



Bruxelles, den 24.5.2023
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så
hvidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i
sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer**

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Dette forslag vedrører en revision af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006¹. I forordningen fastsættes maksimale daglige og ugentlige køretider, minimumspauser samt daglig og ugentlig minimumshviletid for førere i den erhvervsmæssige transportsektor.

Forordning (EF) nr. 561/2006 dækker to typer af førere. Den første type omfatter førere, som udfører godstransport ad vej med køretøjer, hvis største tilladte totalvægt overstiger 3,5 ton (fra den 1. juli 2026 finder forordning (EF) nr. 561/2006 også anvendelse på køretøjer, hvis største tilladte totalvægt overstiger 2,5 ton, når de benyttes til international transport eller cabotagekørsel). Den anden type omfatter førere, som udfører personbefordring med køretøjer, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren.

Forordning (EF) nr. 561/2006 finder anvendelse på vejtransportvirksomheder samt deres førere, i) uanset om de udfører personbefordring eller godstransport, og ii) uanset om der er tale om rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel med personer. Sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer adskiller sig imidlertid fra godstransport og rutekørsel med personer på en række områder. Disse forskelle betyder, at sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer har en anden virkning på førernes arbejdsvilkår, og det er derfor nødvendigt at tilpasse de regler for køretid, minimumspauser og hviletid, der gælder for dem.

Sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer er i høj grad sæsonbestemt (efterspørgslen efter rejser er på sit højeste i bestemte sæsoner på året, særligt i løbet af vinter- og sommerferien). Den er desuden kendetegnet ved, at der køres forskellige afstande afhængigt af passagerernes turistaktiviteter, f.eks. besøg. Den er derfor kendetegnet ved, at der køres længere afstande i begyndelsen og slutningen af rejsen, og at køretiden er kortere dér, hvor turistaktiviteterne finder sted. Sektoren bør imødekomme uplanlagte og spontane rimelige anmodninger fra passagererne om yderlige stop, ændrede ruter eller ændrede tidsplaner. Der er generelt kortere køretid end ved godstransport eller rutekørsel med bus. Førerne sover normalt også på hoteller og kører sjældent om natten. Det kan dog forekomme, at førerne skal udføre andre opgaver i arbejdstiden, f.eks. rådgivning, hvilket ofte følger af interaktioner med passagererne.

Sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer har i mange år bestridt de nuværende reglers tilstrækkelighed. De nuværende reglers tilstrækkelighed var også genstand for den efterfølgende evaluering af EU's sociale bestemmelser inden for vejtransport i 2017² som led i programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit).

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

² COM(2017) 184 final, som kan ses på: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

Under udfærdigelsen af lovgivningsforslaget, som fulgte af evalueringen, valgte Kommissionen imidlertid som det første at behandle de mest presserende problemer for førere, der udfører godstransport, såsom lange perioder væk fra hjemmet samt utilstrækkelige arbejdsvilkår og hvileforhold. Forslaget om en revision af forordning (EF) nr. 561/2006, som Kommissionen vedtog som led i mobilitetspakke I den 31. maj 2017³, behandlede derfor ikke de specifikke problemer, som buschauffører, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer, oplever. Medlovgiverne drøftede imidlertid dette problem, og det blev ved vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054⁴ besluttet at indsætte artikel 8, stk. 10, i forordning (EF) nr. 561/2006. I henhold til denne artikel havde Kommissionen til opgave at vurdere, om der kunne vedtages mere passende regler for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer, som defineret i artikel 2, stk. 4 i forordning (EF) nr. 1073/2009⁵.

Som resultat af den konsekvensanalyse, der blev udarbejdet i forbindelse med dette initiativ⁶, kunne det bekræftes, at de nuværende regler i en vis grad er uhensigtsmæssige for sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer. Hviletid og pauser kræves ofte på tidspunkter, hvor førerne ikke har brug for det, hvilket gør dem ude af stand til at tilrettelægge og udføre rejser på kundernes ønsker eller i travle sæsonperioder. Dette kan påvirke især selvstændige føreres indkomst. De nuværende regler påvirker desuden førernes arbejdsvilkår negativt, da de ikke har mulighed for at holde pauser på bekvemme tidspunkter eller minimere antallet af nætter, hvor de ikke er hjemme. Dette påvirker til gengæld førernes stress- og træthedsniveau, hvilket gør jobbet mindre attraktivt og sætter trafikikkerheden på spil.

Derudover oplever udbydere af international og indenlandsk (national) lejlighedsvis kørsel med personer i øjeblikket ulige vilkår. Dette skyldes, at det i forbindelse med lejlighedsvis kørsel, som kun finder sted inden for kun én medlemsstat, ikke er muligt at anvende den 12-dages-undtagelse (dvs. udskydelse af den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletid), som er fastsat for international transport i artikel 8, stk. 6, litra a), i forordning (EF) nr. 561/2006. En rejse over lange afstande i Tyskland er f.eks. ikke omfattet af 12-dages-undtagelsen, hvorimod en rejse mellem Belgien og Luxembourg er omfattet af undtagelsen, selv om der ikke nødvendigvis er nogen forskel mellem de to kørsler med hensyn til afstand og varighed.

Dette forslag har derfor til formål at: i) sikre en mere fleksibel fordeling af pauser og hviletid og ii) fastsætte lige vilkår for international og indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer. Der foretages ingen ændringer af minimumsvarigheden af pauser og hviletid eller af de maksimale køretider. Forslaget har derfor til formål at sikre en effektiv lejlighedsvis kørsel med personer af høj kvalitet og at forbedre arbejds- og kørselsvilkårene for førere, særligt med henblik på at mindske stress og træthed.

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 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 (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 1).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (omarbejdning) (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

⁶ SWD(2023) 137 final.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag til revision af forordning (EF) nr. 561/2006 er i overensstemmelse med EU's vejtransportpolitik, særligt for så vidt angår de relevante regler, der danner rammen om EU's indre marked for vejtransport. Det er især i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår takografer inden for vejtransport⁷, direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter⁸, og direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed⁹. Det er ligeledes i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.

- **Sammenhæng med EU's politik på andre områder**

Forslaget til revision af forordning (EF) nr. 561/2006 er i fuld overensstemmelse med strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet¹⁰. I strategien opfordres der til at hjælpe transportsektoren og relaterede sektorer i værdikæden, f.eks. aktører i rejse- og turistsektoren, med at komme bedre tilbage efter covid-19-pandemien, samtidig med at arbejdsmiljøet for transportmedarbejdere gøres mere attraktivt. Dette initiativ er desuden i overensstemmelse med andre EU-politikker, særligt tiltag, der har til formål at sikre trafiksikkerheden.

Forslaget bidrager i bredere forstand til et af verdensmålene for bæredygtig udvikling, som EU har forpligtet sig til at gennemføre som led i 2030-dagsordenen, nemlig verdensmål 8 om fremme af økonomisk vækst, produktiv beskæftigelse og anstændige jobs¹¹.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Dette forslag ændrer forordning (EF) nr. 561/2006 og bygger derfor på samme retsgrundlag, nemlig artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

I henhold til artikel 4, stk. 2, litra g) i TEUF er der delt kompetence mellem Unionen og medlemsstaterne på trafikområdet. De eksisterende regler kan imidlertid kun ændres af EU-lovgiver.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

¹⁰ Kommissionens meddelelse *Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden*, vedtaget den 9. december 2020 (COM(2020) 789 final).

¹¹ Kommissionens meddelelse *Næste skridt hen imod en bæredygtig europæisk fremtid — En europæisk indsats for bæredygtighed*, vedtaget den 22. november 2016 (COM(2016) 739 final).

Hvis der ikke træffes foranstaltninger på EU-plan, varer de konstaterede problemer højst sandsynligt ved. Sådanne problemer kan ikke løses af medlemsstaterne alene, da de går på tværs af grænserne, og fordi de regler for pauser og daglig og ugentlig minimumshviletid, der skal ændres, i øjeblikket er fastsat i EU-lovgivningen. Indsats på EU-niveau er derfor berettiget.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget går ikke videre end det, der er nødvendigt for at løse de konstaterede problemer, nemlig: i) utilstrækkelige arbejdsvilkår for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, og ii) ulige vilkår mellem udbydere af transportydelser ad vej for så vidt angår indenlandsk og international lejlighedsvis kørsel med personer.

Som anført i afsnit 8.1 i konsekvensanalysen gennemføres med forslaget den politiske løsningsmodel, der betragtes som den mest hensigtsmæssige og forholdsmæssige løsning. Der skabes balance mellem en forbedring af arbejds- og hviletidsvilkårene for førere, operatørenes muligheder for at organisere transporten så effektivt som muligt og en effektiv og konsekvent håndhævelse af de gældende regler på tværs af grænserne.

- **Valg af retsakt**

Da forslaget ændrer en gældende forordning, er den valgte retsakt derfor også en forordning. I betragtning af det begrænsede antal ændringer, der foreslås, er det ikke nødvendigt eller hensigtsmæssigt at foretage en omarbejdning af forordningen.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Forordning (EF) nr. 561/2006 var genstand for en efterfølgende evaluering, som blev afsluttet den 31. maj 2017¹², og som blev udført som led i programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit).

I den efterfølgende evaluering kunne det konkluderes, at nogle af reglerne om tilrettelæggelsen af køretider, pauser og hviletid ikke nødvendigvis er egnede til sektoren lejlighedsvis kørsel med personer, på grund af denne sektors særlige servicemæssige karakteristika og behov.

- **Høringer af interessenter**

Dette forslag følger af en omfattende høring af interessenter, som fandt sted i løbet af 2021 og 2022.

Kommissionen gennemførte en offentlig høring mellem den 21. januar 2021 og den 18. februar 2021 om den indledende konsekvensanalyse¹³. Der blev i alt modtaget 87 svar fra offentlige myndigheder, interessenter fra branchen, fagforeninger, førere og offentligheden.

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_da.

Tilbagemeldingerne henlede generelt opmærksomheden på, at der er et problem med de eksisterende regler for lejlighedsvis kørsel med personer ad vej. En åben offentlig høring på 12 uger fandt derfor sted fra den 23. november 2021 til den 18. februar 2022, som udløste 170 bidrag i alt. Der blev indsamlet vigtige oplysninger fra høringen om de udfordringer, som sektoren og dens aktører står over for, samt om respondenternes præferencer vedrørende særlige politiske tiltag. I løbet af den støtteundersøgelse, der blev udført af en ekstern kontrahent, blev en målrettet høring af interessenter udført med henblik på at opnå specifik og detaljeret indsigt i: i) hvordan lejlighedsvis kørsel med personer ad vej fungerer, ii) de problemer, der er forbundet med den eksisterende lovgivning, og iii) interessenternes holdninger til mulige politiske tiltag. Derudover blev tre casestudier udført af en ekstern kontrahent, og fokus var på små, mellemstore og store operatører i forskellige medlemsstater. På tværs af de forskellige høringsaktiviteter blev der især indhentet input fra følgende typer af interessenter: erhvervs sammenslutninger, busselskaber, fagforeninger, individuelle førere og offentlige myndigheder.

Den omfattende høring viste, at holdningerne om de nuværende regler og potentielle ændringer af disse er meget forskellige — både mellem arbejdsgivere og arbejdstagere og mellem små og store virksomheder. Fagforeningerne og de fleste (ansatte) førere var i det store hele imod at indføre nye muligheder for fleksibilitet i tilrettelæggelsen af arbejdet og hviletid for buschauffører. Dette skyldtes, at de mente, at sådanne ændringer ville føre til en forringelse af arbejdsvilkårene. Førerne var dog åbne over for visse ændringer af reglerne, f.eks.: i) en udvidelse af 12-dages-undtagelsen til også at omfatte indenlandske lejlighedsvis rejser, og ii) i mindre grad tilpasninger af reglerne om pausetider og opdeling af obligatoriske pauser. Den mest udtalte modstand vedrørte ændringer i fordelingen af daglig og ugentlig hviletid. De fleste busselskaber og deres repræsentanter går derimod ind for omfattende ændringer af reglerne om fordeling af pauser og om daglig og ugentlig hviletid for at tage højde for sektorens særlige forhold og for bedre at kunne imødekomme passagerens behov. Forslaget tager de forskellige input i betragtning og har til formål at finde en balance mellem de konstaterede problemer og de hørte interessenteres legitime interesser.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

En ekstern kontrahent bistod Kommissionen ved at udarbejde en undersøgelse¹⁴ med henblik på at støtte den konsekvensanalyse, der ligger til grund for dette forslag. Undersøgelsen gav Kommissionen værdifuld indsigt, særligt i udarbejdelsen af de politiske løsningsmodeller, i vurderingen af deres miljømæssige, økonomiske og sociale virkninger og i indhentningen af de direkte berørte interessenteres holdninger.

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag støttes af en konsekvensanalyse, som modtog positiv udtalelse med forbehold fra Udvalget for Forskriftskontrol den 16. december 2022¹⁵. Alle udvalgets vigtigste kommentarer blev behandlet i den reviderede udgave af konsekvensanalyserapporten¹⁶.

I konsekvensanalysen blev tre politiske løsningsmodeller vurderet, og hver af dem omfattede en række politiske tiltag. De politiske løsningsmodeller var forskellige med hensyn til: i) fleksibiliteten vedrørende pauser, ii) kriteriet for udskydelse af den daglige hviletid og iii)

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEMI>.

¹⁵ SEC(2023) 197 final.

¹⁶ SWD(2023) 137 final.

behovet for ugentlig hviletid, der kan tilpasses. Alle disse politiske løsningsmodeller, som kun finder anvendelse på lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, er af lovgivningsmæssig karakter. Løsningsmodellerne omfatter: i) en begrænset tilpasning til lejlighedsvis kørsel med personer ad vej i den politiske løsningsmodel A, ii) mere fleksible ordninger med hensyn til pauser samt daglig og ugentlig hviletid i løsningsmodel C og iii) en delvis fleksibel tilgang i løsningsmodel B.

Nærmere bestemt kan førere med den politiske løsningsmodel A dele deres pauser op i perioder på 30 og 15 minutter eller i perioder på hver 15 minutter. De kan også udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid med 1 time, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke overstiger 7 timer, eller de kan udskyde påbegyndelsen med 2 timer, hvis den samlede daglige køretid ikke overstiger 5 timer. Disse undtagelser er kun mulige én gang under en rejse på 8 dage eller mere. Derudover skabes der med løsningsmodel A overensstemmelse mellem reglerne for lejlighedsvis kørsel med personer og som udelukkende finder sted inden for et enkelt land, og reglerne for international kørsel ved at gøre det muligt at udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletid (den såkaldte 12-dages-undtagelse).

Den politiske løsningsmodel B gør det muligt for førerne at dele deres pauser op på en fuldstændig fleksibel måde. De kan også udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid med 1 time, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke overstiger 7 timer, eller de kan udskyde påbegyndelsen med 2 timer, hvis den samlede daglige køretid ikke overstiger 5 timer. Disse undtagelser er kun mulige to gange under en rejse på 8 dage eller mere. Løsningsmodel B gør det desuden muligt for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, som varer mindst 8 dage, at fordele deres ugentlige hviletid over 10 på hinanden følgende uger.

Den politiske løsningsmodel C gør det også muligt for førerne at dele deres pauser op på en fuldstændig fleksibel måde. De kan også udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid med 1 time, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke overstiger 7 timer, eller de kan udskyde påbegyndelsen med 2 timer, hvis den samlede daglige køretid ikke overstiger 5 timer. Disse undtagelser kan anvendes ubegrænset under en rejse på 8 dage eller mere. Løsningsmodel C gør det desuden muligt at anvende 12-dages-undtagelsen i forbindelse med indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer, men denne model fjerner også betingelsen om enkeltstående lejlighedsvis kørsel med personer¹⁷, og forpligtelsen til at holde to regulære ugentlige hviletider efter at have anvendt 12-dages-undtagelsen.

Den politiske løsningsmodel A er den foretrukne model, da den vurderes til at være den model, der er mest effektiv og mest i overensstemmelse med målet i forordning (EF) nr. 561/2006 om at forbedre arbejdsvilkårene. Dette er til trods for, at den har et lavere cost-benefit-forhold sammenlignet med løsningsmodel C og B. Løsningsmodel A vurderes imidlertid til at være mere forholdsmæssig end løsningsmodel B og C med hensyn til på den ene side at finde en balance mellem tiltag, der gør det mere fleksibelt at tilrettelægge pauser og hviletid, og på den anden side at opretholde førernes arbejdsvilkår.

Den foretrukne løsning påvirker ikke det samlede antal minimumspausers, de maksimale daglige og ugentlige køretider eller den daglige og ugentlige minimumshviletid. De foreslåede

¹⁷ En enkeltstående lejlighedsvis kørsel betyder inden for rammerne af artikel 8, stk. 6a, i forordning (EF) nr. 561/2006, at førere kun må udføre én rejse inden for 12 dage for at kunne udskyde deres ugentlige hviletid indtil slutningen af den tolvte dag.

tiltag under den foretrukne løsning giver udelukkende: i) fleksibilitet i fordelingen af pauser og daglig hviletid og ii) mulighed for anvendelse af 12-dages-undtagelsen ved indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer.

Alle tre politiske løsningsmodeller fører til nettofordele i forhold til referencescenariet. Nettofordelene anslås til at være størst ved løsningsmodel C (mellem 171,3 mio. EUR og 242,2 mio. EUR), efterfulgt af løsningsmodel B (mellem 100,4 mio. EUR og 206,8 mio. EUR) og løsningsmodel A (mellem 100,4 mio. EUR og 135,8 mio. EUR). Besparelserne på tilpasningsomkostningerne for busselskaber i løsningsmodel A anslås til at ligge mellem 106,4 mio. EUR og 141,9 mio. EUR udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Løsningsmodel B resulterer i besparelser på tilpasningsomkostningerne på mellem 106,4 mio. EUR og 212,8 mio. EUR, og løsningsmodel C resulterer i besparelser på tilpasningsomkostningerne på mellem 177,3 mio. EUR og 248,3 mio. EUR. Omkostningsbesparelserne forventes at nå deres maksimale effekt i de første 2 år efter gennemførelsen af de nye regler for derefter at falde gradvis over tid med besparelser, der forventes at være nul på lang sigt (inden 2050) i forhold til referencescenariet.

Det har ikke været muligt at kvantificere den foretrukne løsningsmodels sociale virkninger, i særdeleshed som følge af, at sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer er lille, og at der ikke findes mange data om denne sektor. Det har derfor kun været muligt at foretage en kvalitativ vurdering af virkningen på arbejdsvilkårene. De miljømæssige virkninger er også blevet vurderet til at være svagt positive, men det har ikke været muligt at kvantificere dem. Af denne årsag afspejler det beregnede cost-benefit-forhold ikke virkningen på arbejdsvilkårene eller miljøet, og de kvantitative og kvalitative vurderinger skal kombineres for at gøre det muligt at nå frem til et fuldt informeret overblik.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Ved at tilpasse de nuværende regler til de særlige forhold, der gør sig gældende for sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer bliver det med forslaget til revision af forordning (EF) nr. 561/2006 lettere for operatører og førere at tilrettelægge effektive tjenester af høj kvalitet. Dette vil have en positiv virkning på deres forretningsresultater, herunder gennem omkostningsbesparelser og forbedret udbud af tjenester. Besparelserne på nettoomkostningerne for virksomheder under dette forslag anslås til at ligge mellem 105,8 mio. EUR og 141,3 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. SMV'er, som normalt har et begrænset antal førere og busser, er dem, der vil have størst gavn af de foreslåede tiltag. Offentlige myndigheder kan påtage sig begrænsede omkostninger for at blive bekendt med de nye regler, hvilket anslås til at udgøre 5,4 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Samtidig forventes der positive virkninger af at løse de nuværende problemer med at efterleve reglerne, selv om det ikke har været muligt at kvantificere disse fordele.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag bidrager til målene i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder¹⁸, særligt artikel 31, som giver ret til retfærdige og rimelige arbejdsforhold. Dette skyldes, at forslaget forventes at forbedre arbejdsvilkårene for buschauffører, som udfører

¹⁸ EUT C 326 af 26.10.2012, s. 2.

lejlighedsvis kørsel, ved at gøre det muligt at anvende begrænset, men nødvendig, fleksibilitet med hensyn til visse regler angående pauser samt daglig og ugentlig hviletid.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for EU's budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Anvendelsen og effektiviteten af dette initiativ vil blive overvåget gennem en kombination af nationale gennemførelsesrapporter og analyse af data fra EU's håndhævelsesorganisationer og EU-databasekilder. Særligt udviklingen i antal, type og hyppighed af overtrædelser af de nyligt ændrede sociale bestemmelser vil blive overvåget og evalueret gennem gennemførelsesrapporterne på grundlag af artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006. I henhold til denne artikel sender medlemsstaterne de nødvendige oplysninger hvert andet år for at gøre det muligt for Kommissionen at udarbejde en rapport hvert andet år om både gennemførelsen af forordningen og udviklingen på det pågældende område. Både de økonomiske virkninger og virkningerne på arbejdsvilkårene samt førernes trivsel vil desuden blive overvåget og evalueret af Eurostat og/eller dedikerede undersøgelser.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Med forslaget indføres et begrænset antal ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006 som følger:

- Artikel 4, litra n), ændres for at ajourføre henvisningen til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009, som ophævede Rådets forordning (EØF) nr. 684/92¹⁹.
- I artikel 4 indsættes et nyt litra na) for at fastsætte den nødvendige definition af lejlighedsvis kørsel med personer, jf. forordning (EF) nr. 1073/2009, og for at præcisere, at denne definition dækker både indenlandsk og international kørsel.
- I artikel 7 tilføjes et nyt stykke for at gøre det muligt for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer, at opdele deres obligatoriske pauser i tre adskilte pauser på hver mindst 15 minutter i tillæg til den eksisterende mulighed for at opdele en pause i to adskilte pauser på 15 og 30 minutter.
- I artikel 8, stk. 2, tilføjes et nyt stykke for at gøre det muligt for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer, som varer 8 dage eller mere, at udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid med 1 time, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke overstiger 7 timer, eller de kan udskyde påbegyndelsen med 2 timer, hvis den samlede daglige køretid ikke overstiger 5 timer. Det nye stykke præciserer også de betingelser, der skal være opfyldt, for at sådanne undtagelser kan anvendes.

¹⁹ Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus (EFT L 74 af 20.3.1992, s. 1).

- I artikel 8, stk. 6, litra a), ændres indledningen og litra a) for at udvide muligheden for at udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timersperioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletid for indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1, og
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²⁰,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²¹,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Gode arbejdsvilkår for førere og fair forretningsvilkår for vejtransportvirksomheder er af afgørende betydning for at skabe en sikker, effektiv og socialt ansvarlig vejtransportsektor, for at sikre, at der ikke sker forskelsbehandling, og for at tiltrække kvalificerede arbejdstagere. Det er derfor af afgørende betydning, at EU's sociale bestemmelser om vejtransport er klare, forholdsmæssige, egnede til formålet og lette at anvende og håndhæve, samt at de gennemføres på effektiv og konsekvent vis i hele EU.
- (2) Reglerne for maksimale daglige og ugentlige køretider, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006²² finder anvendelse på vejtransportvirksomheder og deres førere, uanset om de udfører kørsel med personer eller godstransport, eller om der er tale om rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel med personer.
- (3) Lejlighedsvis kørsel med personer ad vej deler imidlertid ikke de særlige forhold, der gør sig gældende for sektoren for godstransport eller rutekørsel med personer ad vej. Lejlighedsvis kørsel med personer ad vej er i høj grad sæsonbestemt og har varierende køretider, hvilket kommer an på passagerernes turistaktiviteter. Det bør være muligt at imødekomme uplanlagte og spontane rimelige anmodninger fra passagererne om yderlige stop, ændrede ruter eller ændrede tidsplaner, når det er muligt. Lejlighedsvis

²⁰ EUT C af , s. .

²¹ EUT C af , s. .

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

kørsel med personer ad vej indebærer generelt kortere køretider sammenlignet med godstransport eller rutekørsel med bus. Førerne sover normalt også på hoteller og kører sjældent om natten. Det kan dog forekomme, at førerne skal udføre andre opgaver i arbejdstiden, f.eks. rådgivning, ofte som følge af interaktioner med passagererne.

- (4) I den efterfølgende evaluering af forordning (EF) nr. 561/2006 kunne det konkluderes, at nogle af de ensartede regler vedrørende minimumspauser og hviletid ikke er egnede til de særlige forhold, der gør sig gældende for lejlighedsvis kørsel med personer ad vej. Yderligere vurderinger foretaget af Kommissionen i den forbindelse viser, at nogle af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 om pauser og daglig og ugentlig hviletid er uegnede og upraktiske for førere og operatører, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, da de har en negativ virkning på muligheden for at tilrettelægge en effektiv personbefordring af høj kvalitet, på førernes arbejdsvilkår og dermed på trafiksikkerheden.
- (5) Kravene om minimumspauser og hviletid bør derfor tilpasses, så de også passer til de særlige krav til lejlighedsvis kørsel med personer ad vej. Reglerne for indenlandsk og international lejlighedsvis kørsel med personer ad vej bør også ensrettes.
- (6) Mere fleksible regler for planlægning af pauser og hviletid for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, bør på ingen måde udgøre en fare for førerne eller trafiksikkerheden, øge førernes træthedsniveau eller føre til en forringelse af deres arbejdsvilkår. En sådan mulighed for fleksibilitet bør derfor ikke ændre de nuværende regler om det samlede antal minimumspauser, om maksimal køretid pr. dag og pr. uge og om den maksimale køretid på 14 dage.
- (7) For at sikre en ensartet definition af lejlighedsvis kørsel med personer er det nødvendigt at præcisere, at den definition, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009²³, dækker både indenlandsk og international kørsel. Henvisningen til forordning (EF) nr. 1073/2009, som ophævede Rådets forordning (EØF) nr. 684/92²⁴, bør ligeledes ajourføres.
- (8) Mere fleksibilitet i planlægningen af pauser for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, bør ikke forhindre disse førere i at holde pauser af den minimumsvarighed, der er nødvendig, for at de kan hvile sig ordentligt. Der bør derfor fastsættes en minimumsvarighed for hver pause. Førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, bør derfor have mulighed for at opdele deres obligatoriske pause i tre adskilte pauser på hver mindst 15 minutter i tillæg til den anden mulighed for at opdele en pause.
- (9) For at sikre, at muligheden for større fleksibilitet i planlægningen af hviletid for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, ikke misbruges, er det af afgørende betydning at præcisere en sådan fleksibilitets omfang og samtidig gøre det muligt at foretage passende kontrol. Førerne bør derfor have mulighed for at udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid med 1 eller 2 timer, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke overstiger 5 eller 7 timer, og de bør kun udskyde påbegyndelsen på rejser, der varer 8 dage eller mere. En sådan fleksibilitet bør

²³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (omarbejdning) (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

²⁴ Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus (EFT L 74 af 20.3.1992, s. 1).

begrænses yderligere til kun at omfatte én af hver undtagelse i løbet af en rejse. Det bør også være muligt at kontrollere sådanne omstændigheder ved hjælp af en udskrift fra kontrolapparatet eller arbejdstidsplanen i tillæg til takografregistreringerne.

- (10) En begrænsning af muligheden for at udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder udelukkende i forbindelse med international lejlighedsvis kørsel med personer har en negativ virkning med hensyn til ikkefordrejet og fair konkurrence mellem operatører, særligt små og mellemstore virksomheder. Udbydere af indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer kan også yde deres tjenester på samme vilkår som international lejlighedsvis kørsel med personer med hensyn til den tilbagelagte afstand eller varigheden af tjenester, som udbydes til passagererne. Indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer bør derfor også være omfattet af en sådan mulighed.
- (11) Da målene i denne forordning, nemlig at sikre fair konkurrence og forbedre arbejdsvilkårene og trafiksikkerheden gennem harmonisering af reglerne om pauser og hviletid for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, ikke kan opnås tilstrækkeligt af medlemsstaterne, men bedre kan opnås på EU-plan som følge af målenes natur, kan EU vedtage tiltag i overensstemmelse med nærhedsprincippet som fastsat i artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (12) Forordning (EF) nr. 561/2006 bør derfor ændres —
VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 561/2006 foretages følgende ændringer:

- (1) I artikel 4 foretages følgende ændringer:
- (a) Litra n) affattes således:
- "n) "rutekørsel med personer": indenlandsk og international kørsel som defineret i artikel 2, nr. 2 og 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009*
-
- * Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88)."
- (b) Som litra na) indsættes:
- "na) "lejlighedsvis kørsel med personer": indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 2, nr. 4, i forordning (EF) nr. 1073/2009"
- (2) I artikel 7 tilføjes som stk. 4:
- "For førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer, kan de i stk. 1 omtalte pauser også erstattes af tre pauser på mindst 15 minutter hver, fordelt over den i stk. 1 omtalte kørselsperiode, således at stk. 1 overholdes."
- (3) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) Følgende indsættes som stk. 2a:

"2a. Forudsat at trafiksikkerheden ikke bringes i fare derigennem, kan en fører, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer med en varighed af mindst 8 dage, fravige stk. 2, første afsnit, på følgende måder:

a) ved at udskyde den daglige hviletid med højst 1 time, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke har oversteget 7 timer

b) ved at udskyde den daglige hviletid med højst 2 timer, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke har oversteget 5 timer.

Hver af de undtagelser, der er omtalt i første afsnit, litra a) og b), kan kun anvendes én gang i løbet af den i første afsnit omtalte rejse.

Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen til fravigelsen senest ved ankomsten til bestemmelsesstedet eller den egnede holdeplads."

b) I stk. 6a affattes den indledende sætning og litra a) således:

"Uanset stk. 6 kan en fører, som udfører enkeltstående lejlighedsvis kørsel med personer, udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletid, forudsat at:

a) kørslen har en varighed af mindst 24 sammenhængende timer".

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand