



VEDTAGNE TEKSTER

P9_TA(2023)0453

Minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer

Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet den 12. december 2023 om 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 (COM(2023)0256 - C9-0178/2023 - 2023/0155(COD))¹

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Ændring 1

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

(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

Ændring

(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 **samt varierende kørselsafstande**, hvilket kommer an på passagerernes turistaktiviteter. Det bør være muligt at

¹ Sagen blev henvist til fornyet behandling i det kompetente udvalg med henblik på interinstitutionelle forhandlinger, jf. forretningsordenens artikel 59, stk. 4, fjerde afsnit (A9-0370/2023).

spontane rimelige anmodninger fra passagererne om yderlige stop, ændrede ruter eller ændrede tidsplaner, når det er muligt. Lejlighedsvis 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.

imødekomme **passagerbehov såsom** uplanlagte og spontane rimelige anmodninger fra passagererne om yderlige stop, ændrede ruter eller ændrede tidsplaner, når det er muligt. Lejlighedsvis 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.

Ændring 2

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

(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.

Ændring 3

Ændring

(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, om den maksimale køretid på 14 dage **og om maksimal arbejdstid.**

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(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**.

Ændring

(8) Mere fleksibilitet i planlægningen af pauser for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, bør ikke **på nogen måde medføre øget træthed eller stress hos førerne, og det bør sikres, at de holder** pauser af den minimumsvarighed, der er nødvendig, for at de kan **få ordentlig og tilstrækkelig hvile**. 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 **to** pauser på hver mindst 15 minutter, **således at kravet om en samlet hviletid på mindst 45 minutter overholdes. Mere fleksibilitet i planlægningen af disse pauser bør dog ikke forhindre førerne i at holde pauser, der er længere end den påkrævede minimumsvarighed, eller i at holde yderligere pauser.**

Ændring 4

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(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

Ændring

(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 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**.

fleksibilitets omfang og samtidig gøre det muligt **for nationale kompetente myndigheder** at foretage passende kontrol **med støtte fra Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed (ELA)**. Førerne bør derfor have mulighed for at udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid med 1 **time**, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke overstiger 7 timer, og de bør kun udskyde påbegyndelsen på rejser, der varer **6** dage eller mere. **For rejser på mindst 6 dage** bør førerne have lov til **én gang** at **udsætte deres daglige hviletid med 1 time**. **En sådan fleksibilitet bør ikke bringe trafiksikkerheden i fare og bør begrænses i løbet af en rejse. Med henblik på en effektiv håndhævelse og for at kunne kontrollere sådanne omstændigheder bør et digitalt kørselsblad registreres elektronisk inden påbegyndelsen af rejsen, i tillæg til takografregistrene og udskriften fra kontrolapparatet eller arbejdstidsplanen.**

Ændring 5

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

(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

Ændring

(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.

har en negativ virkning med hensyn til **lige vilkår for og** 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.

Ændring 6

Forslag til forordning Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(10a) For at sikre en effektiv og virkningsfuld håndhævelse bør der fastsættes forbedrede kontrolforanstaltninger og krav, der fuldt ud udnytter digitale værktøjer. For at gøre det muligt at kontrollere fravigelsen til at kunne udskyde den daglige hviletid og muligheden for at udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder, bør et digitalt kørselsblad registreres elektronisk inden rejsens påbegyndelse, i tillæg til takografregistrene og udskriften fra kontrolapparatet eller arbejdstidsplanen. De digitale kørselsblade bør være tilgængelige i realtid under vejkontroller og udelukkende

anvendes i forbindelse med kontrol af overholdelse og håndhævelse. Kommissionen bør på grundlag af informationssystemet for det indre marked (IMI) udvikle en flersproget grænseflade, hvorpå operatørerne kan uploade deres digitale kørselsblade.

Ændring 7

Forslag til forordning Betragtning 10 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(10b) For at sikre effektiv lejlighedsvis personbefordring af høj kvalitet samt gode arbejds- og kørselsforhold for førere bør Kommissionen to år efter vedtagelsen af disse nye regler udarbejde en evalueringsrapport for at undersøge deres indvirkning på arbejdsvilkårene og sektorens tiltrækningskraft samt evaluere håndhævelsen af disse regler. Når det er relevant, bør Kommissionen overveje at foreslå nye foranstaltninger på grundlag af rapportens resultater.

Ændring 8

Forslag til forordning Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(11a) En korrekt håndhævelse af reglerne er en forudsætning for et velfungerende indre marked og for respekt for

førernes, passagerernes og virksomhedernes interesser. Arbejdsmarkedets parter på EU-plan og nationalt plan kan spille en afgørende rolle i forbindelse med håndhævelsen af eksisterende køre- og arbejdstidsbestemmelser for arbejdstagere i vejtransportsektoren, herunder førere, der lejlighedsvis udfører personbefordring ad vej. Unionen og medlemsstaterne bør fremme samarbejdet med og mellem arbejdsmarkedets parter og håndhævelsesmyndigheder med det formål at bidrage til en korrekt gennemførelse af bestemmelserne i denne forordning, herunder at udarbejde retningslinjer og udstede henstillinger. Kommissionen og medlemsstaterne kan give arbejdsmarkedets parter relevante oplysninger herom. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen - efter at have modtaget input fra de interesserede parter - udarbejde retningslinjer for at fremme en fælles tilgang til anvendelsen af denne forordning i hele Unionen med henblik på at fastlægge en fælles fortolkning af bestemmelserne i denne forordning fra kontrolmyndighedernes side.

Ændring 9

**Forslag til forordning
Betragtning 11 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(11b) *For at muliggøre korrekt håndhævelse af denne forordning bør Kommissionen forelægge et nyt forslag om ændring af forordning (EU) nr. 165/2014 og anden relevant lovgivning på en sådan måde, at det gøres lettere for kontrolmyndighederne at verificere overholdelsen, således at den intelligente takograf også bør registrere, om køretøjet har været anvendt til godstransport eller personbefordring, som krævet i forordning (EF) nr. 561/2006, og om passagerbefordringen er regelmæssig eller lejlighedsvis.*

Ændring 10

Forslag til forordning

Artikel 1 - stk. 1 - nr. 2

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 7 - stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

"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."

"For førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer, kan de i stk. 1 omtalte pauser også erstattes af **to** pauser, på mindst 15 minutter hver, fordelt over den i stk. 1 omtalte kørselsperiode, således at stk. 1 overholdes."

Ændring 11

Forslag til forordning

Artikel 1 - stk. 1 - nr. 3 - litra a

Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 8 - stk. 2a - afsnit 1

Kommissionens forslag

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:**

Ændring

2a. Forudsat at trafiksikkerheden **og førerens arbejdsforhold** ikke bringes i fare derigennem, kan en fører, som udfører **en enkelt** lejlighedsvis kørsel med personer, **ledsaget af ét kørselsblad**, med en varighed **på** mindst **6** dage, fravige stk. 2, første afsnit, **ved at udskyde den daglige hviletid med højst 1 time, forudsat at den samlede køretid for den pågældende dag ikke overstiger 7 timer, og den maksimale daglige arbejdstid i henhold til gældende ret overholdes.**

Ændring 12

Forslag til forordning
Artikel 1 - stk. 1 - nr. 3 - litra a
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 8 - stk. 2a - afsnit 1 - litra a

Kommissionens forslag

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

Ændring

udgår

Ændring 13

Forslag til forordning
Artikel 1 - stk. 1 - nr. 3 - litra a
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 8 - stk. 2a - afsnit 1 - litra b

Kommissionens forslag

Ændring

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

udgår

Ændring 14

Forslag til forordning

Artikel 1 - stk. 1 - nr. 3 - litra a

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 - stk. 2a - afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændring

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.

En sådan fravigelse kan kun anvendes én gang i løbet af den i første afsnit omtalte rejse.

Ændring 15

Forslag til forordning

Artikel 1 - stk. 1 - nr. 3 - litra b

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 - stk. 6a - afsnit 1 - litra a

Kommissionens forslag

Ændring

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

udgår

Ændring 16

Forslag til forordning

Artikel 1 - stk. 1 - nr. 3 - litra b a (nyt)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 - stk. 6a - afsnit 1 - litra ab (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

ba) I stk. 6a, første afsnit, indsættes følgende litra:

"ab) et digitalt kørselsblad, der indeholder de påkrævede oplysninger, der er specificeret i forordning (EF) nr. 1073/2009, er blevet elektronisk registreret forud for rejsens påbegyndelse"

Ændring 17

Forslag til forordning

Artikel 1 - stk. 1 - nr. 3 - litra b b (nyt)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 - stk. 6a - afsnit 1 - litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

bb) I stk. 6a, første afsnit, tilføjes følgende litraer:

"e) For at sikre en effektiv håndhævelse af de sektorspecifikke regler bør der fastsættes specifikke administrative krav og kontrolforanstaltninger i vejtransportsektoren, under fuld udnyttelse af digitale værktøjer.

f) For at gøre det muligt at foretage kontroller af fravigelsen med henblik på udsættelse af den daglige hviletid og muligheden for at udsætte den ugentlige hviletid i op til 12 sammenhængende 24-timers-perioder, som skal gennemføres ved vejkontroller, udvikler Europa-Kommissionen en flersproget grænseflade, som operatørerne har adgang til, og via hvilke de indsender de

elektroniske kørselsblade inden rejsens begyndelse. Med henblik herpå kan Kommissionen også undersøge muligheden for at udvikle et eller flere nye moduler for IMI.

g) For at lette kontrollen med overholdelsen af bestemmelserne for 12-dages-fravigelsen, der er fastsat i denne forordning, erstattes de kørselsblade, der er omhandlet i artikel 12 og artikel 17 i forordning (EF) nr. 1073/2009, af elektroniske kørselsblade senest seks måneder efter ikrafttrædelsen af den ændrede fravigelse. Det elektroniske kørselsblad skal indeholde alle de elementer, der er specificeret i forordning (EF) nr. 1073/2009.

h) Operatøren sikrer, at føreren har et elektronisk kørselsblad til rådighed og er orienteret om sin forpligtelse til at opbevare det og stille det til rådighed, når der anmodes herom under vejkontroller, samt en kopi af det elektroniske kørselsblad, der er indsendt via IMI-systemet inden rejsens påbegyndelse. Kørselsbladet skal være tilgængeligt i realtid og udelukkende anvendes med henblik på kontrol og håndhævelse."

Ændring 18

Forslag til forordning

Artikel 1 - stk. 1 - nr. 3 - litra b c (nyt)

Forordning (EF) nr. 561/2006

Artikel 8 - stk. 6a - afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændring

bc) Stk. 6a, andet afsnit, affattes således:

"Kommissionen overvåger nøje og regelmæssigt anvendelsen af denne fravigelse med henblik på at sikre meget strenge betingelser for vejsikkerheden, især ved at kontrollere, at den samlede køretid i den periode, der er omfattet af fravigelsen, ikke er overdrevent lang eller bidrager til førerens træthed og stress, idet der også tages hensyn til yderligere erhvervsmæssig kørsel og andre aktiviteter, der udføres af førerne. Senest den 4. december 2012 udarbejder Kommissionen en beretning med en vurdering af de følger, fravigelsen har haft for vejsikkerheden, samt af de sociale aspekter. Hvis Kommissionen finder det passende, foreslår den en ændring af denne forordning i den henseende."

Ændring 19

Forslag til forordning Artikel 2 - stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Kommissionen forelægger senest [et år efter denne forordnings ikrafttræden] de lovgivningsforslag, som den finder nødvendige for at ændre Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014^{1a} og anden relevant lovgivning for at tage

hensyn til denne forordning på en måde, som intelligente takografer tilbyder, mulighederne "regelmæssig personbefordring" og "lejlighedsvis personbefordring" for busdrift, hvor det er relevant for håndhævelsen af denne forordning.

^{1a} 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).