



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

21-06-2023

2023-2696

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

KOM (2023) 256

Nyt notat

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 forholder sig positivt til det overordnede formål med Kommissionens forslag til ændring af køre- og hviletidsforordningen.



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 Vejjpakken¹ 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 Vejjpakkens 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

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.



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.

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 forslagets 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 9. juni 2023.

Transportministeriet har modtaget høringssvar, der gengives i sin helhed nedenfor, fra Dansk PersonTransport, Danske Erhverv og Forbrugerrådet Tænk:

Dansk PersonTransport

”Dansk PersonTransport takker for muligheden for at levere bemærkninger til Europa-Kommissionens forslag til udkast til om pauser og hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer.

Den type af kørsel betegnes i daglig tale som turistbuskørsel.

Branchen har i årtier arbejdet på at få tilpasset køre- og hviletidsreglerne, så de bedre passer til turistbussektorens behov. Derfor ser vi det også som et meget stort skridt i den rigtige retning, at Kommissionen nu har fremsat forslaget, som er principielt vigtigt for os i Dansk PersonTransport.

I dag er reglerne i stort omfang ens, uanset om der er tale om godskørsel eller kørsel med personer.

Det er uhensigtsmæssigt, fordi der ved lejlighedsvis kørsel med personer er nogle helt andre behov, end der fx er ved godskørsel. Fx er arbejdet langt mere sæsonbetonet, og der skal tages hensyn til passageres særlige behov undervejs.

Turistbuskørsel foregår i et "turisttempo", hvor der er behov for flere pauser for passagerne, flere stop undervejs, og kørslen er ofte



sammensat af en kombination af længere ture i starten og slutningen af rejserne og relativt lidt køretid under rejserne og på dags-ture.

Specifikke køre- og hviletidsregler for turistbuschauffører vil give bedre service til passagererne og sikre at chaufførerne har bedre mulighed for at reagere på situationer under deres rejser f.eks. ved opståede forsinkelser på restauranter eller i forbindelse med f.eks. koncerter eller andre events.

Samtidig vil mere fleksible regler kunne være med til væsentligt at reducere den stress, der er forbundet med de nuværende regler, som i meget dårligt omfang tager hensyn til de mange pludselig opståede situationer, der kan ske, når man kører med passagerer i alle aldre til alle mulige arrangementer og events.

Det er vigtigt at huske på at turistbussektoren var den sektor, der blev hårdest og længst ramt af COVID19-pandemien. Rejserestriktioner og lav efterspørgsel efter grupperejser på grund af COVID19-restriktioner medførte et stort fald i markedet.

Sektoren er på frem igen efter corona, hvilket særligt skyldes attraktive priser på rejser og at flere i dag ønsker at rejse grønt og bæredygtigt. Her viser undersøgelser, at turistbussen allerede i dag er den grønneste rejseform i sammenligning med bil, fly og tog.

Turistbusserne er derfor en afgørende del af den grønne omstilling, og det er vigtigt, at der lovgivningsmæssigt bliver taget initiativer, der kan understøtte en yderligere udvikling af branchen.

Her er særlige køre- og hviletidsregler et vigtigt element, og vi er meget glade for, at Europa-Kommissionen nu har erkendt, at der er et behov for, at der skal gælde særlige regler for lejlighedsvis kørsel med personer.

Helt grundlæggende mener vi, at der er stort behov for tilpasning af reglerne, men at det samtidig er afgørende, at det ikke sker på bekostning af trafikikkerheden eller chaufførernes arbejdsvilkår. Det er vores klare opfattelse, at Kommissionen deler denne betragtning, og vi mener, at der med fordel kan foretages yderligere justeringer af reglerne inden for denne ramme.

Vi støtter Kommissionens forslag



Konkret foreslår Kommissionen, at det bliver muligt at fordele pauser og hvileperioder mere fleksibelt, og at international og national turistbuskørsel fremover behandles ens.

I Dansk PersonTransport støtter vi alle dele af Kommissionens forslag.

Pause

Vi mener, at det er godt, hvis chauffører fremover kan opdele deres pauser i to perioder på minimum 30 og 15 minutter eller i tre perioder på minimum 15 minutter hver.

Det vil være meget brugbart i forbindelse med ture, hvor chauffører fx skal køre passagerer til mange forskellige småattraktioner, hvor passagerne ikke har behov for at gøre længere ophold. De nuværende regler tillader kun, at chaufførerne kan opdele deres pauser i 15 minutter først og 30 minutter senere, hvilket fjerner en stor grad af fleksibilitet i hverdagen.

Daglig hviletid

Vi mener også, at det er et godt forslag, at chauffører kan få lov til at udskyde starten på deres daglige hviletid med en time, når den samlede daglige køretid for den pågældende dag, ikke overstiger syv timer, eller udskyde den med to timer, når den samlede daglige køretid ikke overstiger fem timer.

Det er meget tit tilfældet, at turistbuschauffører ikke bruger deres daglige køretid, fordi branchen – som nævnt – fungerer på en helt anden måde end godstransportbranchen.

Vi mener, at det er et godt forslag, men vi mener samtidig, at det er for restriktivt, at det kun vil være muligt at bruge undtagelsen *én gang* i løbet af en rejse på otte dage eller mere. Det er derfor vores klare opfordring, at mulighederne for at anvende undtagelsen bliver udvidet i forhandlingerne.

Her så vi gerne, at man gjorde det muligt to gange ugentligt at øge chaufførernes rådighedstid fra de nuværende 15 timer til 16 timer.

Det vil give chaufførerne mulighed for bedre at imødekomme specifikke turisternes krav, såsom deltagelse i kulturelle begivenheder sent om aftenen, turistgruppers middage på restauranter, uforudsete trafiksituationer, og det vil gøre det muligt for chaufføren at bringe turister sikkert og komfortabelt til hoteller.



Da det er vigtigt for os, at trafiksikkerheden ikke bliver påvirket negativt kunne man supplere forslaget med en bestemmelse om, at den daglige køretid ikke må udvides på de dage, hvor man gør brug af den øgede rådighedstid.

Ugentlig hviletid

Vi bakker fuldt op om, at "12-dages reglen" udvides, så den også gælder for kørsel, der udelukkende finder sted inden for et enkelt land. Vi mener, at det er helt rigtigt at sidestille national og international kørsel på den måde.

I Kommissionens forslag forbliver betingelserne for at gøre brug af 12-dages reglen de samme, så der skal holdes en regulær ugentlig hviletid før turen og to ugentlige hviletider efter turen.

Vi så meget gerne, at man tilpassede 12-dages reglen, så det efterfølgende krav til hvil efter turen blev afhængig af, hvor mange dage, man har brugt undtagelsen. Fx bør der stilles lavere krav ved 10 dages kørsel og endnu lavere krav ved 8 dages kørsel, end der bliver stillet efter 12 dage.

Vi ser gerne yderligere tilpasning af reglerne til sektorens behov

Udover at støtte Kommissionens forslag har vi en række elementer, som vi gerne så blev inkluderet i forhandlingerne, som kan støtte branchen og gøre kørslen mere attraktiv – uden at gå på kompromis med trafiksikkerheden eller chaufførernes arbejdsvilkår.

Gør det muligt at nå frem til egnet holdeplads i tilfælde af ekstraordinære omstændigheder

I de nuværende regler (artikel 12) lægges der udelukkende vægt på trafiksikkerhed og sikkerhed for passagerer. Vi foreslår, at bestemmelsen udvides, så der også kan tages hensyn til passagerens sundhed og velvære.

På den måde vil det fremover kunne undgå situationer, hvor fx en gruppe af ældre passagerer ikke kan nå frem til deres hotel.

Giv mulighed for at afholde flere reducerede ugentlige hvil i træk

Med Vejpakken blev der vedtaget en undtagelse for godschauffører i international transport, der gør det muligt at afholde to reducerede ugentlige hvil i træk.



Vi foreslår, at der vedtages en lignende undtagelse for turistbuschauffører.

Manglen på muligheder for at reducere chaufførernes ugentlige hvil til 24 timer flere gange i træk begrænser i væsentlig grad bus-selskaberne. Det er meget vanskeligt at få de nuværende regler til at passe sammen med de behov der er på en specifik turistrejse, hvis der i løbet af denne skal afholdes et regulært ugentligt hvil på mindst 45 timer.

Derfor foreslår vi, at der indføres en lignende undtagelse for turistbuschauffører.

Øg rådighedstiden til 24-timer ved flermandsbetjening (21 timer i dag)

Vi foreslår, at man hæver den nuværende rådighedstid fra de nuværende 21 timer til 24 timer ved flermandsbetjening.

På længere rejser betyder den nuværende rådighedstid, at der bliver holdt færre og kortere pauser for passagererne.

Når to chauffører har 10 timers køretid hver, men samtidig kun 21 timers rådighedstid, bliver fokus på at udnytte køretiden optimalt i stedet for at give passagererne en mere behagelig rejse og nogle længere pauser.

Det er ikke godt for trafiksikkerheden, og vi mener derfor, at vores forslag vil være med til at øge trafiksikkerheden, ligesom det vil skabe mere behagelige rejser for passagerne.”

Dansk Erhverv

”Kommissionens forslag¹ ændrer køre- og hviletidsforordningen (nr. 561/2006), så reglerne bliver tilpasset de særlige karakteristika, der kendetegner lejlighedsvis kørsel med busser (turistbuskørsel).

Dansk Erhverv støtter Kommissionens forslag. Der har længe været et ønske i branchen om at tage højde for turistbussektorens særlige forhold i køre- og hviletidsreglerne, der på en række punkter adskiller sig for rutekørsel med bus og godskørsel med lastbil.

Reglerne skal tilpasses sektorens behov



Kommissionens forslag vil betyde, at turistrejser med busser i højere grad kan tilrettelægges og udføres i overensstemmelse med kundernes ønsker eller i travle sæsonperioder.

Fx kan der under turistbuskørsel være behov for flere stop undervejs på køreturen til destinationen, hvor det kan være hensigtsmæssigt, at chaufførens pauser ifm. disse stop 'tæller med' i køre- og hviletidsregnskabet. Kørselsbehovet under passagernes besøg på destinationen kan omvendt være relativt lille, mens der samtidig er behov for større fleksibilitet, fx i forbindelse med opståede forsinkelser/fremrykning af de rejsendes tidsplan mm. Det bør reglerne kunne rumme.

Turistbuschaufførens rolle adskiller sig på flere punkter fra godschaufførens, og derfor er specifikke køre- og hviletidsregler nødvendige for, at der kan ydes god service.

Turistbusrejser er en bæredygtig rejseform, som kan gøres mere attraktiv med Kommissionens forslag, fordi det betyder, at rejserne i højere grad kan tilrettelægges efter de rejsendes behov. Sektoren har desuden været ekstremt hårdt ramt af corona-pandemien, og enhver forbedring af rammevilkårene, der understøtter erhvervets genrejsning og udvikling, er kærkomment.

Der skal i ændringen af reglerne findes en balance, der bevarer høj trafikikker og sikrer tiltrækningen af kvalificerede arbejdskraft, som der i de kommende år er mangel på.

Bemærkninger til de konkrete ændringsforslag

Kommissionen foreslår grundlæggende tre konkrete ændringer.

For det *første* bliver det muligt at opdele pauser i tre perioder på 15 minutter. Det er et godt tiltag at indføre mere fleksibilitet til afholdelse af pauser. Det passer godt med, at turistbuschauffører ofte holder stille med rejsende i flere kortere periode, fx i forbindelse med rundture og småattraktioner o.lign. på rejsedestinationen.

For det *andet* bliver det muligt at udskyde starten på chaufførernes daglige hviletid med én time, når den samlede daglige køretid for den pågældende dag ikke overstiger syv timer; eller udskyde den daglige hviletid med to timer, når den samlede daglige køretid ikke overstiger fem timer. Det er dog kun muligt at bruge denne udskydelse en gang i løbet af en rejse på otte dage eller mere.



Dansk Erhverv mener, at muligheden for at udskyde den daglige hviletid er meget positiv, men at der bør arbejde på, at begrænsningen på en gang udvides og gøres mere fleksibel. Desuden kan der med fordel arbejdes på, at det er muligt to gange ugentligt at øge chaufførernes rådighedstid fra de nuværende 15 timer til 16 timer.

For det *tredje* bliver det muligt at anvende ”12-dages reglen” ifm. indenlandsk turistbuskørsel. Det bakker Dansk Erhverv op omkring, så turistbuskørsel bliver sidestillet, uanset om der er tale om national og international kørsel (reglen gælder kun for sidstnævnte i dag).

Da ”12-dages reglen” skal revideres, kan man i samme ombæring med fordel justere kravet til hviletid efter turen, så hviletid fremover bliver afhængig af, hvor mange dage, man har brugt undtagelsen.

Andre bemærkninger

For godschauffører er der i 2020 (Vejpakken) vedtaget lempeligere regler mht. reducerede ugehvile ifm. international transport. Det betyder, at det er muligt at afholde to reducerede ugentlige hvile i træk. En lignende bestemmelse for turistbuskørsel vil være en fordel ifm. planlægningen af busrejser mm. og understøtter samme formål, som Kommissionen foreslår. Derfor bør den danske regering arbejde for, at det bringes på bordet i forhandlingerne.

På samme måde vil det øge fleksibiliteten i sektoren, hvis den nuværende rådighedstid bliver hævet fra de nuværende 21 timer til 24 timer ved flermandsbetjening.”

Forbrugerrådet Tænk

”[D]et er afgørende for sikkerheden, både for buspassagerer og andre trafikanter, at der er regler, der sikrer at chaufførerne ikke kører med så få, korte eller sjældne pauser, at det bliver uforsvarligt. Det er derfor vigtigt, at der holdes øje med følgerne af den foreslåede lempelse.

Men endnu vigtigere end de konkrete regler er det, at der er tilstrækkelig kontrol med at reglerne overholdes. Vi skal derfor opfordre til, at lempelsen af reglerne ikke følges ad af en tilsvarende lempelse i håndhævelsen. Netop når reglerne lempes, er der brug for et skærpet kontrolsystem med, at der ikke sker overtrædelser.”



9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er endnu ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen forholder sig positivt til det overordnede formål med Kommissionens forslag til ændring af køre- og hviletidsforordningen.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.