



Bruxelles, 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).

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

Rådets holdning med henblik på vedtagelse af en forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, forordning (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren, en forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer, og et direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012

(EØS-relevant tekst)

DA

DA

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

Rådets holdning med henblik på vedtagelse af en forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, forordning (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren, en forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer, og et direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012

(EØS-relevant tekst)

1. BAGGRUND

Den 31. maj 2017 vedtog Kommissionen som led i mobilitetspakken ("Et mobilt Europa") en omfattende pakke med tre lovgivningsforslag om sociale aspekter og aspekter vedrørende det indre marked på vejtransportområdet i EU.

De tre lovgivningsforslag er:

- (1) Et forslag om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 om adgang til vejtransporterhvervet og forordning (EF) nr. 1072/2009 om adgang til markedet for international godskørsel
- (2) Et forslag om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 om køre- og hviletidsregler inden for vejtransport og forordning (EF) nr. 165/2014 om takografer
- (3) Et forslag om ændring af direktiv 2006/22/EF om minimumskrav til kontrol med overholdelsen køre- og hviletidsregler og fastsættelse af sektorspecifikke regler for udstationering af førere (lex specialis til direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere og direktiv 2014/67/EU om håndhævelse heraf).

Forslag fremsendt til Europa-Parlamentet og Rådet:
(COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD), COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD) og COM(2017) 277 final – 2017/0122 (COD))

1.6.2017

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og 18.1.2018

Sociale Udvalg:

Udtalelse afgivet af Regionsudvalget: 1.2.2018

Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget: 4.4.2019

Rådets holdning vedtaget: 7.4.2020

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Den overordnede målsætning for Kommissionens forslag er at forbedre arbejdsvilkårene og de sociale vilkår for arbejdstagerne i vejtransportsektoren, samtidig med at der sikres mere lige konkurrencevilkår for de erhvervsdrivende.

Hovedformålene med Kommissionens forslag om at revidere reglerne for adgang til erhvervet og til markedet er at præcisere og forenkle disse regler og bekæmpe skuffeselskaber, samtidig med at den nuværende grad af markedsåbning generelt opretholdes.

Forslaget om at revidere reglerne om køre- og hviletider og takografer har til formål at præcisere visse bestemmelser og tilpasse visse regler til sektorens skiftende behov samt styrke en intelligent håndhævelse af de sociale bestemmelser inden for vejtransportsektoren.

Hvad angår Kommissionens forslag om at revidere direktivet om håndhævelse og fastsætte særlige regler for udstationering inden for vejtransport er formålet at sikre, at reglerne om udstationering anvendes på en forholdsmæssig og formålstjenlig måde, og at forbedre håndhævelsen og gøre det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne mere struktureret og effektivt.

3. BEMÆRKNINGER TIL RÅDETS HOLDNING

I førstebehandlingsholdningen, der blev vedtaget den 7. april 2020, støtter Rådet den overordnede målsætning for Kommissionens forslag om at forbedre arbejdsvilkårene og de sociale vilkår for arbejdstagerne i vejtransportsektoren, samtidig med at der sikres mere lige konkurrencevilkår for de erhvervsdrivende.

Rådets holdning er et betydningsfuldt skridt fremad i forhold til EU's nuværende sociale bestemmelser og bestemmelserne vedrørende det indre marked inden for vejtransportsektoren af flere grunde:

- *Tilrettelæggelse af ugentlige hviletider*

Kommissionen har foreslået at tilpasse de ugentlige hviletidsbestemmelser til den konkrete praksis i sektoren ved at give mulighed for yderligere fleksibilitet i tilrettelæggelsen af de ugentlige hviletider, således at førerne kan tage to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider inden for fire uger. Rådet stadfæster formålet med Kommissionens forslag, men vil begrænse denne mulighed til kun at omfatte førere, der udfører international godstransport, og fastsætte visse betingelser, nemlig at de to på hinanden følgende reducerede hviletider skal tilbringes uden for etableringsmedlemsstaten, at compensation for de på hinanden følgende reducerede hviletider skal tages inden den følgende ordinære hviletid, og at føreren skal vende tilbage til sin bopæl hver tredje uge. Disse betingelser er i overensstemmelse med Kommissionens målsætning om at skabe yderligere fleksibilitet for godstransport over lange afstande, samtidig med at det sikres, at førerne regelmæssigt vender tilbage til deres bopæl for at afholde en lang hviletid. Hvad angår personbefordring

agter Kommissionen at undersøge tilrettelæggelsen af køre- og hviletider nærmere for at vurdere, om det er nødvendigt med særlige regler.

- *Førerens regelmæssige tilbagevenden*

Kommissionen har foreslået at indføre en forpligtelse for transportvirksomhederne til at tilrettelægge førernes arbejde på en sådan måde, at de kan vende tilbage til deres bopæl for at afholde en ugentlig hviletid mindst én gang i løbet af tre på hinanden følgende uger. Formålet er at forhindre en situation, hvor førere arbejder i udlandet i lange perioder uden mulighed for at vende hjem til deres familier. Rådets holdning stadfæster formålet med Kommissionens forslag. Det fastsættes, at førernes arbejde skal tilrettelægges, således at førerne kan vende tilbage til arbejdsgiverens driftscentral, hvor føreren sædvanligvis er baseret, eller til førerens bopæl inden for hver periode på fire på hinanden følgende uger. Det præciseres i en betragtning, at "førerne frit kan vælge, hvor de ønsker at afholde deres hviletid". Intervallet nedsættes til tre uger, hvis føreren har afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider. Rådets holdning går ikke så vidt som Kommissionens forslag. Kommissionen erkender dog, at Rådets holdning er baseret på det samme mål, navnlig for internationale førere, der normalt vil tage to på hinanden følgende reducerede ugentlige hvil og derefter vil vende hjem ved udgangen af den tredje uge.

- *Forbud mod at afholde den regulære ugentlige hviletid i køretøjets kabine og bestemmelser om sikrede parkeringsområder*

Kommissionen har foreslået, at det i overensstemmelse med retspraksis præciseres, at førere ikke kan tage deres regulære ugentlige hvil i køretøjet, og at arbejdsgiveren er forpligtet til at give føreren passende indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold, hvis føreren ikke kan afholde den ugentlige hviletid på et privat sted efter eget valg. Formålet hermed er at forbedre førernes arbejdsvilkår og sikre, at de har gode betingelser for hvile. Rådets holdning stadfæster Kommissionens forslag ved at forbyde, at den regulære ugentlige hviletid afholdes i køretøjet. Rådet går videre end Kommissionens forslag ved at give Kommissionen mandat til at udarbejde nærmere bestemmelser om sikrede parkeringsområder, dvs. serviceniveauet og proceduren for certificering af disse parkeringsområder. Rådets holdning opfylder fuldt ud Kommissionens mål om at sikre passende hvileforhold for førerne og er endnu mere ambitiøs i denne henseende.

- *Anvendelse af reglerne om udstationering på vejtransport*

Kommissionen har foreslået at indføre særlige kriterier for anvendelsen af reglerne om udstationering på vejtransport, således at der tages hensyn til sektorens meget mobile karakter og sikres en rimelig aflønning af førere, der arbejder i udlandet i et betydeligt tidsrum. Kommissionen har foreslået, at internationale transportere, der indebærer en udstationeringsperiode på op til tre dage pr. kalendermåned, undtages fra reglerne om mindsteløn og mindste antal feriedage, mens cabotagekørsel fortsat omfattes fuldt ud af reglerne om udstationering. Rådets holdning opretholder princippet om sektorspecifikke regler om udstationering for vejtransportsektoren, men Rådet foreslår et nyt system baseret på transportaktiviteternes art som alternativ til det tidsbaserede system, som Kommissionen har foreslået. Bilaterale transportere til og fra virksomhedens etableringsmedlemsstat undtages helt fra anvendelsen af reglerne om udstationering, mens tredjelandstransportere og cabotagekørsel, der udelukkende foregår uden for virksomhedens etableringsmedlemsstat, omfattes fuldt ud af anvendelsen af reglerne om udstationering.

Rådet foreslår også en undtagelse fra anvendelsen af reglerne om udstationering for yderligere aktiviteter i forbindelse med bilaterale transportaktiviteter. For godstransport kan føreren udføre én læsning og/eller aflæsning i de medlemsstater

eller tredjelande, som føreren kører gennem, forudsat at føreren ikke læsser og aflæsser varerne i samme medlemsstat. Hvis en bilateral transportaktivitet, der har udgangspunkt i virksomhedens etableringsmedlemsstat, og hvor der ikke udføres nogen yderligere aktivitet, efterfølges af en bilateral transport til etableringsmedlemsstaten, udvides fritagelsen for yderligere aktiviteter til højst to yderligere læsnings- og/eller aflæsningsaktiviteter.

Med hensyn til personbefordring kan føreren i forbindelse med bilaterale transportaktiviteter optage passagerer én gang og/eller afsætte passagerer én gang i medlemsstater eller tredjelande, som føreren kører igennem, forudsat at denne ikke tilbyder personbefordring mellem to steder inden for en medlemsstat, der køres igennem. Det samme gælder for tilbagerejser.

Undtagelserne fra reglerne om udstationering for yderligere aktiviteter i forbindelse med bilaterale transportaktiviteter gælder fra den dato, hvorfra førerne er forpligtet til at registrere grænsepassagedata manuelt i takograferne. De ophører med at finde anvendelse på den dato, hvorfra køretøjerne skal være udstyret med intelligente takografer, der opfylder kravet om registrering af grænsepassage og yderligere aktiviteter.

I Rådets holdning præciseres det også, at for så vidt angår anvendelsen af reglerne om udstationering må virksomheder, der er etableret i en medlemsstat uden for EU, ikke behandles gunstigere end virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, herunder når de udfører transporter i henhold til bilaterale eller multilaterale aftaler, der giver adgang til EU-markedet.

Endelig præciserer Rådet i sin holdning anvendelsen af begrebet langvarig udstationering, som blev indført i det reviderede udstationeringsdirektiv (direktiv (EU) 2018/957), i forbindelse med international vejtransport, således at perioder, der er tilbagelagt i én medlemsstat, ikke sammenlægges med perioder, der er tilbagelagt i en anden medlemsstat.

Ligesom Kommissionens forslag har Rådets holdning til formål at sikre, at førere, der har leveomkostninger i andre medlemsstater end den medlemsstat, hvor de bor, betales i overensstemmelse med disse omkostninger, så de kan have en passende levestandard. Præciseringerne i Rådets holdning vedrørende langvarig udstationering og anvendelse af reglerne om udstationering på tredjelande er nødvendige og velkomne med henblik på at fjerne tvivl om medlemsstaternes anvendelse af reglerne om udstationering. Kommissionen har også foreslået specifikke administrative krav vedrørende anvendelsen af reglerne om udstationering inden for vejtransport for at undgå unødige administrative byrder for virksomhederne. Rådets holdning stadfæster Kommissionens forslag og fastsætter, at udveksling af oplysninger mellem nationale myndigheder og indsendelse af udstationeringserklæringer fra vejtransportvirksomheder skal ske gennem informationssystemet for det indre marked (IMI). Brugen af IMI vil reducere den administrative byrde yderligere, både for forvaltninger og virksomheder, og vil derfor bidrage til det overordnede mål for mobilitetspakken.

- *Indførelse af ny takografteknologi*

Kommissionen har ikke foreslået at ændre forordningen om takografer. Rådet har imidlertid fundet det nødvendigt, at der indføres en ny generation af "intelligente" takografer for at gøre det muligt at lokalisere køretøjer, der anvendes til grænseoverskridende transport, mere præcist og dermed lette håndhævelsen af de

sociale bestemmelser og bestemmelserne vedrørende det indre marked. I Rådets holdning fastsættes en tidsplan for anvendelsen af denne nye teknologi i nye køretøjer (to år fra datoen for vedtagelsen af de tekniske specifikationer) og i den eksisterende flåde (eftermontering tre år efter vedtagelsen af de tekniske specifikationer for alle køretøjer udstyret med en anden takograf end en intelligent takograf af første generation og eftermontering fire år efter datoen for vedtagelse af de tekniske specifikationer for alle køretøjer udstyret med en intelligent takograf af første generation). Rådets holdning er i fuld overensstemmelse med et centralt mål for mobilitetspakken, nemlig at skabe grundlag for en effektiv håndhævelse af de nye sociale bestemmelser og bestemmelserne vedrørende det indre marked.

- *Anvendelse af reglerne om adgang til erhvervet og køre- og hviletid på lette erhvervskøretøjer*

For at indføre et minimum af professionalisering af sektoren for lette erhvervskøretøjer og dermed sikre en indbyrdes tilnærmelse af konkurrencevilkårene for de erhvervsdrivende har Kommissionen foreslået at udvide anvendelsesområdet for nogle af reglerne om adgang til godskørselserhvervet til at omfatte virksomheder, der anvender lette erhvervskøretøjer. Ifølge Kommissionens forslag skulle disse virksomheder således være omfattet af kravene om et faktisk etableret og varigt forretningssted samt et tilstrækkeligt økonomisk grundlag. Rådet stadfæster dette forslag, men vil lade alle reglerne gælde for virksomheder, der anvender lette erhvervskøretøjer. Dog vil kun virksomheder, der er involveret i international transport for fremmed regning, og som anvender køretøjer med en tilladt totalmasse på over 2,5 ton, være omfattet af disse regler. Desuden udvider Rådet anvendelsesområdet for reglerne om køre- og hviletider og takografer til at omfatte disse virksomheder. Rådets holdning opfylder formålet med Kommissionens forslag om at indføre et minimum af professionalisering af virksomheder, der anvender lette erhvervskøretøjer, og skabe lige konkurrencevilkår mellem disse og de virksomheder, der anvender tunge godskøretøjer. At Rådet også vil lade reglerne om køre- og hviletider og takografer gælde for virksomheder, der anvender lette erhvervskøretøjer, er acceptabelt, da det vil øge trafikikkerheden yderligere for denne type køretøjer, der er involveret i international transport for fremmed regning.

- *Regler for cabotagekørsel*

Kommissionen har foreslået at revidere reglerne for cabotagekørsel ved at tillade et ubegrænset antal cabotagekørsler inden for en periode på fem dage fra aflæsningen af den indgående internationale transport i værtsmedlemsstaten. Denne regel skulle erstatte den nuværende begrænsning på tre operationer inden for syv dage, og formålet var at lette håndhævelsen, samtidig med at den nuværende markedsåbning generelt bevares. Rådets holdning fastholder de nuværende begrænsninger for cabotagekørsel (tre operationer inden for syv dage), samtidig med at der indføres en "afkølingsperiode" på fire dage, hvor operatørerne ikke må udføre flere cabotagekørsler i samme medlemsstat. Rådet følger ikke den fremgangsmåde, som Kommissionen har foreslået, og som primært har til formål at lette håndhævelsen. Det er vanskeligere at håndhæve den nuværende model for cabotagekørsel, men Kommissionen mener, at det med den nye generation af intelligente takografer, som indgår i Rådets holdning, vil blive lettere at identificere, hvilke typer operationer der udføres af virksomhederne, og det respektive antal. Dette burde forbedre håndhævelsen af cabotagereglerne i forhold til den nuværende situation. Kommissionen kan acceptere idéen om en "afkølingsperiode" som middel til at løse problemet med "systematisk cabotagekørsel", dvs. hvor en virksomhed benytter sig

af flere på hinanden følgende cabotageperioder i den samme medlemsstat ved at forlade og derpå vende tilbage til den pågældende medlemsstat i strid med de begrænsninger, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1072/2009, og som bibeholdes i ændringsretsakten.

- *Etableringskriterier for førere (Rom I)*

Kommissionen har ikke foreslået nye krav vedrørende ansættelse af personale i forbindelse med kravet om et faktisk etableret og varigt forretningssted som forudsætning for adgang til vejtransporterhvervet. Rådets holdning omfatter et nyt etableringskriterium, ifølge hvilket virksomhederne løbende og regelmæssigt skal råde over førere, der sædvanligvis er baseret i en driftscentral i etableringsmedlemsstaten, og hvis antal står i forhold til omfanget af de transporter, der udføres af virksomheden. Rådets holdning har til formål at bidrage til en tilstrækkelig bemanning af, hvad der formodes at være et faktisk etableret og varigt forretningssted. Den levner tilstrækkeligt spillerum til ikke unødigt at begrænse virksomhedernes frihed, når de ansætter personale.

- *Frister for gennemførelse/datoer for anvendelse*

Kommissionen har ikke foreslået specifikke datoer for anvendelsen af de nye regler. Ifølge Rådets holdning tages forordningen om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 i anvendelse 18 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen. For virksomheder, der anvender lette erhvervskøretøjer på over 2,5 ton i international transport, tages forordning (EF) nr. 1071/2009 som helhed og kravet om en fællesskabstilladelse i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009 dog først i anvendelse 21 måneder efter datoen for ændringsforordningens ikrafttræden. Det reviderede håndhævelsesdirektiv (direktiv 2006/22/EF) og lex specialis om udstationering af arbejdstagere skal være omsat i national ret i medlemsstaterne senest 18 måneder efter direktivets ikrafttræden. De reviderede forordninger (EF) nr. 561/2006 og (EF) nr. 165/2014 finder anvendelse umiddelbart efter deres ikrafttræden, men omfatter overgangsbestemmelser om anvendelsen af bestemmelserne vedrørende gennemførelsen af den intelligente takograf (se ovenfor) og anvendelsen af reglerne på lette erhvervskøretøjer (fra den 1. juli 2026). Medlemsstaterne, virksomhederne og Kommissionen skal have tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye regler. Navnlig kræver videreudviklingen af informationssystemet for det indre marked med henblik på anvendelse af udstationeringsreglerne samt de nye krav om uddannelse og prøve for operatører, der anvender lette erhvervskøretøjer, og den tekniske udvikling af den nye takografteknologi en tilstrækkelig gennemførelsestid. Rådets holdning kan derfor accepteres i denne henseende.

Kommissionen tager imidlertid forbehold med hensyn til to af de bestemmelser, der indgår i Rådets holdning, nemlig kravet om, at lastvogne regelmæssigt skal vende tilbage til den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret, og bestemmelsen om medlemsstaternes mulighed for at anvende begrænsninger for cabotagekørsel på de nationale strækninger af kombineret transport. Kommissionen har derfor fremsat følgende erklæring vedrørende den politiske aftale, som Europa-Parlamentet og Rådet nåede frem til den 12. december 2019:

"Kommissionen tager den foreløbige aftale om de sociale og markeds-mæssige aspekter i mobilitetspakke I, som Rådet og Europa-Parlamentet nåede frem til i den fjerde trilog den 11.-12. december 2019, til efterretning.

Kommissionen beklager, at den politiske aftale mellem Rådet og Europa-Parlamentet indeholder elementer, der ikke er i overensstemmelse med ambitionerne i den europæiske grønne pagt og Det Europæiske Råds godkendelse af målet om at opnå et klimaneutralt EU senest i 2050. Det drejer sig om kravet om at returnere køretøjet til etableringsmedlemsstaten hver ottende uge og de begrænsninger, der pålægges kombineret transport. Disse foranstaltninger indgik ikke i Kommissionens forslag, der blev vedtaget den 31. maj 2017, og

har ikke været genstand for en konsekvensanalyse. Forpligtelsen til at returnere lastvognen vil medføre ineffektivitet i transportsystemet, en stigning i unødvendige emissioner og unødvendig forurening og trafikbelastning, mens restriktionerne med hensyn til kombineret transport vil gøre det mere vanskeligt for denne at bidrage til den multimodale godstransport.

De sociale forbedringer i dette forslag er betydelige. Kommissionen vil nu nøje vurdere disse to aspekters indvirkning på klimaet, miljøet og det indre marked. Den vil gøre dette i lyset af den grønne pagt og foranstaltningerne til dekarbonisering af transport og beskyttelse af miljøet. Samtidig vil den sikre et velfungerende indre marked.

Efter at have foretaget en konsekvensanalyse vil Kommissionen om nødvendigt udøve sin ret til at fremsætte et målrettet lovgivningsforslag, inden de to bestemmelser træder i kraft."

Da de pågældende to bestemmelser indgår i Rådets holdning, bekræfter Kommissionen sin holdning, således som den fremgår af erklæringen.

4. KONKLUSION

Kommissionen mener, at indførelsen af de nye og klarere bestemmelser, der er beskrevet ovenfor, på trods af visse mangler i Rådets holdning vil skabe bedre arbejdsvilkår og sociale vilkår, fair konkurrence og større retssikkerhed i vejtransportsektoren. De nye bestemmelser vil også udgøre et solidt grundlag for den fremtidige håndhævelse af bestemmelserne om vejtransport.

Ud fra et ønske om at nå frem til et kompromis accepterer Kommissionen Rådets holdning, så Europa-Parlamentet kan vedtage den endelige tekst ved andenbehandlingen. Kommissionen mener da også, at vedtagelsen af forslagene vedrørende de sociale og markedsmæssige aspekter vil medføre betydelige fordele for vejtransportsektoren. Dog opretholder Kommissionen sine forbehold med hensyn til to af de foranstaltninger, der indgår i Rådets holdning.