



TRANSPORTER PÅ VÄG: HARMONISERING AV LAGSTIFTNING

Det går inte att skapa en enhetlig europeisk vägtransportmarknad utan att harmonisera lagstiftningen i medlemsstaterna. Europeiska unionen har vidtagit skattemässiga, tekniska, administrativa och sociala åtgärder.

RÄTTSLIG GRUND OCH MÅL

Avdelning VI i Lissabonfördraget, särskilt artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). En gemensam politik för vägtransporter som upprätthåller rättvisa konkurrensvillkor och garanterar friheten att tillhandahålla tjänster förutsätter att medlemsstaternas lagstiftning harmoniseras. Detta gäller inte bara för beskattning (moms, fordonsskatt, bränsleskatt) och statligt stöd, utan också för tekniska specifikationer (största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter), sociala standarder och miljöskyddsåtgärder.

RESULTAT

A. Harmonisering av skattelagstiftningen och de tekniska specifikationerna

1. Punktskattesystemet och infrastrukturavgifter

Den 8 juli 2008 lade kommissionen fram ett initiativpaket för grönare transporter ("[Greening Transport](#)" package), som tillhandahöll en transparent och allmänt tillämplig modell för beräkning av alla externa kostnader, inklusive kostnader relaterade till miljö, buller, trafikstockningar och hälsa. Denna låg till grund för beräkningarna av infrastrukturavgifter inom ramen för översynen av [direktiv 1999/62/EG](#) av den 17 juni 1999 (Eurovinjettdirektivet) och utgjorde en första strategi för en stegvis tillämpning av denna modell på alla transportsätt.

Eurovinjettdirektivet utgör fortfarande referensramen för att fastställa transportföretagens infrastrukturavgifter. Direktivet ändrades genom [direktiv 2006/38/EG](#) av den 17 maj 2006 och [direktiv 2011/76/EU](#) av den 27 september 2011. Eurovinjettdirektivet bygger på principen om att förorenaren betalar och på internaliseringen av externa kostnader vid vägtransporter. Det syftar till att garantera att avgifterna speglar kostnaderna i samband med tunga fordons användning av infrastrukturen.

Som en del av kommissionens lagstiftningsagenda "Europa på väg", som offentliggjordes den 31 maj 2017, har följande två nya förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet lagts fram: ett förslag till Europaparlamentets och rådets



direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur (enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet (COD) ([COM\(2017\)0275](#))) och ett förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om fordonsbeskattning (enligt samrådsförfarandet (CNS) ([COM\(2017\)0276](#))).

En annan punkt som också ingår i 2017 års lagstiftningsagenda "Europa på väg" är ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen ([COM\(2017\)0280](#)). Efter slutförandet av medbeslutandeförfarandet godkändes förslaget och offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning som [direktiv 2019/520/EU](#).

2. Utsläppsnormer

[Förordning \(EG\) nr 443/2009](#) och [förordning \(EU\) nr 510/2011](#) fastställer utsläppsnormer för nya personbilar och lätta nyttofordon som del av en samordnad strategi för att minska koldioxidutsläppen. Dessa förordningar ändrades därefter genom [förordning \(EU\) nr 333/2014](#) av den 11 mars 2014 om ändring av förordning (EG) nr 443/2009 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar och genom [förordning \(EU\) nr 253/2014](#) av den 26 februari 2014 om ändring av förordning (EU) nr 510/2011 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon.

Ett nytt förslag om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon ([COM\(2017\)0676](#)), som ändrar förordning (EG) nr 715/2007 (omarbetning) och upphäver förordningarna (EG) nr 443/2009 [2007/0297\(COD\)](#) och (EU) nr 510/2011 [2009/0173\(COD\)](#), syftar till att fastställa utsläppsminskningsmål för 2025 och 2030. Medbeslutandeförfarandet har nu avslutats och rättsakten har godkänts. Den väntar på offentliggörande i Europeiska unionens officiella tidning [2017/0293\(COD\)](#).

3. Största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter

[Direktiv 96/53/EG](#) av den 25 juli 1996, där de största tillåtna dimensionerna och högsta tillåtna vikterna för den nationella och internationella trafiken fastställs, utgör referensramen för att fastställa största tillåtna dimensioner för tunga fordon som framförs mellan medlemsstaterna. Enligt artikel 4 i direktivet tillåts dock vissa nationella undantag: Medlemsstaterna kan tillåta att fordon med dimensioner som avviker från de som anges i bilagan till direktivet (18,75 meter och 40 ton) utför transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn (t.ex. transporter i samband med skogsbruk och skogsindustri). Medlemsstaterna måste informera kommissionen om de åtgärder som har vidtagits och kommissionen utfärdar därefter undantag.

Direktivet har kompletterats och ändrats genom [direktiv 97/27/EG](#) av den 22 juli 1997 (som därefter upphävdes genom förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009) och [direktiv 2002/7/EG](#) av den 18 februari 2002, som syftade till att harmonisera de största



tillåtna dimensionerna för bussar för att möjliggöra fri rörlighet i EU och särskilt för att garantera en väl fungerande cabotageverksamhet för persontransporter.

Direktiv 96/53/EG ändrades genom [direktiv \(EU\) 2015/719](#) av den 29 april 2015 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

Kommissionen presenterade nyligen ett förslag ([COM\(2018\)0275](#)) till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av direktiv 96/53/EG vad gäller tidsfristen för att införa särskilda regler om största tillåtna längd när fordonets förarhytt ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda. I mars 2019 antog parlamentet sin ståndpunkt vid första behandlingen och medbeslutandeförfarandet pågår fortfarande [2018/0130\(COD\)](#).

B. Harmonisering av administrativa standarder

1. Förarens lagstadgade skyldigheter

Genom [direktiv 91/439/EEG](#) av den 29 juli 1991 om körkort skapas en gemenskapsmall och harmoniserade fordonskategorier. Dessutom införs i direktivet principen om ömsesidigt erkännande och grundläggande krav för hälsa och förmåga läggs fast. Genom [direktiv 96/47/EG](#) av den 23 juli 1996 etablerades ett alternativt körkortsformat utformat som ett kreditkort. Genom det tredje direktivet om körkort ([direktiv 2006/126/EG](#) av den 20 december 2006, som upphäver direktiv 91/439/EEG) blir detta format obligatoriskt för alla körkort som utfärdas i EU från den 19 januari 2013. Alla befintliga körkort gjorda i papper måste i samband med att de förnyas, eller allra senast 2033, övergå till det nya plastkortsformatet. Alla nya körkort kommer att ha en giltighetstid (10–15 år för motorcyklar och bilar, beroende på land, och fem år för lastbilar och bussar) och de kommer att vara giltiga i hela EU. Harmoniseringen avser att uppfylla följande mål: Bekämpa bedrägerier, minska körkortsturism, garantera den fria rörligheten och förbättra trafiksäkerheten.

Den 1 februari 2017 offentliggjorde kommissionen ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort ([COM\(2017\)0047](#)). Direktivet offentliggjordes i [EUT](#) den 2 maj 2018.

Sedan den 4 december 2011 regleras förartillstånd genom [förordning \(EG\) nr 1072/2009](#) av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg. Denna lagstiftning ersätter [förordning \(EG\) nr 484/2002](#) om ändring av rådets förordningar ([EEG\) nr 881/92](#) och ([EEG\) nr 3118/93](#). Förartillståndet är ett enhetligt dokument som bestyrker att föraren av ett fordon som utför godstransporter på väg mellan medlemsstater antingen är lagligen anställd av det berörda europeiska transportföretaget i den medlemsstat där företaget är etablerat eller på ett lagligt sätt ställs till förfogande för detta företag.

2. Fordonsregistrering

Genom [direktiv 1999/37/EG](#) av den 29 april 1999 (ändrat genom [direktiv 2003/127/EG](#) och på nytt genom [direktiv 2014/46/EU](#), inbegripet i trafiksäkerhetspaketet) harmoniseras fordonsregistreringsdokument och kontrollen av ägarförhållanden och



överlåtelse mellan invånare i två olika medlemsstater förenklas. Genom [förordning \(EG\) nr 2411/98](#) av den 3 november 1998 (om erkännande vad gäller trafik inom gemenskapen av nationalitetsmärke för den medlemsstat i vilken motorfordon och släpvagnar till motorfordon är registrerade) införs skyldigheten att anbringa EU-flaggan på reflekterande bakgrund på registreringsskylten och medlemsstaternas nationalitetsmärken längst till vänster på registreringsskylten.

C. Social harmonisering i fråga om arbetstider, körtider och viloperioder

Transportsektorn togs inte med i [direktiv 93/104/EG](#) av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden. [Direktiv 2002/15/EG](#) av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, strävar efter att införa minimikrav för arbetstidens förläggning för att förbättra förarnas hälsa och säkerhet. Enligt direktivet uppgår den genomsnittliga veckoarbetstiden till 48 timmar. Den kan dock uppgå till 60 timmar om den genomsnittliga arbetstiden per vecka beräknad över fyra månader inte överstiger 48 timmar. [Förordning \(EG\) nr 561/2006](#) av den 15 mars 2006, som upphäver [förordning \(EEG\) nr 3820/85](#) av den 20 december 1985, fastställer den högsta tillåtna dagliga och veckovisa körtiden samt kortaste rast och den minsta dagliga och veckovisa vilotiden. Förordningen omfattar förare som utför godstransporter (fordon som väger över 3,5 ton) eller persontransporter (fordon med fler än nio platser). Genom denna förordning infördes bestämmelser om tätare raster samt förbättrade och förenklade kontroll- och sanktionsmöjligheter. Genom [förordning \(EG\) nr 561/2006](#) ändrades även [förordning \(EEG\) nr 3821/85](#) av den 20 december 1985 genom att digitala färdskrivare blev obligatoriska. Eftersom dessa färdskrivare är omöjliga att manipulera kan överträdelser av den europeiska sociallagstiftningen lättare upptäckas. I [direktiv 2006/22/EG](#) av den 15 mars 2006 fastställs minimivillkor för genomförande av ovannämnda förordningar samt det lägsta antalet kontroller (minst tre procent av förarnas arbetsdagar under 2010) som medlemsstaterna ska utföra för att kontrollera att bestämmelserna om körtid, rast och vilotid följs. [Förordning \(EG\) nr 561/2006](#) är också kopplad till [förordning \(EU\) nr 165/2014](#) som reglerar kraven för färdskrivare. I och med att analoga färdskrivare ersätts med digitala färdskrivare kommer det successivt att bli möjligt att snabbare och mer exakt kontrollera en större mängd data, och därmed kommer medlemsstaterna att kunna genomföra fler kontroller. Genom [förordning \(EG\) nr 1073/2009](#) av den 21 oktober 2009 ändrades, som en del av vägtrafikpaketet från 2009, [förordning \(EG\) nr 561/2006](#) genom återinförandet av "tolvdagarsregeln", som gör att förare får arbeta tolv dagar i rad (i stället för högst sex dagar), förutsatt att det rör sig om en tillfällig internationell persontransport som omfattar minst en tjugofyratimmars viloperiod. Detta undantag ska endast tillåtas på strikta villkor som tryggar trafiksäkerheten och som fastställer en skyldighet för förarna att ta ut veckovila omedelbart före och efter en sådan transport. Ytterligare villkor tillkommer från den 1 januari 2014: fordonet ska vara utrustat med en digital färdskrivare och i fall där förare arbetar mellan kl. 22.00 och kl. 06.00 ska antingen förarens skift förkortas med tre timmar eller så ska det finnas flera förare ombord på fordonet. Vägtransportlagstiftning såsom [direktiv 2002/15/EC](#) och [direktiv 2006/22/EC](#) kompletterar [förordning \(EG\) nr 561/2006](#), särskilt med avseende på arbetstidens förläggning och genomförande.



Den 31 maj 2017 lade kommissionen fram sitt lagstiftningspaket "Europa på väg", som innehöll ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av [förordning \(EG\) nr 561/2006](#) vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av [förordning \(EU\) nr 165/2014](#) vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare ([COM\(2017\)0277](#)). Som en del i paketet "Europa på väg" lade kommissionen också fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av [direktiv 2006/22/EG](#) vad gäller tillsyns krav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på [direktiv 96/71/EG](#) och [direktiv 2014/67/EU](#) för utstationering av förare inom vägtransportsektorn ([COM\(2017\)0278](#)). I april 2019 fattade parlamentet beslut om båda förslagen under första behandlingen och medbeslutandeförfarandet pågår.

EUROPAPARLAMENTETS ROLL

Europaparlamentet har utnyttjat sina lagstiftningsbefogenheter för att stödja de flesta av kommissionens harmoniseringsförslag, men har samtidigt framhåvt vissa aspekter som man ansett vara särskilt betydelsefulla. I samband med den senaste översynen av Eurovinjettdirektivet betonade parlamentet vikten av miljöaspekter, vilket resulterade i att vägavgifterna sedan det andra halvåret 2013 kan omfatta kostnaderna för buller och luftföroreningar. Detta resultat, som parlamentet ansåg vara ett absolut minimum för att garantera tillämpningen av principen om att förorenaren betalar, uppnåddes tack vare ett strävsamt arbete från TRAN-utskottets sida. I sin [resolution av den 15 mars 2017](#) om kommissionens godkännande av Tysklands reviderade plan för införande av vägavgifter, påpekade parlamentet att det pågår ett överträdelseförfarande mot Tyskland för att ta itu med indirekt diskriminering på grund av nationalitet, vilket utgör en överträdelse av unionsrätten och kränker de grundläggande principerna i fördragen.

I sin [resolution av den 9 september 2015](#) om genomförandet av [vitboken från 2011 om transporter](#): översyn och vägen mot hållbara transporter, uppmanade parlamentet kommissionen att föreslå ytterligare lagstiftningsåtgärder på vissa ovan nämnda områden. Man begärde bland annat en översyn av det tredje direktivet om körkort ([direktiv 2006/126/EG](#)) i syfte att stärka kraven i samband med utfärdandet av körkort och förarutbildning och en översyn av [direktiv \(EU\) 2015/719](#) av den 29 april 2015 om ändring av [direktiv 96/53/EG](#), om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter i nationell och/eller internationell trafik.

Parlamentet har drivit igenom en markant ökning av kontrollerna av kör- och vilotider, men efterlyser en effektiv harmonisering av sociallagstiftningen i EU. I detta sammanhang har parlamentet uppmanat kommissionen att före slutet av 2013 se över regelverket om kör- och vilotider i samband med person- och godstrafik och förbättra harmoniseringen av tillämpningen och kontrollen av bestämmelserna. Rapporten om läget för unionens vägtransportmarknad ([COM\(2014\)0222](#)), som antogs den 14 april 2014, fastställer utvecklingen av marknaden för godstransporter på väg och redogör för den sociala dimensionen av godstransporter på väg.

Den 16 oktober 2017 hölls en gemensam offentlig utfrågning för TRAN- och EMPL-utskotten i parlamentet om arbetsvillkoren för mobila arbetstagare inom transportsektorn. Parlamentets utredningsavdelning för struktur- och



sammanhållningspolitik har offentliggjort en studie med titeln [Research for TRAN Committee – Road Transport Hauliers in the EU: Social and Working Conditions](#), som uppdaterar en studie från 2013. Den analyserar gällande sociallagstiftning och arbetsvillkoren för yrkesförare som är verksamma inom sektorn för godstransporter på väg. Studien är inriktad på grundläggande sociala frågor inom detta transportsegment, bland annat körtider och viloperioder samt praktiska aspekter som direkt påverkar förarnas livskvalitet, till exempel tjänstgöringsscheman och inkomstnivåer.

Esteban Coito
04/2019

