

**ÄNDRINGSFÖRSLAG 001-019**  
från utskottet för transport och turism

**Betänkande**

**Henna Virkkunen**

**A9-0370/2023**

Minimikrav på minimigränser för raster och dygns- och veckovila inom sektorn för tillfällig persontransport

Förslag till förordning (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

---

**Ändringsförslag 1**

**Förslag till förordning**

**Skäl 3**

*Kommissionens förslag*

(3) Den tillfälliga persontransportsektorns särdrag delas dock inte av sektorn för godstransporter på väg eller linjetrafik för persontransporter på väg. Tillfälliga persontransporter på väg kännetecknas av hög säsongsbundenhet och olika långa körtider, vilket beror på passagerarnas turistverksamhet. Branschen måste tillmötesgå oplanerade och oförberedda önskemål från passagerare i form av ytterligare uppehåll och ändringar av rutten eller tidtabellen, när så är genomförbart. Tillfälliga persontransporter på väg innebär i allmänhet kortare körtid än godstransport eller linjetrafik med buss. Förarna övernattar också vanligtvis på hotell och kör sällan nattetid. Å andra sidan kan förare under arbetstid få utföra vissa ytterligare aktiviteter, ofta till följd av önskemål från passagerare.

*Ändringsförslag*

(3) Den tillfälliga persontransportsektorns särdrag delas dock inte av sektorn för godstransporter på väg eller linjetrafik för persontransporter på väg. Tillfälliga persontransporter på väg kännetecknas av hög säsongsbundenhet och olika långa körtider **samt olika långa körsträckor**, vilket beror på passagerarnas turistverksamhet. Branschen måste tillmötesgå **resenärernas behov, såsom** oplanerade och oförberedda önskemål från passagerare i form av ytterligare uppehåll och ändringar av rutten eller tidtabellen, när så är genomförbart. Tillfälliga persontransporter på väg innebär i allmänhet kortare körtid än godstransport eller linjetrafik med buss. Förarna övernattar också vanligtvis på hotell och kör sällan nattetid. Å andra sidan kan förare under arbetstid få utföra vissa ytterligare aktiviteter, ofta till följd av

önskemål från passagerare.

## Ändringsförslag 2

### Förslag till förordning

#### Skäl 6

#### *Kommissionens förslag*

(6) Flexiblare regler för planering av raster och viloperioder för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör inte på något sätt äventyra förarnas säkerhet, trafiksäkerheten, öka förarnas trötthet eller leda till en försämring av arbetsvillkoren. Mer flexibilitet bör därför inte ändra de nuvarande reglerna om de totala minimigränserna för raster, om maximigränser för körtid per dag och per vecka **och** om maximigränsen för körtid under en 14-dagarsperiod.

#### *Ändringsförslag*

(6) Flexiblare regler för planering av raster och viloperioder för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör inte på något sätt äventyra förarnas säkerhet, trafiksäkerheten, öka förarnas trötthet eller leda till en försämring av arbetsvillkoren. Mer flexibilitet bör därför inte ändra de nuvarande reglerna om de totala minimigränserna för raster, om maximigränser för körtid per dag och per vecka, om maximigränsen för körtid under en 14-dagarsperiod **och om maximal arbetstid.**

## Ändringsförslag 3

### Förslag till förordning

#### Skäl 8

#### *Kommissionens förslag*

(8) Mer flexibilitet i planeringen av raster för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör inte **hindra dessa förare från att ta** raster på minst den minimigräns som krävs för att **de ska kunna** vila **ordentligt**. Det är därför lämpligt att fastställa en minimigräns för varje rast. Förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör därför tillåtas dela upp sina obligatoriska raster i **högst tre** separata raster på minst 15 minuter vardera, **utöver den andra möjligheten att dela upp en** rast.

#### *Ändringsförslag*

(8) Mer flexibilitet i planeringen av raster för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör inte **på något sätt orsaka mer trötthet eller stress för förarna och det bör säkerställas att de tar** raster på minst den minimigräns som krävs för att **få ordentlig och tillräcklig** vila Det är därför lämpligt att fastställa en minimigräns för varje rast. Förare som utför tillfälliga persontransporter på väg bör därför tillåtas dela upp sina obligatoriska raster i **två** separata raster på minst 15 minuter vardera, **på villkor att kravet på sammanlagt minst 45 minuter rast uppfylls. Mer flexibilitet i planeringen av dessa raster bör dock inte hindra förarna från att ta raster som är längre än**

*den minimigräns som krävs eller att ta fler raster.*

## Ändringsförslag 4

### Förslag till förordning Skäl 9

#### *Kommissionens förslag*

(9) För att säkerställa att **större** flexibilitet i planeringen av viloperioderna för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg inte missbrukas är det viktigt att tydligt avgränsa omfattningen av denna flexibilitet och även att föreskriva lämpliga kontroller. Förare bör därför kunna skjuta upp inledningen av sin dygnsvila med högst en **eller två timmar**, i de fall då körtiden för den dagen inte har överstigit **fem respektive** sju timmar, och bör skjuta upp inledningen endast vid resor som varar minst **åtta** dagar. Denna flexibilitet bör **begränsas ytterligare till enbart ett av varje undantag** under den tid resan varar. **Det bör också vara möjligt** att kontrollera sådana omständigheter **med** en utskrift från färdskrivaren eller tjänstgöringslistan, **utöver färdskrivardata**.

#### *Ändringsförslag*

(9) För att säkerställa att flexibilitet i planeringen av viloperioderna för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg inte missbrukas är det viktigt att tydligt avgränsa omfattningen av denna flexibilitet och även att föreskriva lämpliga kontroller **av de behöriga nationella myndigheterna och med stöd av Europeiska arbetsmyndigheten**. Förare bör därför kunna skjuta upp inledningen av sin dygnsvila med högst en **timme**, i de fall då körtiden för den dagen inte har överstigit sju timmar, och bör skjuta upp inledningen endast vid resor som varar minst **sex** dagar. **För resor på minst sex dagar bör förarna tillåtas att skjuta upp sin dygnsvila med 1 timme en gång**. Denna flexibilitet bör **inte äventyra trafiksäkerheten och bör begränsas** under den tid resan varar. **För att säkerställa en ändamålsenlig och effektiv kontroll av efterlevnaden och för att kontrollera sådana omständigheter bör ett digitalt färdblad registreras elektroniskt innan resan påbörjas, utöver färdskrivardata** och en utskrift från färdskrivaren eller tjänstgöringslistan.

## Ändringsförslag 5

### Förslag till förordning Skäl 10

#### *Kommissionens förslag*

(10) Att begränsa möjligheten att skjuta upp veckovilan med upp till tolv på varandra följande 24-timmarsperioder

#### *Ändringsförslag*

(10) Att begränsa möjligheten att skjuta upp veckovilan med upp till tolv på varandra följande 24-timmarsperioder

enbart för tillfällig internationell persontrafik inverkar negativt när det gäller att säkerställa att konkurrensen är rättvis och inte snedvrids mellan transportörer, särskilt små och medelstora företag. Tillfällig nationell persontrafik kan också tillhandahålla sin trafik på samma villkor som tillfällig internationell persontrafik med avseende på tillryggalagd sträcka eller varaktighet eller transporter som tillhandahålls passagerare. Tillfällig nationell persontrafik bör därför också omfattas av en sådan möjlighet.

enbart för tillfällig internationell persontrafik inverkar negativt när det gäller att säkerställa **lika villkor och** att konkurrensen är rättvis och inte snedvrids mellan transportörer, särskilt små och medelstora företag. Tillfällig nationell persontrafik kan också tillhandahålla sin trafik på samma villkor som tillfällig internationell persontrafik med avseende på tillryggalagd sträcka eller varaktighet eller transporter som tillhandahålls passagerare. Tillfällig nationell persontrafik bör därför också omfattas av en sådan möjlighet.

## Ändringsförslag 6

### Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(10a) För att säkerställa ett ändamålsenligt och effektivt genomförande bör förbättrade kontrollåtgärder och krav fastställas, med full användning av digitala verktyg. För att möjliggöra kontroll av undantaget om att skjuta upp dygnsvilan och möjligheten att skjuta upp veckovilan med upp till 12 på varandra följande 24-timmarsperioder bör ett digitalt färdblad registreras elektroniskt innan resan påbörjas, utöver färdskrivardata och utskrift från färdskrivaren eller tjänstgöringslistan. De digitala färdbladen bör vara tillgängliga i realtid vid vägkontroller och endast användas för kontroller av efterlevnaden och tillsyn. För detta ändamål bör kommissionen ta fram ett flerspråkigt gränssnitt på grundval av informationssystemet för den inre marknaden (IMI) så att operatörerna kan ladda upp sina digitala färdblad.***

## Ändringsförslag 7

**Förslag till förordning  
Skäl 10b (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(10b) För att säkerställa effektiva och högkvalitativa tillfälliga persontransporter liksom goda arbets- och körförhållandena för förare bör kommissionen två år efter antagandet av dessa nya bestämmelser utarbeta en utvärderingsrapport för att undersöka deras inverkan på arbetsvillkor och attraktivitet för sektorn samt utvärdera efterlevnaden av dessa bestämmelser. När så är relevant bör kommissionen överväga att föreslå nya åtgärder på grundval av denna rapport.***

**Ändringsförslag 8**

**Förslag till förordning  
Skäl 11a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(11a) En korrekt tillämpning av bestämmelserna är en förutsättning för en fungerande inre marknad och respekt för förarnas, passagerarnas och företagens intressen. Arbetsmarknadens parter på europeisk och nationell nivå kan spela en viktig roll för efterlevnaden av befintliga bestämmelser om kör- och arbetstider för arbetstagare inom vägtransportsektorn, inbegripet förare av tillfälliga persontransporter på väg. Unionen och medlemsstaterna bör främja samarbete med och mellan arbetsmarknadens parter och tillsynsmyndigheter i syfte att bidra till ett korrekt genomförande av bestämmelserna i denna förordning, inbegripet utarbetande av riktlinjer och utfärdande av rekommendationer. Kommissionen och medlemsstaterna får förse arbetsmarknadens parter med relevant information i detta avseende. För att säkerställa enhetliga villkor för***

*genomförandet av denna förordning bör kommissionen, efter att ha mottagit synpunkter från berörda parter, utarbeta riktlinjer för att främja en gemensam strategi för tillämpningen av denna förordning i hela unionen, i syfte att fastställa en gemensam tolkning av bestämmelserna i denna förordning från tillsynsmyndigheternas sida.*

## Ändringsförslag 9

### Förslag till förordning Skäl 11b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(11b) För att möjliggöra en korrekt tillämpning av denna förordning bör kommissionen lägga fram ett nytt förslag om ändring av förordning (EU) nr 165/2014 och annan relevant lagstiftning på ett sådant sätt att det blir lättare för kontrollmyndigheterna att kontrollera efterlevnaden, så att den smarta färdskrivaren också bör registrera huruvida fordonet har använts för gods- eller persontransport, i enlighet med förordning (EG) nr 561/2006, och om persontransporten sker regelbundet eller tillfälligt.*

## Ändringsförslag 10

### Förslag till förordning Artikel 1 – led 2 Förordning (EG) nr 561/2006 Artikel 7 – stycke 3a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

För en förare som utför tillfällig persontrafik får den rast som avses i första stycket också ersättas av **tre** raster på minst 15 minuter vardera, fördelade över den körperiod som avses i första stycket, på ett

För en förare som utför tillfällig persontrafik får den rast som avses i första stycket också ersättas av **två** raster på minst 15 minuter vardera, fördelade över den körperiod som avses i första stycket, på ett

sådant sätt att första stycket iakttas

sådant sätt att första stycket iakttas

## Ändringsförslag 11

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led a

Förordning (EG) nr 561/2006

Artikel 8 – punkt 2a – stycke 1

#### *Kommissionens förslag*

2a. Under förutsättning att trafiksäkerheten inte äventyras får en förare som *bedriver* tillfällig *persontrafik* med en varaktighet på minst *åtta* dagar göra undantag från punkt 2 första stycket *på följande sätt:*

#### *Ändringsförslag*

2a. Under förutsättning att trafiksäkerheten *och förarens arbetsvillkor* inte äventyras får en förare som *utför en enskild* tillfällig *persontransport, med ett färdblad*, med en varaktighet på minst *sex* dagar göra undantag från punkt 2 första stycket *genom att skjuta upp dygnsvilan med högst en timme, förutsatt att den sammanlagda körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar och att den maximala dagliga arbetstiden enligt tillämplig lagstiftning inte överskrids.*

## Ändringsförslag 12

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led a

Förordning (EG) nr 561/2006

Artikel 8 – punkt 2a – stycke 1 – led a

#### *Kommissionens förslag*

a) *Skjuta upp dygnsvilan med högst en timme, förutsatt att den sammanlagda arbetstiden för den dagen inte överstiger sju timmar.*

#### *Ändringsförslag*

*utgår*

## Ändringsförslag 13

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led a

Förordning (EG) nr 561/2006

Artikel 8 – punkt 2a – stycke 1 – led b

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**b) Skjuta upp dygnsvilan med högst två timmar, förutsatt att den sammanlagda körtiden för den dagen inte överstiger fem timmar.**

**utgår**

**Ändringsförslag 14**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 3 – led a**

Förordning (EG) nr 561/2006

Artikel 8 – punkt 2a – stycke 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**Vart och ett av de undantag som avses i första stycket leden a och b får tillämpas endast en gång under den resa som avses i första stycket.**

Ett **sådant** undantag får tillämpas endast en gång under den resa som avses i första stycket.

**Ändringsförslag 15**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 3 – led b**

Förordning (EG) nr 561/2006

Artikel 8 – punkt 6a – stycke 1 – led a

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**a) transporten varar i minst 24 på varandra följande timmar.”**

**utgår**

**Ändringsförslag 16**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 3 – led ba (nytt)**

Förordning (EG) nr 561/2006

Artikel 8 – punkt 6a – stycke 1 – led ab (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**ba) I punkt 6a första stycket ska följande led införas:**



*ab) ett digitalt färdblad med den information som krävs enligt förordning (EG) nr 1073/2009 har registrerats elektroniskt före resans början.*

## Ändringsförslag 17

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led bb (nytt)

Förordning (EG) nr 561/2006

Artikel 8 – punkt 6a – stycke 1 – led ba (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*ba) I punkt 6a första stycket ska följande led läggas till:*

*e) För att säkerställa en ändamålsenlig och effektiv tillämpning av de sektorsspecifika reglerna bör särskilda administrativa krav och kontrollåtgärder fastställas inom vägtransportsektorn, med fullt utnyttjande av digitala verktyg.*

*f) För att möjliggöra kontroller av undantaget om att skjuta upp dygnsvilan och möjligheten att skjuta upp veckovilan med upp till 12 på varandra följande 24-timmarsperioder i samband med vägkontroller ska kommissionen utveckla ett flerspråkigt gränssnitt som operatörerna har tillgång till och genom vilket de ska lämna in de elektroniska färdbladen innan resan påbörjas. För detta ändamål kan kommissionen också undersöka möjligheten att utveckla en eller flera nya moduler för IMI.*

*g) För att underlätta kontrollen av efterlevnaden av de bestämmelser om undantag på 12 dagar som fastställs i denna förordning ska de färdblad som avses i artiklarna 12 och 17 i förordning (EG) nr 1073/2009 ersättas med elektroniska färdblad inom sex månader från det att det ändrade undantaget träder i kraft. Det elektroniska färdbladet ska omfatta alla de uppgifter som anges i förordning (EG) nr 1073/2009.*

*h) Transportföretaget ska se till att föraren har ett elektroniskt färdblad tillhanda och har informerats om sin skyldighet att förvara det och på begäran tillhandahålla det vid vägkontroller, samt en kopia av det elektroniska färdblad som lämnats in via IMI innan resan påbörjas. Färdbladet ska vara tillgängligt i realtid och endast användas för kontroll och tillsyn.*

## Ändringsförslag 18

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – led 3 – led bc (nytt)**  
Förordning (EG) nr 561/2006  
Artikel 8 – punkt 6a – stycke 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*bc) I punkt 6a skall andra stycket ersättas med följande:*

*Kommissionen ska noggrant och regelbundet övervaka hur detta undantag utnyttjas i syfte att säkerställa att mycket strikta villkor för trafiksäkerheten upprätthålls, särskilt genom att kontrollera att den sammanlagda körtiden under den period som omfattas av undantaget inte överdrivs eller bidrar till förarens trötthet och stress, även med beaktande av ytterligare yrkesmässig körning och annat arbete som utförs av förare. Senast den 4 december 2012 ska kommissionen utarbeta en rapport för att bedöma följderna av undantaget när det gäller både trafiksäkerhet och sociala aspekter. Om kommissionen bedömer detta vara lämpligt ska den föreslå att denna förordning ändras i detta hänseende.*

## Ändringsförslag 19

**Förslag till förordning**  
**Artikel 2 – stycke 2a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Kommissionen ska senast [ett år efter det att denna förordning träder i kraft] lägga fram de lagstiftningsförslag som den anser vara nödvändiga för att ändra Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014<sup>1a</sup> och annan relevant lagstiftning för att ta hänsyn till denna förordning så att smarta färdskrivare erbjuder alternativen ”reguljär persontrafik” och ”tillfällig persontrafik” för busstrafiken, beroende på vad som är lämpligt för efterlevnaden av denna förordning.*

---

*<sup>1a</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).*