



Förordningarna om kör- och vilotider och färdskrivare

2016/17:FPM103

Näringsdepartementet

2017-07-04

Dokumentbeteckning

KOM(2017) 277

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

Sammanfattning

Kommissionen har lämnat förslag på ändringar i förordningen om kör och vilotider och förordningen om färdskrivare.

Kommissionen föreslår att bestämmelserna om veckovila ändras så att det blir tydligt att normal veckovila inte ska få tas i fordonet. Istället ska arbetsgivaren förse föraren med lämpligt boende, om inte föraren kan bo på en privat plats som han själv har valt. Dagens möjlighet att reducera den ordinarie veckovilan från 45 timmar till 24 timmar utökas från dagens varannan vecka så att det kan ske två på varandra efterföljande veckor. Med andra ord kommer det att bli tillåtet att ta ut ordinarie veckovila endast var tredje gång. Dagens nu gällande krav att förkortade veckovilor ska kompenseras blir kvar men det nya förslaget innebär att kompensationen måste tas vid den efterföljande ordinarie veckovilan. Dessutom görs en ändring i färdskrivarförordningen som innebär att fordonets position ska registreras även vid gränspassage. Idag ska sådan registrering ske vid arbetspassets början och slut.

Därutöver föreslås ett antal förtydliganden och mindre korrigeringar. Det föreslås att undantagen för icke-kommersiella transporter utvidgas, det införs en ny definition av begreppet ”icke-kommersiell”, så kallat annat arbete, till exempel arbete i terminal, ska registreras minst en vecka bakåt i tiden, det

görs ett förtydligande gällande rastuttag i samband med multibemanning. Dessutom föreslås att informationsutbytet ska utökas så att medlemsstaterna blir skyldiga att informera kommissionen om nationella regler om körtider, raster och viloperioder för förare som kör kortare linjelagd busstrafik. Detta mot bakgrund av att förordningen inte ska tillämpas på sådan trafik.

Regeringens inställning är att kommissionens förslag om att förare ska tillåtas arbeta tre veckor i följd med endast två perioder om 24 timmars reducerad veckovila inte är förenligt med goda arbetsvillkor eller värnar en hög trafiksäkerhet. Regeringen ser på ett övergripande plan positivt på kommissionens förslag att tydliggöra reglerna om ordinarie veckovila i fordon samt att föraren nu ska erbjudas en ökad möjlighet att tillbringa sin ordinarie veckovila i hemmet.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Kommissionen har gjort en utvärdering av sociallagstiftningen inom vägtransportområdet och dess efterlevnad 2015-2017. Syftet med förordning (EG) nr 561/2006 är att förbättra de sociala förhållandena för anställda samt att främja sund konkurrens mellan transportföretag. Utvärderingen visar att förarnas sociala förhållanden, trafiksäkerheten och konkurrensen mellan transportföretag till viss del har förbättrats.

De största problemen som utvärderingen visar är ett otydligt regelverk, icke harmoniserad tillämpning av reglerna mellan medlemsstater, otillräcklig tillsyn och att regelverket inte har utvecklats i fas med transportmarknaden. Syftet med förslaget är att komma till rätta med de identifierade problemen i lagstiftningen gällande förarnas sociala förhållanden, konkurrens på lika villkor och hög trafiksäkerhet.

Förslaget är en del i en större översyn av EU:s lagstiftning inom vägtransportområdet. Förslaget har tagits fram i samråd med berörda parter och experter och antogs av kommissionen den 31 maj 2017.

1.2 Förslagets innehåll

Utvidgning av undantag från (EG) nr 561/2006

Det befintliga undantaget för icke-kommersiella transporter av gods under 7,5 ton föreslås utökas till att gälla alla icke-kommersiella godstransporter med fordon över 3,5 ton. En ny definition av begreppet "icke-kommersiell" införs i syfte att harmonisera de undantag som gäller icke-kommersiella transporter. Vidare föreslås att medlemsländerna ska ha en rapporteringsskyldighet för vilka arbetstidsregler som gäller för förare som omfattas av undantag i artikel 3 a) i (EG) nr 561/2006.

Ändringar vid registrering av arbetstid

Förslaget gällande registrering av arbetstid innefattar en hänvisningsändring till 2002/15/EG. Vidare föreslås ändrade krav så att föraren ska registrera all arbetstid för minst en vecka bakåt i tiden även sådant arbete som inte omfattats av förordningen under perioden. Det görs även ett förtydligande gällande rastuttag i samband med multibemanning så att en förare får ta sin obligatoriska rast i ett fordon som körs av en annan förare.

Ändringar i veckovilobestämmelserna

Det föreslås omfattande ändringar av bestämmelserna om veckovila. Beräkningsintervallet för veckovilor ändras från två till fyra veckor. En normal veckovila om 45 timmar får inte tas i fordonet och att arbetsgivaren måste erbjuda föraren lämplig inkvartering med ordentliga sov möjligheter och hygien inrättningar om föraren inte har möjlighet att ta sin veckovila på en privat plats som han själv har valt.

Reglerna kring reducerad veckovila om 24 timmar ändras så att föraren kan ta ut två på varandra efterföljande veckovilor. Kompensering för reducerad veckovila ändras så att den måste tas ut i samband med en normal veckovila. Föraren ska då ha en möjlighet att återvända hem under minst en normal veckovila under tre på varandra följande veckor. Vidare ändras reglerna när det gäller avbrott av en veckovila så att avbrott även kan ske under en reducerad veckovila för förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller tåg. En viss flexibilitet införs även i bestämmelserna om dygns- och veckovila som gör det möjligt för en förare att frånga reglerna vid oförutsedda händelser för att ta sig till en lämplig plats att vila på under förutsättning att den dagliga körtiden och körtiden per vecka inte överskrids.

Undantag från och information mellan medlemsländer

Det föreslås ett tillägg till nuvarande bestämmelser som innebär att medlemsstaterna under extra ordinära omständigheter får medge tillfälligt undantag under högst 30 dagar istället för dagens skrivning som endast anger i brådskande fall. Vidare föreslås ett utökat informationsutbyte mellan medlemsländerna.

Sanktionssystem och kommissionens tillämpningar

Ett tillägg föreslås i bestämmelsen om sanktionssystem som innebär att de ska stå i proportion till de allvarlighetsgrader som finns i bilaga III till direktiv 2006/22/EG. Det föreslås också en ändring gällande kommissionens beslut om rekommenderade tillämpningar av reglerna, motsvarande förfarande ska istället ske genom genomförandeakter.

Krav på underrättelse om nationell reglering av förare i linjetrafik där linjens längd understiger 50 kilometer

Dessutom föreslås att informationsutbytet ska utökas så att medlemsstaterna blir skyldiga att informera kommissionen om nationella regler om körtider, raster och viloperioder för förare som kör kortare linjelagd busstrafik. Förslaget kan innebära att de fordon som är undantagna kan komma att bli

Ändringar i färdskrivarförordningen

En ändring föreslås i färdskrivarförordningen (EU) nr 165/2015 som innebär att fordonets position ska registreras även vid gränspassage. Idag ska sådan registrering ske vid arbetspassets början och slut. I den kommande generationen ”smarta” färdskrivare kommer detta att anges genom automatisk positionering vid arbetsdagens början och slut och därefter vid var tredje timme av körtiden. I nuvarande generationer av digitala färdskrivare behöver inmatningen göras manuellt av föraren.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Bestämmelser om kör- och vilotider samt färdskrivare regleras i den nationella förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. De nu förslagna ändringarna kan komma att innebära behov av anpassningar eller ändringar i förordningen (2004:865).

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionen bedömer att förslaget inte påverka unionens budget. Det är i nuläget svårt att bedöma om förslaget medför några budgetära konsekvenser för Sverige.

Regeringen konstatera att kommissionen i sin konsekvensanalys inte har analyserat vilka konsekvenser förslaget har ur ett jämställdhetsperspektiv. De framhåller dock att förslaget i stort förväntas ge positiva effekter vad gäller förbättrade arbetsförhållanden för förare samtidigt som de skapar en mer konkurrensneutral transportmarknad. Det har inte gått att kvantifiera vilka besparingar åtgärderna innebär men en harmoniserad tillämpning förväntas leda till en ökad regelefterlevnad, vilket bör leda till lägre sanktioner över tid. De föreslagna förändringarna beräknas dock leda till ökade kostnader för kontrollorganen (mellan 1,3 % och 8 %) under en övergångsperiod då de ändrade reglerna ska genomföras i kontrollförfarandet. Förslagen kommer också leda till ökade kostnader för vissa transportföretag, framför allt i de fall då företagen måste tillhandahålla lämpligt boende under den normala veckovilan.

Utöver de nämnda kostnadsökningarna ser Transportstyrelsen ökade kostnader för kontrollmyndigheterna (Polismyndigheten och Transportstyrelsen) som en följd av mer omfattande kontrollåtgärder för att kontrollera regelefterlevnaden, exempelvis vad gäller registreringen av annat arbete och uppföljning av var den normala veckovila har tillbringats. Förslagen kommer även föranleda vissa systemändringar hos kontrollmyndigheterna. Kostnaderna för Transportstyrelsen beräknas uppgå till 100 000 kronor.

Många av regeländringarna kräver också ändringar i de analysverktyg som används av både kontrollmyndigheterna och transportföretagen. Transportstyrelsen bedömer att vissa förslag leder till ökade administrativa kostnader för transportföretagen då det ställer större krav på att kunna påvisa icke-kommersiella transporter, planering av transporten så att föraren ska kunna återvända hem för uttag av sin ordinarie veckovila m.m. Förändringarna ställer även ökade krav på uppföljning hos företagen vilket leder till ytterligare administrativa kostnader. Ändringen av kompensering av veckovilar förenklar däremot tillämpningen av reglerna avsevärt och bör leda till lägre kostnader över tid. Ur en kontrollsynvinkel är många delar av förslaget svåra, eller omöjliga att kontrollera, exempelvis om en förare erbjudits, men nekat, att återvända hem under en vila eller om en enskild transport omfattas av definitionen av ”icke-kommersiell”.

Om förslag på nationell reglering av förare i linjetrafik där linjen understiger 50 km genomförs kommer det eventuellt att innebära att dessa förare nationellt ska regleras med avseende på körtid, rast och vila. Det kan eventuellt också innebära att dessa transporter kan behöva ha färdskrivare. Förslaget kommer att medföra kostnader för tillsyn av ny lagstiftning för Transportstyrelsen och Polismyndigheten samt administrativa och ekonomiska kostnader för transportföretagen. Till sist ser Transportstyrelsen risker med förslaget på ändrade regler kring inmatning av landskod vid gränspassage. Förare som ofta passerar en landsgräns kommer att behöva göra en stor mängd inmatningar manuellt om fordonet inte är utrustat med en smart färdskrivare, vilket lätt leder till fel eller glömska.

Transportföretagen förväntas få en ökad kostnad för utbyte eller uppdatering av analysutrustning. Om förslagen för veckovila förs in behöver utrustning som använder denna information uppdateras. Detta innebär att färdskrivartillverkarna behöver uppdatera analysutrustning och färdskrivare. Denna kostnad bedöms tillfalla transportföretaget.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Nuvarande regler för kör- och vilotider har varit i stort sett lika i mer än 40 år. Under dessa år har det skett en stor utveckling och förändring av transportmarknaden, infrastrukturen, arbetsvillkor och fordon. Regeringen välkomnar därför kommissionens initiativ på området, för att därigenom kunna skapa en bättre grund för en mer anpassad och effektiv reglering.

Regeringens målsättning är att förslaget ska utmynna i klara och tydliga regler som bidrar till en likformig tillämpning och kontroll vilket bidrar till goda sociala villkor för förare, en ökad trafiksäkerhet och främja sund konkurrens mellan transportföretagen. Vidare bör de nya reglerna utmynna i, tydliga och kontrollerbara regler om veckovila som ger goda arbetsvillkor för förare och garanterar en hög trafiksäkerhet. Ett klargörande att alla förare

omfattas av förordningen, såväl professionella förare som privatpersoner om de inte är undantagna i artikel 3 eller 13. En utgångspunkt är att ändringar ska vara förenliga med den svenska arbetsmarknadsmodellen.

2016/17:FPM103

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Instruktionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Kommissionens förslag remitterades av Regeringskansliet den 2 juni med sista svarsdatum den 31 augusti 2017. Därutöver erbjöds remissinstanserna att inkomma med preliminära synpunkter senast den 16 juni.

Preliminära synpunkter har lämnats av Transportföretagen, Svenska Transportarbetareförbundet, Bil Sweden och Jernkontoret.

Transportföretagen anser att förslaget att kompensationen för den reducerade veckovilan ska tas tillsammans med en reguljär veckovila på 45 timmar kommer att leda till en allvarlig begränsning i flexibiliteten för vägtransportnäringsarna. Det innebär att antalet möjliga tillfällen minskar från ca 25 tillfällen till endast de 2-3 tillfällen inom fyra veckorsperioden. *Transportföretagen* är negativa till att ta bort viktgränsen på 7,5 ton för icke kommersiella transporter eftersom man anser att det öppnar möjligheten att en förare kan köra ett 60-tons fordon utan att vare sig följa kör- och vilotidsreglerna eller vägarbetsdagslagen. *Transportföretagen* frågar om kommissionen uppfattat domen (C-317/12 vid EU-domstolen) rätt som de hänvisar till, den verkar förr bygga på förutsättningen att undantaget gäller fordon under 7,5 ton och anser att frågan bör lyftas fram i rådsarbetet.

När det gäller förslaget att föraren ska beredas möjlighet att tillbringa en veckovila om minst 45 timmar på hemorten var tredje vecka anser *Transportföretagen* att detta förslag bör harmoniseras mot förslaget i övrigt så att det kommer att gälla för var fjärde vecka. Vidare anser *Transportföretagen* det som positivt att förare, vid oförutsedda händelser, får skjuta upp veckovilans start så att de hinner ta sig till hemmet, förutsatt att de iakttar gränserna för maximal daglig körtid och körtid per vecka men det är otydligt när detta undantag ska kunna tillämpas. Beträffande de föreslagna ändringarna i förordningen om färdskrivare noterar *Transportföretagen* särskilt skyldigheten att registrera en gränsövergång för att underlätta efterlevnadskontrollen av reglerna om utstationering och marknadstillträde. *Transportföretagen* menar vidare att gränspassager ska registreras med automatik för att eliminera ytterligare en källa till regelöverträdelser genom misstag. Förslaget i sig bör bl.a. underlätta kontrollen av efterlevnaden av

Svenska Transportarbetareförbundet anser att förslaget om att en förare ska kunna ta en förkortad veckovila under två veckor i rad är oacceptabelt. Förslaget innebär att en förare kan arbeta under en 16-dagarsperiod med endast två lediga dagar. Eftersom det även fortsatt ska vara lagligt att ta den förkortade veckovilan i fordonet blir resultatet att åkerier från låglöneländer kommer att planera transporter så att föraren är borta i 16 dagar för att sedan återvända hem för några dagars ledighet. Föraren får ingen möjlighet till ett anständigt socialt liv, och får ingen möjlighet för fysisk och psykisk återhämtning vilket kommer att leda till försämrad trafiksäkerhet. Förbundet anser vidare att man inte ska ändra på kör- och vilotidsreglerna. Förbundet är positivt till tydliggörandet att normala veckovilan inte får tas i fordonet. Förbundet önskar även ett införandet av smarta färdskrivare i alla fordon påskyndas och ska vara obligatoriska inom en snar framtid.

Bil Sweden ser positivt på införandet av smarta färdskrivare med positioneringsmöjligheter vilket väsentligt underlättar debiteringen av vägtullar vid gränspassage. Vilket är positivt och nödvändigt för att uppnå monetär rättvisa mellan olika godsoperatörer.

Jernkontoret är positiva till mer enhetliga och tydliga regler kring kör- och vilotider i Europa inte minst ur socialt perspektiv och trafiksäkerhetsperspektiv. Färdskrivare kan vara ett verktyg för att kontrollera regelefterlevnad och enligt Jernkontoret ska registrering ske med automatik för att bland annat minska utrymme för fusk.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Enligt artikel 4.2 g har unionen delad befogenhet med medlemsstaterna på området transport. Befintliga regler kan dock endast ändras av unionslagstiftaren. Enligt kommissionens bedömning leder bristerna i den gällande lagstiftningen till att medlemsstaterna genomför och kontrollerar efterlevnaden av EU:s sociala regler på olika sätt. Riktlinjer utfärdade av

kommissionen eller självreglering från medlemsstaternas sida skulle inte räcka till för att säkerställa att de sociala reglerna på transportområdet tillämpas och verkställs på ett enhetligt sätt i hela unionen. Åtgärder på EU-nivå är därför motiverade.

Kommissionen kommer att i enlighet med artikel 154 i EUF-fördraget, som inbegriper de arbetsmarknadsparter på EU-nivå som ska tillfrågas i frågor som rör sysselsättning och sociala frågor enligt artikel 153 i fördraget, inleda en samrådsprocess för att inhämta synpunkter från arbetsmarknadens partner om vilken inriktning en unionsåtgärd avseende direktiv 2002/15/EG, som kompletterar bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006, skulle kunna ha. Regeringen delar kommissionens subsidiaritetsbedömning när det gäller behov av en gemensam ram för förarnas kör- och vilotider. Transporter behöver samma förutsättningar inom gemenskapen vilket är svårt att uppnå med nationella regleringar. Således är gemensamma ramar för dessa nödvändiga.

Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att åtgärda de konstaterade problemen i fråga om olämpliga arbetsvillkor för förare och snedvridning av konkurrensen mellan operatörer. Förslaget inriktas på att förenkla och förtydliga befintliga regler och anpassa vissa regler till sektorns behov. Detta kommer att göra det enklare att följa reglerna och att kontrollera att de följs på ett enhetligt sätt i hela unionen. Förslaget kommer att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa att kraven om administrativt samarbete och ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna står i proportion till de konstaterade problemen. I konsekvensbedömningen drogs slutsatsen att de planerade åtgärderna inte kommer att få oproportionella effekter för små och medelstora företag. Regeringens preliminära bedömning är att förslaget står i proportion till kommissionens bedömning gällande behoven av förändrade regler. Dock finns även här behov av ytterligare analys.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Näringsdepartementet har skickat förslaget på remiss med begäran om svar senast den 31 augusti 2017.

Förhandlingar av de olika förslagen kommer att inledas i rådsarbetsgruppen för landtransporter den 6 juli 2017 och bedöms fortsätta under hösten.