



SAMLENOTAT

Oktober 2023
2022-1526

Indhold

Europa-Kommissionens 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
- *Generel indstilling*
KOM (2023) 256 2



Europa-Kommissionens 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

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 256

1. Resumé

Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) har den 24. maj 2023 fremsat 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 (køre- og hviletidsforordningen). Formålet med forslaget er at højne kvaliteten og effektiviteten af lejlighedsvis buskørsel samt forbedre arbejds- og kørselsvilkårene for chauffører. Formålet skal opnås ved at indføre mere fleksible regler for pauser og hviletid samt ensretning af reglerne for indenlandsk og international kørsel.

Forslaget vil have begrænsede lovgivningsmæssige konsekvenser i form af ny lovgivning på bekendtgørelsesniveau. Forslaget forventes ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser.

Regeringen er grundlæggende positiv over for forslaget om ændring af køre- og hviletidsforordningen ved lejlighedsvis buskørsel. Regeringen anser forslaget vil indebære en større fleksibilitet for afholdelse af pause og hviletid. Derved tilpasses reglerne til de særlige omstændigheder, der gælder for virksomheder og chauffører, som udfører lejlighedsvis buskørsel.

Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 4. december 2023 med henblik på en generel indstilling.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2023) 256 fremsat 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 (køre- og hviletidsforordningen). Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1. Forslaget behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure, som fremgår af artikel 294 i TEUF. Den danske sprogversion blev oversendt den 24. maj 2023.

I forbindelse med vedtagelse af Vejpakken¹ forpligtede man Kommissionen til at foretage en evaluering af, om der efterfølgende kunne vedtages mere hensigtsmæssige regler for førere, der udfører lejlighedsvis buskørsel, hvilket ikke var omfattet af Vejpakkens retsakter.

Nærværende forslag er fremsat som følge af denne evaluering. Kommissionen har fremhævet i evalueringen, at denne form for kørsel er mere sæsonbetonet, at førerne sover ofte på hoteller i stedet for køretøjet, og at kørslen ofte er tilpasset et turistprogram, modsat godskørsel, hvor kørslen handler om at fragte varer fra A til B.

3. Formål og indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at højne kvaliteten og effektiviteten af lejlighedsvis buskørsel samt forbedre arbejds- og kørselsvilkårene for chauffører.

Formålet skal opnås ved mere fleksible regler for pauser og hviletid og ved ensretning af reglerne for indenlandsk og international kørsel. Forslaget fokuserer således på tilpasning af visse bestemmelser, så de imødekommer sektorens særlige behov via mere fleksibel fordeling af pauser og hviletid, samt at fastsætte lige vilkår for international og indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer. Dette har til hensigt at gøre det nemmere at overholde reglerne og sikre en sammenhængende håndhævelse i hele Unionen.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimaldaglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer; Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren; Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2020/1057 af 15. juli 2020 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 direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.



Kommissionens forslag indebærer helt konkret tre ændringer for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer: 1) større fleksibilitet for afholdelse af pauser, 2) mulighed for udskydelse af det daglige hvil og 3) mulighed for udskydelse af det ugentlige hvil.

I det følgende gennemgås de tre ændringer i Kommissionens forslag.

3.1. Afholdelse af pause

Det foreslås at tillade, at førere kan opdele deres obligatoriske pause i tre adskilte pauser på hver mindst 15 minutter. Formålet er at give førere mulighed for at planlægge deres pauser på en mere fleksibel måde, herunder tilpasse kørslen til passagerernes anmodninger om yderligere stop, ændrede ruter eller ændrede tidsplaner under turen.

Efter de gældende regler skal førere afholde 45 minutters pause efter 4,5 timers kørsel. Pausen kan efter de gældende regler kun opdeles i to adskilte pauser på henholdsvis 15 og 30 minutter.

3.2. Afholdelse af daglig hviletid

Det foreslås at tillade, at førere kan udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid med 1 eller 2 timer, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke overstiger henholdsvis 7 eller 5 timer. Forslaget, der skal give førere mulighed for at planlægge deres daglige hviletid på en mere fleksibel måde, er dog forbundet med en række betingelser:

- 1) Rejsen skal have en varighed af mindst 8 dage
- 2) Udskydelsen af daglig hviletid er ikke brugt tidligere på turen, da denne mulighed kun kan anvendes én gang i løbet af rejsen.
- 3) Føreren skal manuelt angive årsagen til udskydelsen på diagramark eller på udskrift fra takografen senest ved ankomsten til bestemmelsesstedet eller den egnede holdeplads med henblik på mulighed for kontrol.

3.3. Afholdelse af ugentlig hviletid

Med forslaget udvides muligheden for at udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletid til ligeledes at gælde for indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer.



Muligheden gælder allerede efter de nu gældende regler for international lejlighedsvis kørsel med personer.

Det fremgår af forslaget betragtning nr. 10, at den nuværende begrænsning af muligheden til kun at gælde international lejlighedsvis kørsel har en negativ virkning med hensyn til ikke-fordrejet og fair konkurrence mellem operatører, særligt små og mellemstore virksomheder.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at målene i denne forordning om 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. Derfor er det efter Kommissionens opfattelse berettiget at træffe foranstaltninger på EU-plan.

Regeringen støtter Kommissionens vurdering af, at målene ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne gennemføres selvstændigt af medlemsstaterne, og vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt. Forslaget er grundlæggende en tilpasning af det eksisterende regelsæt i køre- og hviletidsforordningen. Derudover er der i vidt omfang allerede fællesskabsret på området for buskørsel.

6. Gældende dansk ret

Området er overordnet set reguleret ved forordninger, men derudover er der fastsat en række regler ved lov og bekendtgørelse, som følge af forordningerne.

Det følger af færdselsloven, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takograf- forordningen, og at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf for overtrædelser af bestemmelser bl.a. i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

Der er endvidere fastsat tekniske krav i en række bekendtgørelser, herunder bekendtgørelse nr. 600 af 30. maj 2023 om buskørsel.



Bekendtgørelsen regulerer kravene til udstedelse, ændring og fornyelse af tilladelse til erhvervmæssig personbefordring, ligesom den indeholder krav til virksomhedens opbevaring af kontrol dokument (kørselsblad) ved international lejlighedsvis kørsel.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der er tale om ændring af en forordning, vil en vedtagelse af ændringsforslaget være direkte gældende i Danmark. Der vil derfor kun i begrænset omfang være behov for ny lovgivning i form af udvidelse af forpligtelsen i bekendtgørelse nr. 600 af 30. maj 2023 om buskørsel (buskørselsbekendtgørelsen) til at opbevare kontrol dokument, således at forpligtelsen også omfatter indenlandsk lejlighedsvis kørsel.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Det vurderes, at der kan være beskedne engangsomkostninger i forbindelse med implementeringen af de nye regler. Ydermere kan der være mindre administrative omkostninger i forbindelse med, at føreren manuelt skal angive årsagen til en fravigelse fra kravet om afholdelsen af det daglige hvil senest ved ankomsten til bestemmelsesstedet eller den egnede holdeplads.

Samtidig vurderes der dog at være positive erhvervsøkonomiske konsekvenser som følge af den øgede fleksibilitet for virksomhederne.



Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget har til hensigt at forbedre arbejdsvilkår for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer. Det er behov for nærmere undersøgelser for at kunne fastlægge, hvordan forslaget vil påvirke førernes arbejdsvilkår.

8. Høring

Forslaget blev sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 25. maj 2023 med frist for bemærkninger den 8. juni 2023.

Transportministeriet har modtaget høringssvar fra Dansk Person-Transport, Danske Erhverv og Forbrugerrådet Tænk. Der henvises til Grund- og nærhedsnotatet af 21. juni, hvor høringssvarene indgår.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at flere medlemsstater vil forholde sig positivt til forslaget om fleksible regler for afholdelse af pause og hvil. Det forventes dog, at flere lande vil have fokus på, at reglerne ikke skal være så fleksible, at det går ud over chaufførens arbejdsvilkår.

Der er dog endnu ikke kendskab til medlemsstaternes egentlige holdninger til forslaget, som de kommende forhandlinger vil vise.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter forslaget om ændring af køre- og hviletidsforordningen og det overordnede formål med forslaget, som er at tilpasse køre- og hviletidsreglerne til de særlige omstændigheder, der gælder for lejlighedsvis buskørsel. Regeringen er positiv overfor formålet, da tilpasningen skal gøre reglerne mere fleksible for både chauffører og virksomheder, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer.

Forslaget søger at tilpasse visse bestemmelser, så de imødekommer sektorens behov for mere fleksibilitet uden at have negative konsekvenser for færdselssikkerheden. Det vil i de videre forhandlinger være vigtigt for regeringen, at det fastholdes, at forslaget ikke indebærer en forringelse af færdselssikkerheden.



Regeringen forholder sig ligeledes positiv over for initiativer, der støtter gode arbejdsvilkår for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer. I den forbindelse finder regeringen det vigtigt, at førerens rettigheder ikke bliver forringet.

Derudover vil regeringen have fokus på, at forslaget ikke medfører yderligere administrative byrder for virksomhederne.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Der blev den 21. juni 2023 oversendt et grund- og nærhedsnotat om forslaget til Folketingets Europaudvalg.