämplig på vägtransportörer och deras förare i) oberoende av om de är involverade i transport av passagerare eller gods, eller ii) oavsett om transporten vid persontransport är linjetrafik eller tillfällig. Sektorn för tillfälliga persontransporter har dock andra egenskaper jämfört med godstransport och linjetrafik för persontransport. Dessa olika egenskaper innebär att sektorn för tillfällig persontransport har en annan inverkan på förarnas arbetsvillkor och därför krävs en anpassning av de regler om körtider, minimigränser för raster och viloperioder som är tillämpliga på dem.

Tillfälliga passagerartransporter kännetecknas särskilt av hög säsongsvariation (toppar i efterfrågan på passagerarresor under vissa säsonger på året, särskilt under vinter- och sommarsemestrar). De kännetecknas också av olika körsträckor beroende på vilken turistverksamhet passagerarna gör, såsom besök. Detta innebär att de kännetecknas av längre sträckor som körs i början och slutet av resan och av en kortare körtid på den plats där turistverksamheten äger rum. Sektorn måste ta hänsyn till oplanerade och oförberedda rimliga krav från passagerare i form av ytterligare uppehåll, förändringar av rutter eller av tidtabeller. Körtiden är i allmänhet kortare än vid godstransport eller linjetrafik med buss. Förarna övernattar också vanligtvis på hotell och kör sällan nattetid. Samtidigt kan förare under arbetstid få utföra vissa ytterligare aktiviteter, ofta till följd av önskemål från passagerare, som till exempel genom att ge råd.

Sektorn för tillfälliga persontransporter har under många år ifrågasatt om de nuvarande reglerna är ändamålsenliga. De nuvarande reglernas ändamålsenlighet var också föremål för 2017 års efterhandsutvärdering av EU:s sociallagstiftning på vägtransportområdet² som en del av programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit).

¹ 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).

² SWD(2017) 184 final, finns på: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

När kommissionen utarbetade lagstiftningsförslaget efter utvärderingen valde den dock att först hantera de mest akuta problemen för förare som utför godstransport, såsom långa perioder borta från hemmet och otillräckliga arbets- och vilovillkor. I förslaget till revision av förordning (EG) nr 561/2006, som antogs av kommissionen som en del av mobilitetspaket I den 31 maj 2017³, togs därför inte de särskilda problemen för förare som arbetar med tillfälliga persontransporter upp. Medlagstiftarna diskuterade dock denna fråga, och när Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054⁴ antogs beslutades det att artikel 8.10 skulle införas i förordning (EG) nr 561/2006. I den artikeln krävs att kommissionen ska utvärdera om lämpligare regler kan antas för förare som utför tillfälliga persontransporter enligt definitionen i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1073/2009⁵.

I den konsekvensbedömning som gjordes för detta initiativ⁶ bekräftades att de nuvarande reglerna i viss mån är olämpliga för sektorn för tillfälliga persontransporter. Viloperioder och raster krävs ofta när förarna inte behöver dem, vilket gör att de inte kan organisera och genomföra resor enligt kundernas önskemål, eller under perioder med hög efterfrågan. Detta kan påverka förarnas inkomster, särskilt inkomsterna för förare som är egenföretagare. De nuvarande reglerna har också en negativ inverkan på förarnas arbetsvillkor, eftersom de inte kan ta raster under lämpliga tidpunkter och inte kan minimera antalet övernattningar utanför hemmet. Detta påverkar i sin tur förarnas stress- och trötthetsnivåer, vilket minskar föraryrkets attraktionskraft och äventyrar trafiksäkerheten.

Dessutom råder det för närvarande ojämlika konkurrensvillkor mellan transportörer av tillfällig internationell och inhemsk (nationell) persontrafik. Detta beror på att tillfälliga persontransporter som bara äger rum i en medlemsstat inte kan tillämpa det undantag på tolv dagar (dvs. skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående normala veckovila) som föreskrivs i artikel 8.6a i förordning (EG) nr 561/2006, i enlighet med vad som föreskrivs för internationell trafik. Till exempel kan en långresa med buss inom Tyskland inte omfattas av undantaget på tolv dagar, medan en resa mellan Belgien och Luxemburg kan omfattas av detta undantag, även om det inte finns någon skillnad mellan dessa två transporter i fråga om avstånd och varaktighet.

Därför syftar detta förslag till att i) säkerställa en mer flexibel fördelning av raster och viloperioder, och ii) föreskriva likabehandling av internationella och nationella tillfälliga persontransporter. Det inför inga ändringar av minimigränsen för raster eller viloperioder eller av maximigränsen för körtiden. Det syftar därför till att garantera effektiva och högkvalitativa tillfälliga persontransporter och förbättra arbets- och körvillkoren för förare, i synnerhet för att minimera deras stress och trötthet.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag till revision av förordning (EG) nr 561/2006 är förenligt med unionens vägtransportpolitik, särskilt med de relevanta regler som utgör unionens regelverk för

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 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 (EUT L 249, 31.7.2020, s. 1).

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 SWD(2023)137 final.

vägtransporter på den inre marknaden. Det är i synnerhet förenligt med förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter⁷, direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter⁸ och direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av sociallagstiftning på vägtransportområdet⁹. Det är också förenligt med förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss.

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

Förslaget till revision av förordning (EG) nr 561/2006 är helt förenligt med strategin för hållbar och smart mobilitet¹⁰. Denna strategi uppmanar till att hjälpa transportsektorn och relaterade sektorer i värdekedjan – såsom transportföretag inom rese- och turismbranschen – att bättre återhämta sig från covid-19-pandemin och bli mer resilienta samtidigt som man främjar en attraktivare arbetsmiljö för transportarbetare. Dessutom är initiativet förenligt med annan EU-politik, särskilt åtgärder för att garantera trafiksäkerheten.

Mer allmänt bidrar förslaget till ett av de mål för hållbar utveckling som EU har åtagit sig att genomföra som en del av Agenda 2030, nämligen mål 8 om att främja ekonomisk tillväxt, produktiv sysselsättning och anständiga arbetsvillkor¹¹.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

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

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget delar unionen befogenheter med medlemsstaterna när det gäller att reglera transporter. Befintliga regler kan dock endast ändras av unionslagstiftaren.

Om inga åtgärder vidtas på unionsnivå skulle de identifierade problemen med största sannolikhet kvarstå. Sådana problem kan inte hanteras av medlemsstaterna var för sig, med tanke på deras gränsöverskridande karaktär och det faktum att de regler som ska ändras om raster och minimigränserna för dygns- och veckovila för närvarande fastställs i unionslagstiftningen. Det är därför motiverat med åtgärder på EU-nivå.

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 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).

⁹ 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).

¹⁰ Meddelande från kommissionen *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, antaget den 9 december 2020 (COM/2020/789 final).

¹¹ Meddelande från kommissionen: *Nästa steg för en hållbar europeisk framtid: EU-åtgärder för hållbarhet*, antaget den 22 november 2016 (COM (2016) 739 final).

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att hantera de konstaterade problemen vad gäller i) otillräckliga arbetsvillkor för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg, och ii) ojämlika konkurrensvillkor mellan tillfälliga nationella persontransporter och tillfälliga internationella persontransporter.

Såsom anges i avsnitt 8.1 i konsekvensbedömningen genomför förslaget det alternativ som ansågs ha den lämpligaste och mest proportionella lösningen. Lösningen skapar jämvikt mellan förbättrade arbets- och vilovillkor för förare medan den samtidigt möjliggör för transportörer att organisera transporterna så effektivt som möjligt, och den innebär att befintliga regler tillämpas på ett ändamålsenligt och konsekvent sätt över gränserna.

- **Val av instrument**

Eftersom förslaget ändrar en gällande förordning är det valda instrumentet också en förordning. Med hänsyn till det begränsade antalet föreslagna ändringar är det inte nödvändigt att omarbета förordningen.

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

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

Förordning (EG) nr 561/2006 blev föremål för en efterhandsutvärdering som slutfördes den 31 maj 2017¹² och genomfördes som en del av Refit-programmet.

I efterhandsutvärderingen drogs i huvudsak slutsatsen att vissa av reglerna om hur körtider, raster och viloperioder ska organiseras kanske inte lämpar sig för sektorn för tillfälliga persontransporter på grund av dess särskilda särdrag och behov.

- **Samråd med berörda parter**

Detta förslag följer på ett omfattande samråd med berörda parter som ägde rum under 2021 och 2022.

Kommissionen genomförde ett offentligt samråd mellan den 21 januari 2021 och den 18 februari 2021 om den inledande konsekvensbedömningen¹³. Sammanlagt 87 svar inkom från myndigheter, berörda parter inom branschen, fackföreningar, förare och allmänheten. I synpunkterna uppmärksammades generellt ett problem med de befintliga reglerna om tillfälliga persontransporter på väg. Därefter pågick ett öppet offentligt samråd på tolv veckor från den 23 november 2021 till den 18 februari 2022, under vilket totalt 170 bidrag inkom. Värdefull information samlades in från samrådet om de utmaningar som sektorn och dess aktörer står inför och om de svarandes preferenser avseende specifika politiska åtgärder. Under den kompletterande studie som utfördes av en extern uppdragstagare genomfördes ett riktat samråd med berörda parter för att få specifika och detaljerade insikter om i) hur den

¹² SWD(2017)184 final.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Bus-and-coach-drivers-EU-rules-on-driving-and-rest-times_sv.

tillfälliga persontransporten på väg fungerar, ii) de problem som är förknippade med befintlig lagstiftning, och iii) berörda parter åsikter om möjliga politiska åtgärder. Slutligen genomfördes tre fallstudier av en extern uppdragstagare med fokus på små, medelstora och stora transportörer i olika medlemsstater. Under de olika samråden efterfrågades särskilt synpunkter från följande typer av berörda parter: Näringslivsorganisationer. Busstrafiktransportörer. Fackföreningar. Enskilda förare. Myndigheter.

Det omfattande samrådet visade att åsikterna om de nuvarande reglerna och eventuella ändringar av dessa regler skiljer sig kraftigt åt – både mellan arbetsgivare och arbetstagare och mellan små företag och stora företag. För det mesta motsatte sig fackföreningar och de flesta (anställda) förare att införa ny flexibilitet i organisationen av arbetet och viloperioderna för busschaufförer. Detta berodde på att de ansåg att sådana ändringar skulle leda till en försämring av arbetsvillkoren. Förarna visade dock att de var villiga att stödja vissa ändringar av reglerna, till exempel på följande områden: i) En förlängning av undantaget på tolv dagar för nationella tillfälliga resor. ii) Justeringar, om än i mindre utsträckning, av reglerna om rasttider och uppdelning av obligatoriska raster. Det mest uttalade motståndet gällde ändringar av fördelningen av dygns- och veckovila. De flesta busstrafiktransportörer och deras företrädare förespråkade däremot omfattande ändringar av reglerna om fördelning av raster och om dygns- och veckovila för att ta hänsyn till sektorns särdrag och bättre tillgodose passagerarnas behov. Förslaget tar hänsyn till de olika synpunkter som inkommit och syftar till att hitta en balans mellan de problem som identifierats och de berörda parternas legitima intressen.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

En extern uppdragstagare bistod kommissionen genom att ta fram en studie¹⁴ till stöd för den konsekvensbedömning som ligger till grund för detta förslag. Studien gav kommissionen värdefulla insikter, särskilt när det gäller utformningen av de politiska alternativen, bedömningen av deras miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenser, och insamling av synpunkter från direkt berörda parter.

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget stöds av en konsekvensbedömning som fick ett positivt yttrande med reservationer den 16 december 2022 från nämnden för lagstiftningskontroll¹⁵. Samtliga huvudsakliga kommentarer från nämnden åtgärdades i den reviderade versionen av konsekvensbedömningsrapporten¹⁶.

I konsekvensbedömningen övervägdes tre möjliga alternativ, som alla omfattade en uppsättning politiska åtgärder. De politiska alternativen skiljde sig åt i fråga om följande: i) Flexibilitet vad gäller raster. ii) Behörighetskriterierna för att skjuta upp dygnsvilan. iii) Behovet av anpassningsbara veckovilor. Alla dessa möjliga alternativ, som endast är avsedda att tillämpas på tillfälliga persontransporter på väg, är av lagstiftningskaraktär. Alternativen omfattar följande: i) En begränsad anpassning till tillfälliga persontransporter på väg enligt alternativ A. ii) Flexibla system och arrangemang vad gäller raster, dygns- och veckovila enligt alternativ C. iii) Ett halvflexibelt tillvägagångssätt enligt alternativ B.

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEMI>

¹⁵ SEC(2023)197 final.

¹⁶ SWD(2023)137 final.

Närmare bestämt skulle det första alternativet A göra det möjligt för förare att dela upp sina raster i perioder på 15 eller 30 minuter eller i perioder på 15 minuter vardera. Det skulle också göra det möjligt att skjuta upp inledningen av dygnsvilan med en timme när den totala dagliga körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar, eller ett uppskjutande med två timmar när den totala dagliga körtiden inte överstiger fem timmar. Dessa undantag skulle endast vara möjliga en gång under en resa på minst åtta dagar. Dessutom skulle alternativ A också anpassa reglerna för tillfälliga persontransporter som endast äger rum inom ett enda land till reglerna för internationell trafik, genom att tillåta att veckovilan skjuts upp med upp till tolv på varandra följande 24-timmarsperioder efter en föregående normal veckovila (det så kallade undantaget på tolv dagar).

Det andra alternativet B skulle göra det möjligt för förare att dela upp sina raster på ett helt flexibelt sätt. Det skulle också göra det möjligt för förare att skjuta upp inledningen av sin dygnsvila med en timme när den totala dagliga körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar, eller att skjuta upp dygnsvilan med två timmar när den totala dagliga körtiden inte överstiger fem timmar. Dessa undantag skulle endast vara möjliga två gånger under en resa på minst åtta dagar. Dessutom skulle alternativ B göra det möjligt för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg under minst åtta dagar att fördela sin veckovila under tio på varandra följande veckor.

Det tredje alternativet C skulle också göra det möjligt för förare att dela upp sina raster på ett helt flexibelt sätt. Det skulle också göra det möjligt för förare att skjuta upp inledningen av sin dygnsvila med en timme när den totala dagliga körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar, eller att skjuta upp dygnsvilan med två timmar när den totala dagliga körtiden inte överstiger fem timmar. Dessa undantag skulle vara obegränsade i fråga om hur många gånger de skulle kunna tillämpas under en resa på minst åtta dagar. Dessutom skulle alternativ C också tillåta nationell trafik för tillfällig persontransport att utnyttja undantaget på tolv dagar, men alternativ C skulle också ta bort villkoret om ”enstaka tillfällig transport”¹⁷ och skyldigheten att ta två normala veckovilor efter att ha utnyttjat undantaget på tolv dagar.

Det rekommenderade alternativet är alternativ A, eftersom det anses vara det effektivaste och det alternativ som är mest förenligt med målet i förordning (EG) nr 561/2006 om att förbättra arbetsvillkoren. Detta trots att kostnads–nyttoförhållandet är sämre än för alternativ C och B. Men när det gäller att hitta en balans mellan åtgärder som ger mer flexibilitet vid organiseringen av raster och viloperioder, å ena sidan, och upprätthållandet av förarnas arbetsvillkor, å andra sidan, anses alternativ A vara mer proportionerligt än alternativ B och C.

Det rekommenderade alternativet påverkar inte det totala antalet raster, maximigräns för daglig körtid och körtid per vecka eller minimigräns för dygns- och veckovila. De föreslagna åtgärderna enligt det rekommenderade alternativet omfattar endast i) flexibilitet i fördelningen av raster och dygnsvila, och ii) undantaget på tolv dagars tillämplighet på nationella tillfälliga persontransporter.

Alla tre alternativen leder till nettofördelar i förhållande till referensscenariot. Nettovinsterna beräknas vara de högsta i alternativ C (mellan 171,3 miljoner euro och 242,2 miljoner euro), följt av alternativ B (mellan 100,4 miljoner euro och 206,8 miljoner euro) och alternativ A

¹⁷ En enstaka tillfällig transport inom ramen för artikel 8.6a i förordning (EG) nr 561/2006 innebär att förare endast får genomföra en resa inom tolv dagar för att få skjuta upp sin veckovila till slutet av den tolfte dagen.

(mellan 100,4 miljoner euro och 135,8 miljoner euro). De justerade kostnadsbesparingarna för busstrafiktransportörer i alternativ A uppskattas till mellan 106,4 miljoner euro och 141,9 miljoner euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050 i förhållande till referensscenariot. Alternativ B skulle leda till justerade kostnadsbesparingar på mellan 106,4 miljoner euro och 212,8 miljoner euro, och alternativ C skulle leda till justerade kostnadsbesparingar på mellan 177,3 miljoner euro och 248,3 miljoner euro. Kostnadsbesparingarna förväntas nå sin maximala effekt under de första två åren av genomförandet av de nya reglerna och därefter gradvis minska över tiden, med besparingar som förväntas bli noll på lång sikt (senast 2050) jämfört med referensscenariot.

Det var inte möjligt att kvantifiera de sociala konsekvenserna av det rekommenderade alternativet, särskilt på grund av den ringa storleken på sektorn för tillfälliga persontransporter och bristen på tillgängliga uppgifter om den. Därför var det endast möjligt att göra en kvalitativ bedömning av konsekvenserna för arbetsvillkoren. Miljökonsekvenserna bedömdes också vara något positiva men kunde inte kvantifieras. Av denna orsak återspeglar det beräknade kostnads–nyttoförhållandet inte inverkan på arbetsförhållandena eller miljön, och de kvantitativa och kvalitativa bedömningarna måste kombineras för att göra det möjligt att nå fram till en väl underbyggd uppfattning.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget om revision av förordning (EG) nr 561/2006 kommer, genom att anpassa de nuvarande reglerna till särdragen i sektorn för tillfälliga persontransporter, att göra det lättare för transportörer och förare att organisera effektiva transporter av hög kvalitet. Detta kommer att få en positiv inverkan på deras affärsresultat, bland annat genom kostnadsbesparingar och ett förbättrat transportutbud. Nettokostnadsbesparingarna för företagen enligt förslaget uppskattas till mellan 105,8 miljoner euro och 141,3 miljoner euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050 i förhållande till referensscenariot. Små och medelstora företag, som tenderar att bedriva verksamhet med en begränsad pool av förare och bussar, kommer att gynnas mest av de föreslagna åtgärderna. Offentliga förvaltningar kan ådra sig vissa begränsade kostnader för att bekanta sig med de nya reglerna, som uppskattas till 5,4 miljoner euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050 i förhållande till referensscenariot. Samtidigt förväntas positiva effekter genom att nuvarande problem med efterlevnaden löses, även om dessa fördelar inte kunde kvantifieras.

- **Grundläggande rättigheter**

Detta förslag bidrar till målen i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna¹⁸, särskilt artikel 31, som föreskriver rätten till rättvisa arbetsvillkor. Detta beror på att förslaget förväntas förbättra arbetsvillkoren för tillfälliga busschaufförer genom att tillåta begränsad, men nödvändig flexibilitet vad gäller vissa regler om raster och dygns- och veckovila.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

¹⁸ EUT C 326, 26.10.2012, s. 2.

5. ÖVRIGA INSLAG

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

Tillämpningen av detta initiativ och dess effektivitet kommer att övervakas genom en kombination av nationella genomföranderapporter och analyser av uppgifter från EU:s tillsynsorgan och EU-databaskällor. I synnerhet kommer utvecklingen när det gäller antal, typ och frekvens av överträdelser av den nyligen ändrade sociallagstiftningen att övervakas och utvärderas genom genomföranderapporter som baseras på artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006. Enligt denna artikel ska medlemsstaterna vartannat år lämna den information som behövs för att kommissionen ska kunna utarbeta en rapport vartannat år om både tillämpningen av förordningen och utvecklingen på området i fråga. Dessutom kommer både ekonomiska konsekvenser och konsekvenser vad gäller arbetsvillkor och förarnas välbefinnande att övervakas och utvärderas av Eurostat och/eller genom särskilda undersökningar.

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

Genom förslaget införs ett begränsat antal ändringar av förordning (EG) nr 561/2006 enligt följande:

- I artikel 4 ska led n ändras för att uppdatera hänvisningen till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009, genom vilken rådets förordning (EEG) nr 684/92 upphävdes¹⁹.
- I artikel 4 införs ett nytt led na för att införa den nödvändiga definitionen av tillfällig persontrafik, i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009, och för att klargöra att den definitionen omfattar både nationell och internationell trafik.
- I artikel 7 ska en ny punkt läggas till för att göra det möjligt för förare som utför tillfälliga persontransporter att dela upp sin obligatoriska rast i tre separata raster på minst 15 minuter vardera, utöver den befintliga möjligheten att dela upp en rast i två separata raster på 15 respektive 30 minuter.
- I artikel 8.2 läggs en ny punkt till som gör det möjligt för förare som utför tillfälliga persontransporter som varar i minst åtta dagar att skjuta upp inledningen av sin dygnsvila med en timme när den totala dagliga körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar, eller att skjuta upp inledningen av dygnsvilan med två timmar när den totala dagliga körtiden för den dagen inte överstiger fem timmar. I den nya punkten klargörs också de villkor som ska uppfyllas för att sådana undantag ska gälla.
- I artikel 8.6a ändras inledningsfrasen och led a för att utvidga möjligheten att skjuta upp veckovilan med upp till tolv på varandra följande 24-timmarsperioder, efter en föregående normal veckovila, till att även omfatta nationell tillfällig persontrafik.

¹⁹ 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).

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav på minimigränser för raster och dygns- och veckovila inom sektorn för tillfällig persontransport

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 yttrande²⁰,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande²¹,
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 effektiv, säker och socialt ansvarstagande vägtransportsektor och för att säkerställa icke-diskriminering och attrahera kvalificerade arbetstagare. Det är därför väsentligt att unionens sociallagstiftning 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 561/2006²² 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.
- (3) Den tillfälliga persontransportsektorns särdrag delas dock inte av sektorn för godstransporter på väg eller linjetrafik för persontransporter på väg. Tillfälliga persontransporter på väg kännetecknas av hög säsongsbundenhet och olika långa körtider, vilket beror på passagerarnas turistverksamhet. Branschen måste tillmötesgå oplanerade och oförberedda önskemål från passagerare i form av ytterligare uppehåll och ändringar av rutten eller tidtabellen, 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

²⁰ EUT C , , s. .

²¹ EUT C , , s. .

²² 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).

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 transportörer 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.
- (5) Det är därför lämpligt att anpassa kraven på minimigränser för raster och viloperioder så att de även 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 planering av raster och viloperioder för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör inte på något sätt äventyra förarnas säkerhet, 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 körtid per dag och per vecka och om maximigränsen för körtid under en 14-dagarsperiod.
- (7) För att säkerställa en enhetlig definition av tillfällig persontrafik är det nödvändigt att klargöra att definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009²³ omfattar både nationell och internationell trafik. Det är också lämpligt att uppdatera hänvisningen till förordning (EG) nr 1073/2009, som upphävde rådets förordning (EEG) nr 684/92²⁴.
- (8) Mer flexibilitet i planeringen av raster för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör inte hindra dessa förare från att ta raster på minst den minimigräns som krävs för att de ska kunna vila ordentligt. Det är därför lämpligt att fastställa en minimigräns för varje rast. Förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör därför tillåtas dela upp sina obligatoriska raster i tre separata raster på minst 15 minuter vardera, utöver den andra möjligheten att dela upp en rast.
- (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 och även att föreskriva lämpliga kontroller. Förare bör därför kunna skjuta upp inledningen av sin dygnsvila med högst en eller två timmar, i de fall då körtiden för den dagen inte har överstigit fem respektive sju timmar, och bör skjuta upp inledningen endast vid resor som varar minst åtta dagar. Denna flexibilitet bör begränsas ytterligare till enbart ett av varje undantag under den tid resan varar. Det bör också vara möjligt att kontrollera sådana omständigheter med en utskrift från färdskrivaren eller tjänstgöringslistan, utöver färdskrivardata.

²³ 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 (omarbetning) (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

²⁴ 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).

- (10) Att begränsa möjligheten att skjuta upp veckovilan med upp till tolv på varandra följande 24-timmarsperioder enbart för tillfällig internationell persontrafik inverkar negativt när det gäller att säkerställa att konkurrensen är rättvis och inte snedvrids mellan transportörer, särskilt små och medelstora företag. Tillfällig nationell persontrafik kan också tillhandahålla sin trafik på samma villkor som tillfällig internationell persontrafik med avseende på tillryggalagd sträcka eller varaktighet eller transporter som tillhandahålls passagerare. Tillfällig nationell persontrafik bör därför också omfattas av en sådan möjlighet.
- (11) 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, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva utan snarare, på grund av målens art, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan 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.
- (12) Förordning (EG) nr 561/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

- (1) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:
- (a) Led n ska ersättas med följande:
- ”n) *linjetrafik för persontransporter*: nationell och internationell trafik i enlighet med definitionen i artikel 2.2 och 2.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009*.
-
- * 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).”
- (b) Följande led ska införas som led na:
- ”na) tillfällig persontrafik: tillfällig nationell och internationell trafik i enlighet med definitionen i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1073/2009.”
- (2) I artikel 7 ska följande stycke läggas till som fjärde stycke:
- ”För en förare som utför tillfällig persontrafik får den rast som avses i första stycket också ersättas av tre raster på minst 15 minuter vardera, fördelade över den körperiod som avses i första stycket, på ett sådant sätt att första stycket iakttas.”
- (3) Artikel 8 ska ändras på följande sätt:
- a) Följande punkt ska införas som punkt 2a:

”2a. Under förutsättning att trafiksäkerheten inte äventyras får en förare som bedriver tillfällig persontrafik med en varaktighet på minst åtta dagar göra undantag från punkt 2 första stycket på följande sätt:

a) Skjuta upp dygnsvilan med högst en timme, förutsatt att den sammanlagda körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar.

b) Skjuta upp dygnsvilan med högst två timmar, förutsatt att den sammanlagda körtiden för den dagen inte överstiger fem timmar.

Vart och ett av de undantag som avses i första stycket leden a och b får tillämpas endast en gång under den resa som avses i första stycket.

Föraren ska ange orsaken för en sådan avvikelse för hand på färdskrivarens diagramblad, på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast vid ankomsten till destinationen eller en lämplig plats att stanna på.”

b) I punkt 6a ska den inledande meningen och led a ersättas med följande:

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

a) transporten varar i minst 24 på varandra följande timmar.”

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 Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande