



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

**Bryssel den 15 juli 2020
(OR. en)**

**2017/0121 (COD)
LEX 2012**

PE-CONS 24/20

**TRANS 271
SOC 415
EMPL 328
MI 192
CODEC 537**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
OM FASTSTÄLLANDE AV SÄRSKILDA REGLER MED AVSEENDE PÅ
DIREKTIV 96/71/EG OCH DIREKTIV 2014/67/EU
FÖR UTSTATIONERING AV FÖRARE INOM VÄGTRANSPORTSEKTORN
OCH OM ÄNDRING AV DIREKTIV 2006/22/EG VAD GÄLLER TILLSYNSKRAV
OCH FÖRORDNING (EU) nr 1024/2012**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2020/...

av den 15 juli 2020

**om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG
och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn
och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav
och förordning (EU) nr 1024/2012**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet³, och

¹ EUT C 197, 8.6.2018, s. 45.

² EUT C 176, 23.5.2018, s. 57.

³ Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 april 2019 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 7 april 2020 (EUT C 149, 5.5.2020, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 9 juli 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT).

av följande skäl:

- (1) För att skapa en säker, effektiv och socialt ansvarsfull vägtransportsektor är det nödvändigt att säkerställa tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förare, å ena sidan, och lämpliga affärsvillkor och villkor som främjar rättvis konkurrens för vägtransportföretag, å andra sidan. Med tanke på att arbetskraften inom vägtransportsektorn är mycket rörlig behövs sektorsspecifika regler för att säkerställa balans mellan vägtransportföretagens frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster, den fria rörligheten för varor, tillfredsställande arbetsvillkor och det sociala skyddet för förare.
- (2) Med tanke på att vägtransporttjänster kännetecknas av en hög grad av rörlighet måste särskild uppmärksamhet ägnas åt att säkerställa att förare kan dra nytta av de rättigheter som tillkommer dem och att vägtransportföretag, av vilka flertalet är små företag, inte ställs inför oproportionella administrativa hinder eller diskriminerande kontroller som i onödan begränsar deras frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. Av samma skäl måste alla nationella regler som tillämpas på vägtransporter vara proportionella och motiverade, med hänsyn till behovet av att säkerställa tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förarna och underlätta utövandet av friheten att tillhandahålla vägtransporttjänster som bygger på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska vägtransportföretag.

- (3) Balansen mellan åtgärder för att förbättra de sociala villkoren och arbetsvillkoren för förare och åtgärder för att underlätta utövandet av friheten att tillhandahålla vägtransporttjänster som bygger på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska vägtransportföretag är avgörande för en välfungerande inre marknad.
- (4) Vid en utvärdering av ändamålsenligheten och effektiviteten i unionens nuvarande sociallagstiftning inom vägtransportsektorn har vissa kryphål i de befintliga bestämmelserna samt brister i fråga om upprätthållandet av efterlevnaden av dem konstaterats, till exempel sådana som avser bruket av brevlådeföretag. Dessutom finns det ett antal avvikelser mellan medlemsstaterna vad gäller tolkningen, tillämpningen och genomförandet av dessa bestämmelser, vilket skapar en tung administrativ börda för förare och vägtransportföretag. Detta skapar rättslig osäkerhet, vilket är skadligt för de sociala villkoren och arbetsvillkoren för förare och för förutsättningarna för rättvis konkurrens för vägtransportföretag inom sektorn.
- (5) I syfte att säkerställa att Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG¹ och 2014/67/EU² tillämpas korrekt behövs förstärkta kontroller och förstärkt samarbete på unionsnivå för att motverka bedrägerier med anknytning till utstationering av förare.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EGT L 18, 21.1.1997, s. 1).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU av den 15 maj 2014 om tillämpning av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen) (EUT L 159, 28.5.2014, s. 11).

- (6) Kommissionen konstaterade i sitt förslag av den 8 mars 2016 om översyn av direktiv 96/71/EG att genomförandet av det direktivet ger upphov till särskilda rättsliga frågor och svårigheter inom den mycket rörliga vägtransportsektorn och att dessa problem lämpligast skulle behandlas genom sektorsspecifik lagstiftning om vägtransporter.
- (7) För att säkerställa ett ändamålsenligt och proportionellt genomförande av direktiv 96/71/EG inom vägtransportsektorn är det nödvändigt att upprätta sektorsspecifika regler som återspeglar särdragen hos den mycket rörliga arbetskraften inom vägtransportsektorn och som skapar en balans mellan det sociala skyddet för förare och vägtransportföretags frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. Bestämmelserna om utstationering av arbetstagare i direktiv 96/71/EG, och om tillämpningen av dessa bestämmelser i direktiv 2014/67/EU, är tillämpliga på vägtransportsektorn och bör omfattas av de särskilda reglerna i det här direktivet.
- (8) Med tanke på att transportsektorn kännetecknas av stor rörlighet utstationeras förare i allmänhet inte till en annan medlemsstat enligt tjänsteavtal för långa tidsperioder, vilket ibland är fallet inom andra sektorer. Det bör därför förtydligas under vilka omständigheter reglerna om långvarig utstationering i direktiv 96/71/EG inte är tillämpliga på sådana förare.

- (9) Välavvägda sektorsspecifika regler om utstationering bör bygga på förekomsten av en tillräcklig koppling mellan å ena sidan föraren och den tillhandahållna tjänsten och å andra sidan en värdmedlemsstats territorium. För att göra det lättare att upprätthålla efterlevnaden av dessa regler bör det göras åtskillnad mellan olika typer av transporter beroende på graden av koppling till värdmedlemsstatens territorium.
- (10) När en förare utför bilaterala transporter från den medlemsstat där företaget är etablerat (*etableringsmedlemsstaten*) till en annan medlemsstats eller ett tredjelands territorium eller tillbaka till etableringsmedlemsstaten, utmärks tjänsten av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten. Det är möjligt att en förare utför flera bilaterala transporter under en resa. Det skulle utgöra en oproportionell begränsning av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster om utstationeringsreglerna – och därmed de anställningsvillkor som garanteras i värdmedlemsstaten – var tillämpliga på sådana bilaterala transporter.

- (11) Det bör klargöras att internationell transport som är i transit genom en medlemsstats territorium inte utgör en utstationeringssituation. Sådan transport kännetecknas av det faktum att föraren passerar genom medlemsstaten utan att lasta eller lossa gods och utan att ta upp eller släppa av passagerare, och det finns därför ingen betydande koppling mellan förarens verksamhet och transitmedlemsstaten. Frågan huruvida förarens närvaro i en medlemsstat ska kvalificeras som transit påverkas därför inte av stopp som görs av exempelvis hygienskäl.
- (12) När en förare utför en kombinerad transport utmärks den tjänst som tillhandahålls under den inledande eller avslutande vägtransportsträckan av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten om vägtransportsträckan i sig utgör en bilateral transport. Däremot finns en tillräcklig koppling till en värdmedlemsstats territorium när vägtransportsträckan utförs inom värdmedlemsstaten eller i form av en icke-bilateral internationell transport, och därför bör utstationeringsreglerna vara tillämpliga.

- (13) När en förare utför andra typer av transporter, särskilt cabotagetransport eller icke-bilaterala internationella transporter, finns en tillräcklig koppling till värdsmedlemsstatens territorium. Kopplingen föreligger vid cabotagetransport enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 1072/2009¹ och (EG) nr 1073/2009² eftersom hela transporten äger rum i en värdmedlemsstat och tjänsten därmed har en nära koppling till värdmedlemsstatens territorium. En icke-bilateral internationell transport kännetecknas av det faktum att föraren utför internationell transport utanför det utstationerande företags etableringsmedlemsstat. De utförda tjänsterna är därför kopplade till den berörda värdmedlemsstaten snarare än till etableringsmedlemsstaten. I dessa fall krävs sektorsspecifika regler endast med avseende på administrativa krav och kontrollåtgärder.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (14) Medlemsstaterna bör i enlighet med direktiv 2014/67/EU säkerställa att de arbets- och anställningsvillkor som avses i artikel 3 i direktiv 96/71/EG och som är fastställda i bestämmelser i nationella lagar eller andra författningar eller i kollektivavtal eller skiljedomar som, på deras territorier, förklarats ha allmän giltighet eller på annat sätt är tillämpliga i enlighet med artikel 3.1 och 3.8 i direktiv 96/71/EG, på ett tillgängligt och öppet sätt tillhandahålls transportföretag från andra medlemsstater och utstationerade förare. Detta bör i relevanta fall inbegripa arbets- och anställningsvillkor som fastställs genom kollektivavtal som är allmänt tillämpliga på alla likartade företag i det berörda geografiska området. Den relevanta informationen bör i synnerhet omfatta de lönekomponenter som är obligatoriska enligt sådana instrument. I enlighet med direktiv 2014/67/EU ska arbetsmarknadens parter involveras.
- (15) Vägtransportföretag i unionen står inför en växande konkurrens från vägtransportföretag som är baserade i tredjeländer. Det är därför av yttersta vikt att säkerställa att vägtransportföretag i unionen inte diskrimineras. Enligt artikel 1.4 i direktiv 96/71/EG får företag som är etablerade i en icke-medlemsstat inte behandlas förmånligare än företag som är etablerade i en medlemsstat. Denna princip bör även gälla med avseende på de särskilda regler om utstationering som föreskrivs i det här direktivet. Den bör i synnerhet gälla när vägtransportföretag i tredjeländer utför transporter enligt bilaterala eller multilaterala avtal som ger tillträde till unionsmarknaden.

- (16) Europeiska Transportministerkonferensens (*ETMK*) multilaterala kvotsystem är ett av de viktigaste instrument som reglerar tillträdet till unionsmarknaden för vägtransportföretag i tredjeländer och tillträdet till tredjelandsmarknader för vägtransportföretag i unionen. Det antal tillstånd som tilldelas varje medlemsland i ETMK beslutas på årsbasis. Medlemsstaterna måste iaktta sin skyldighet att inte diskriminera unionsföretag, inbegripet när det gäller att komma överens om villkor för tillträde till unionsmarknaden inom ramen för ETMK.
- (17) Befogenheten att förhandla om och ingå den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) ligger hos unionen som en del av dess exklusiva externa befogenheter. Unionen bör, i enlighet med artikel 2.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006¹, anpassa de kontrollmekanismer som kan användas för att kontrollera tredjelandsföretags efterlevnad av sociallagstiftning på nationell nivå och unionsnivå till de kontrollmekanismer som gäller för unionsföretag.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (18) Svårigheter har också visat sig när reglerna om utstationering av arbetstagare i direktiv 96/71/EG och reglerna om de administrativa kraven i direktiv 2014/67/EU ska tillämpas på den mycket rörliga vägtransportsektorn. Okoordinerade nationella åtgärder avseende tillämpning av och kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn har skapat rättslig osäkerhet och en tung administrativ börda för utlandsetablerade vägtransportföretag i unionen. Detta har lett till onödiga begränsningar av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster, med negativa sidoeffekter på sysselsättningen och på vägtransportföretagens konkurrenskraft. Administrativa krav och kontrollåtgärder behöver därför harmoniseras. Detta skulle också förhindra att vägtransportföretag drabbas av onödiga förseningar.
- (19) I syfte att säkerställa en ändamålsenlig och effektiv kontroll av efterlevnaden av de sektorsspecifika reglerna om utstationering av arbetstagare och för att undvika en oproportionell administrativ börda för utlandsetablerade vägtransportföretag i unionen, bör särskilda administrativa krav och kontrollåtgärder fastställas inom vägtransportsektorn, med fullt utnyttjande av kontrollverktyg såsom digitala färdskrivare. För att kunna övervaka att de skyldigheter som fastställs i detta direktiv och direktiv 96/71/EG fullgörs och samtidigt minska denna uppgifts komplexitet, bör medlemsstaterna få ålägga vägtransportföretag enbart de administrativa krav och kontrollåtgärder som anges i detta direktiv, vilka är anpassade till vägtransportsektorn.

- (20) Transportföretag behöver rättslig säkerhet om vilka regler och krav de ska följa. Dessa regler och krav bör vara tydliga, begripliga och lättillgängliga för transportföretagen, och bör möjliggöra ändamålsenliga kontroller. Det är viktigt att nya regler inte medför en onödig administrativ börda och att de tar vederbörlig hänsyn till små och medelstora företags intressen.
- (21) Förarens administrativa börda och dokumenthanteringsuppgifter bör vara rimliga. Medan vissa handlingar bör finnas tillgängliga i fordonet för inspektion vid vägkontroller bör därför andra handlingar göras tillgängliga via det offentliga gränssnitt som är anslutet till det informationssystem för den inre marknaden (*IMI*) som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012¹ av vägtransportföretagen och, vid behov, av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där vägtransportföretaget är etablerad. De behöriga myndigheterna bör använda den ram för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna som fastställs i direktiv 2014/67/EU.
- (22) För att underlätta kontrollen av att de utstationeringsregler som fastställs i detta direktiv efterlevs bör vägtransportföretag lämna in en utstationeringsdeklaration till de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där de utstationerar förare.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 | av den 25 oktober 2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden och om upphävande av kommissionens beslut 2008/49/EG (*IMI-förordningen*) (EUT L 316, 14.11.2012, s. 1).

- (23) För att minska vägtransportföretagens administrativa börda är det nödvändigt att göra det enklare att lämna in och uppdatera utstationeringsdeklarationer. Kommissionen bör därför utarbeta ett flerspråkigt offentligt gränssnitt som vägtransportföretag har åtkomst till och kan använda för att lämna in och uppdatera information om utstationeringar och vid behov lämna in andra relevanta handlingar till IMI.
- (24) Med tanke på att arbetsmarknadens parter i vissa medlemsstater spelar en avgörande roll när det gäller tillämpningen av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn bör medlemsstaterna kunna förse nationella arbetsmarknadsparter med relevant information som delats via IMI med det enda syftet att kontrollera att bestämmelserna om utstationering efterlevs, samtidigt som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679¹ respekteras. Den relevanta informationen bör tillhandahållas arbetsmarknadens parter på annat sätt än via IMI.
- (25) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i syfte att specificera funktionerna hos det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011².

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (26) En adekvat, effektiv och konsekvent tillsyn över reglerna om arbetstider och viloperioder är av avgörande betydelse för att man ska kunna förbättra trafiksäkerheten, skydda förarnas arbetsvillkor och förhindra snedvridningar av konkurrensen på grund av bristande efterlevnad. Därför är det önskvärt att tillämpningsområdet för de befintliga enhetliga tillsynskraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG¹ utvidgas till att omfatta kontroll av att de arbetstidsbestämmelser som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG² efterlevs.
- (27) Med tanke på de dataserier som krävs för att kontrollera efterlevnaden av arbetstidsreglerna i direktiv 2002/15/EG är vägkontrollernas omfattning beroende av att teknik som möjliggör täckning av en tillräckligt lång tidsperiod utvecklas och införs. Vägkontroller bör begränsas till de aspekter som kan kontrolleras effektivt med hjälp av färdskrivaren och annan registreringsutrustning ombord och omfattande kontroller bör endast utföras i företagens lokaler.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

- (28) Vägkontroller bör genomföras snabbt och effektivt så att kontrollen tar så kort tid som möjligt, med minsta möjliga försening för föraren. Det bör göras en tydlig åtskillnad mellan vägtransportföretags skyldigheter och förarens skyldigheter.
- (29) Samarbete mellan medlemsstaternas tillsynsmyndigheter bör främjas ytterligare genom samordnade kontroller, vilka medlemsstaterna bör eftersträva att utvidga till kontroller i företagens lokaler. Europeiska arbetsmyndigheten, vars verksamhetsområde enligt artikel 1.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149¹ omfattar direktiv 2006/22/EG, skulle kunna fylla en viktig funktion när det gäller att bistå medlemsstater som utför samordnade kontroller och skulle kunna stödja insatser för utbildning och praktik.
- (30) Det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller genomförandet av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn har visat sig vara otillräckligt, vilket gör gränsöverskridande efterlevnadskontrollen svårare, ineffektiv och inkonsekvent. Det är därför nödvändigt att inrätta ett regelverk för effektiv kommunikation och ömsesidigt bistånd, inbegripet utbyte av uppgifter om överträdelser och av information om god praxis vad gäller efterlevnadskontroll.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149 av den 20 juni 2019 om inrättande av Europeiska arbetsmyndigheten, om ändring av förordningarna (EG) nr 883/2004, (EU) nr 492/2011 och (EU) 2016/589 och om upphävande av beslut (EU) 2016/344 (EUT L 186, 11.7.2019, s. 21).

- (31) I syfte att främja ett ändamålsenligt administrativt samarbete och ett ändamålsenligt informationsutbyte ska medlemsstaterna enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009¹ koppla samman sina nationella elektroniska register genom systemet Europeiska registret för vägtransportföretag. Den information som vid en vägkontroll är tillgänglig via det systemet bör utvidgas.
- (32) För att underlätta och förbättra kommunikationen mellan medlemsstaterna, säkerställa en enhetligare tillämpning av sociallagstiftningen inom transportsektorn och göra det lättare för vägtransportföretagen att efterleva administrativa krav vid utstationering av förare bör kommissionen ta fram en eller flera nya moduler för IMI. Det är viktigt att IMI gör det möjligt att utföra giltighetskontroller av utstationeringsdeklarationer under vägkontroller.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

- (33) Informationsutbytet inom ramen för ett ändamålsenligt administrativt samarbete och ömsesidigt bistånd mellan medlemsstater bör ske i enlighet med de regler om skydd av personuppgifter som fastställs i förordning (EU) 2016/679 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725¹. Det informationsutbyte som sker genom IMI bör också ske i enlighet med förordning (EU) nr 1024/2012.
- (34) För att öka ändamålsenligheten, effektiviteten och enhetligheten i tillsynen är det önskvärt att utveckla de befintliga nationella riskvärderingssystemens funktioner och utöka användningen av dessa system. Åtkomst till uppgifterna i riskvärderingssystemen skulle göra det möjligt för behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten att på ett bättre sätt inrikta kontrollerna på vägtransportföretag som inte följer reglerna. En gemensam formel för beräkning av ett transportföretags riskvärdering bör bidra till en rättvisare behandling av vägtransportföretag vid kontroller.
- (35) Som en följd av Lissabonfördragets ikraftträdande bör de befogenheter som tilldelas kommissionen enligt direktiv 2006/22/EG anpassas till artiklarna 290 och 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

- (36) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv 2006/22/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i syfte att öka den lägsta procentandel av förarens arbetsdagar som kontrolleras av medlemsstater till 4 %; att ytterligare klargöra definitionerna av de kategorier av statistik som ska samlas in; att utse ett organ för aktivt främjande av utbyte av uppgifter, erfarenheter och information mellan medlemsstaterna; att fastställa en gemensam formel för beräkningen av ett företags riskvärdering; att fastställa riktlinjer för bästa metoder för tillsynsåtgärder; att fastställa en gemensam metod för registrering och kontroll av perioder av annat arbete samt registrering och kontroll av perioder på minst en vecka under vilken en förare har lämnat fordonet och inte kan bedriva verksamhet med nämnda fordon; samt att verka för en gemensam strategi för genomförandet av detta direktiv, att verka för en enhetlig strategi och en harmoniserad tolkning av förordning (EG) nr 561/2006 mellan tillsynsmyndigheterna och att främja dialog mellan transportsektorn och tillsynsmyndigheterna. Kommissionen bör när den antar genomförandeaakter om framtagandet av en gemensam formel för beräkningen av ett företags riskvärdering i synnerhet säkerställa att företag behandlas lika vid beaktandet av de kriterier som anges i detta direktiv. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.

- (37) I syfte att återspegla utvecklingen av bästa metoder vad gäller kontroller och standardutrustning som ska finnas tillgänglig för tillsynsenheter och för att fastställa eller uppdatera viktningen av allvarlighetsgraden av överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014¹ bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilaga I, II respektive III till direktiv 2006/22/EG. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning². För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (38) Direktiv 2006/22/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

¹ 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).

² EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (39) Vissa särskilda regler om utstationering riktar sig till transportföretagen, som bär konsekvenserna av sina eventuella överträdelser av de reglerna. I syfte att förhindra missbruk när företag upphandlar transporttjänster av vägtransportföretag som bedriver godstransporter på väg bör medlemsstaterna också föreskriva tydliga och förutsebara regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer i fall då de visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster som de beställt innebar överträdelser av särskilda regler om utstationering.
- (40) För att säkerställa rättvisa konkurrensvillkor och lika villkor för arbetstagare och företag behöver man göra framsteg i fråga om smart tillsyn och ge så mycket stöd som möjligt för att riskvärderingssystem ska införas och användas fullt ut.
- (41) Kommissionen bör utvärdera effekterna av tillämpningen och av kontrollen av efterlevnaden av reglerna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn och lämna in en rapport om resultaten av utvärderingen till Europaparlamentet och rådet, när så är lämpligt tillsammans med ett lagstiftningsförslag.

- (42) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa, å ena sidan, tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förare och, å andra sidan, lämpliga affärsvillkor och villkor som främjar rättvis konkurrens för vägtransportföretag, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av detta direktivs omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (43) De nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv bör tillämpas från och med det datum som infaller 18 månader efter dagen för ikraftträdandet av detta direktiv. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957¹ ska tillämpas på vägtransportsektorn, i enlighet med artikel 3.3 i det direktivet, från och med den ... [18 månader efter dagen för ikraftträdandet av detta direktiv].

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957 av den 28 juni 2018 om ändring av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EUT L 173, 9.7.2018, s. 16).

Artikel 1

Särskilda regler om utstationering av förare

1. I denna artikel fastställs särskilda regler vad gäller vissa aspekter av direktiv 96/71/EG avseende utstationering av förare inom vägtransportsektorn och av direktiv 2014/67/EU avseende administrativa krav och kontrollåtgärder för utstationering av dessa förare.
2. Dessa särskilda regler är tillämpliga på förare som är anställda av företag som är etablerade i en medlemsstat som vidtar den gränsöverskridande åtgärd som avses i artikel 1.3 a i direktiv 96/71/EG.
3. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren utför bilaterala transporter av gods.

Inom ramen för detta direktiv avses med *en bilateral transport av gods* förflyttning av gods på grundval av ett transportavtal, från etableringsmedlemsstaten, enligt definitionen i artikel 2.8 i förordning (EG) nr 1071/2009, till en annan medlemsstat eller till ett tredjeland, eller från en annan medlemsstat eller ett tredjeland till etableringsmedlemsstaten.

Från och med den ... [18 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv], som är den dag från och med vilken förare, enligt artikel 34.7 i förordning (EU) nr 165/2014, ska registrera uppgifter om gränspassage manuellt, ska medlemsstaterna tillämpa undantaget för bilaterala transporter av gods enligt första och andra styckena i denna punkt även när föraren utöver att utföra en bilateral transport utför en lastnings- och/eller lossningsaktivitet i de medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte lastar och lossar godset i samma medlemsstat.

Om en bilateral transport som utgår från etableringsmedlemsstaten, och under vilken ingen ytterligare aktivitet utförs, följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, ska undantaget för ytterligare aktiviteter i tredje stycket vara tillämpligt för högst två ytterligare lastnings- och/eller lossningsaktiviteter, enligt de villkor som anges i tredje stycket.

Undantagen enligt tredje och fjärde styckena i denna punkt för ytterligare aktiviteter ska vara tillämpliga endast till och med den dag från och med vilken smarta färdskrivare som uppfyller det krav avseende registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014 ska monteras i fordon som registreras i en medlemsstat för första gången enligt artikel 8.1 fjärde stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska undantagen i tredje och fjärde styckena i denna punkt för ytterligare aktiviteter vara tillämpliga endast för förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i den förordningen.

4. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren utför bilaterala transporter av personer.

Inom ramen för detta direktiv avses med en bilateral transport vid internationella persontransporter, tillfälliga eller med linjetrafik, i den mening som avses i förordning (EG) nr 1073/2009, att en förare utför någon av följande åtgärder:

- a) Tar upp passagerare i etableringsmedlemsstaten och släpper av dem i en annan medlemsstat eller ett tredjeland.
- b) Tar upp passagerare i en medlemsstat eller i ett tredjeland och släpper av dem i etableringsmedlemsstaten.

- c) Tar upp och släpper av passagerare i etableringsmedlemsstaten i syfte att utföra lokala utflykter i en annan medlemsstat eller ett tredjeland, i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009.

Från och med den ... [18 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv], som är den dag från och med vilken förare ska, enligt artikel 34.7 i förordning (EU) nr 165/2014, registrera uppgifter om gränspassage manuellt, ska medlemsstaterna tillämpa undantaget för bilaterala transporter av personer enligt första och andra styckena i denna punkt även när föraren utöver att utföra en bilateral transport tar upp passagerare en gång och/eller släpper av passagerare en gång i medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte erbjuder persontransporttjänster mellan två platser i den medlemsstat som passeras. Detsamma ska gälla för returresan.

Undantaget i tredje stycket i denna punkt för ytterligare aktiviteter ska vara tillämpligt endast till och med den dag från och med vilken smarta färdskrivare som uppfyller det krav avseende registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014 ska monteras i fordon som registreras i en medlemsstat för första gången enligt artikel 8.1 fjärde stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska undantaget i tredje stycket i denna punkt för ytterligare aktiviteter vara tillämpligt endast för förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i den förordningen.

5. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren korsar en medlemsstats territorium utan att lasta eller lossa gods och utan att ta upp eller släppa av passagerare.
6. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren utför den inledande eller avslutande vägtransportsträckan i en kombinerad transport enligt definitionen i rådets direktiv 92/106/EEG¹ om vägtransportsträckan i sig utgörs av bilaterala transporter enligt definitionen i punkt 3 i den här artikeln.
7. En förare som utför cabotagetransport enligt definitionerna i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009 ska anses vara utstationerad i enlighet med direktiv 96/71/EG.
8. En utstationering ska, vid tillämpning av artikel 3.1a i direktiv 96/71/EG, anses upphöra när föraren lämnar värdmedlemsstaten vid utförandet av den internationella gods- eller persontransporten. Den utstationeringsperioden ska inte slås samman med tidigare utstationeringsperioder i samband med sådana internationella transporter utförda av samma förare eller en annan förare som han eller hon ersätter.

¹ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

9. Medlemsstaterna ska i enlighet med direktiv 2014/67/EU säkerställa att de arbets- och anställningsvillkor som avses i artikel 3 i direktiv 96/71/EG och som är fastställda i bestämmelser i nationella lagar eller andra författningar eller i kollektivavtal eller skiljedomar som, på deras territorier, förklarats ha allmän giltighet eller på annat sätt är tillämpliga i enlighet med artikel 3.1 och 3.8 i direktiv 96/71/EG, på ett tillgängligt och öppet sätt tillhandahålls transportföretag från andra medlemsstater och utstationerade förare. Den relevanta informationen ska i synnerhet omfatta de lönekomponenter som är obligatoriska enligt sådana instrument, inbegripet i relevanta fall genom kollektivavtal som är allmänt tillämpliga på alla likartade företag i det berörda geografiska området.
10. Transportföretag som är etablerade i en icke-medlemsstat får inte behandlas förmånligare än företag som är etablerade i en medlemsstat, inbegripet när de utför transporter enligt bilaterala eller multilaterala avtal som ger tillträde till unionsmarknaden eller delar av denna.

11. Genom undantag från artikel 9.1 och 9.2 i direktiv 2014/67/EU får medlemsstaterna endast införa följande administrativa krav och kontrollåtgärder med avseende på utstationering av förare:
- a) En skyldighet för det vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat att lämna in en utstationeringsdeklaration till de nationella behöriga myndigheterna i en medlemsstat till vilken föraren är utstationerad senast vid utstationeringens början, med användning av ett flerspråkigt standardformulär i det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (*IMI*), som inrättats genom förordning (EU) nr 1024/2012; denna utstationeringsdeklaration ska innehålla följande information:
 - i) Vägtransportföretagets identitet, åtminstone i form av gemenskapstillståndets nummer, om detta nummer är tillgängligt.
 - ii) Kontaktuppgifter för trafikansvarig eller annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten, för kontakter med de behöriga myndigheterna i den värdmedlemsstat där tjänsterna tillhandahålls samt för utskick och mottagande av handlingar eller delgivningar.
 - iii) Förarens identitet, bostadsadress och körkortsnummer.

- iv) Startdatum för förarens anställningsavtal, och uppgift om vilken lag som är tillämplig på detta.
 - v) Utstationeringens planerade startdatum och slutdatum.
 - vi) Motorfordonens registreringsnummer.
 - vii) Huruvida de utförda transporttjänsterna utgör godstransport, persontransport, internationell transport eller cabotagetransport.
- b) En skyldighet för vägtransportföretaget att säkerställa att föraren i pappersform eller elektronisk form har tillgång till, och en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla, följande:
- i) En kopia av den utstationeringsdeklaration som lämnats in via IMI.
 - ii) Bevis avseende de transporter som äger rum i värdmedlemsstaten, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009.

- iii) Färdskrivardata, särskilt landssymbolerna för de medlemsstater där föraren har befunnit sig vid utförandet av internationella vägtransporter eller cabotagetransport, i enlighet med registrerings- och dokumentationskraven i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014.
- c) En skyldighet för vägtransportföretaget att efter utstationeringsperioden, via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI, på direkt begäran av de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där utstationeringen ägde rum, sända kopior av de handlingar som avses i led b ii och iii i denna punkt samt dokumentation avseende förarens lön med avseende på utstationeringsperioden, anställningsavtalet eller en likvärdig handling i den mening som avses i artikel 3 i rådets direktiv 91/533/EEG¹, tidsrapporter som avser förarens arbete samt betalningsbevis.

¹ Rådets direktiv 91/533/EEG av den 14 oktober 1991 om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet (EGT L 288, 18.10.1991, s. 32).

Vägtransportföretaget ska skicka dokumentationen via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI senast åtta veckor från och med dagen för begäran. Om vägtransportföretaget inte lämnar in den begärda dokumentationen inom denna tidsperiod får de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum via IMI begära bistånd av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten i enlighet med artiklarna 6 och 7 i direktiv 2014/67/EU. När en sådan begäran om ömsesidigt bistånd görs ska de behöriga myndigheterna i vägtransportföretagets etableringsmedlemsstat ha tillgång till utstationeringsdeklarationen och annan relevant information som lämnats in av vägtransportföretaget via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska säkerställa att de tillhandahåller de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum den begärda dokumentationen via IMI inom 25 arbetsdagar från och med dagen för begäran om ömsesidigt bistånd.

I syfte att fastställa om en förare inte ska anses vara utstationerad enligt punkterna 3 och 4 i denna artikel, får medlemsstaterna som kontrollåtgärd endast införa en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla, i pappersform eller elektronisk form, bevis på relevanta internationella transporter, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009, och färdskrivardata som avses i led b iii i den här punkten.

12. I kontrollsyfte ska vägtransportföretaget hålla de utstationeringsdeklarationer som avses i punkt 11 a uppdaterade i det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.
13. Informationen från utstationeringsdeklarationerna ska i kontrollsyfte sparas i IMI:s arkiv i 24 månader.

En medlemsstat får tillåta att den behöriga myndigheten på annat sätt än via IMI tillhandahåller nationella arbetsmarknadsparter relevant information som finns i IMI i den utsträckning som är nödvändig för att kontrollera efterlevnaden av utstationeringsregler och i enlighet med nationell rätt och praxis, förutsatt att

- a) informationen avser en utstationering till den berörda medlemsstatens territorium,
 - b) informationen används uteslutande för tillämpning av utstationeringsregler, och
 - c) eventuell behandling av uppgifter utförs i enlighet med förordning (EU) 2016/679.
14. Senast den ... [sex månader efter ikraftträdandet av detta direktiv] ska kommissionen genom en genomförandeakt specificera funktionerna hos det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 4.2.

15. Medlemsstaterna ska undvika onödiga förseningar i genomförandet av kontrollåtgärderna som skulle kunna påverka utstationeringens varaktighet och datum.
16. De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ska samarbeta nära och ge varandra ömsesidigt bistånd och all relevant information på de villkor som fastställs i direktiv 2014/67/EU och i förordning (EG) nr 1071/2009.

Artikel 2

Ändring av direktiv 2006/22/EG

Direktiv 2006/22/EG ska ändras på följande sätt:

1. Titeln ska ersättas med följande:

”Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG”.

2. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte

I detta direktiv fastställs minimivillkor för genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006* och (EU) nr 165/2014** och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG***.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

** 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).

*** Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).”

3. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

”Dessa kontroller ska varje år täcka ett stort och representativt genomsnitt av mobila arbetstagare, förare, företag och fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 samt av mobila arbetstagare och förare som omfattas av direktiv 2002/15/EG. Vägkontroller avseende efterlevnad av direktiv 2002/15/EG ska begränsas till aspekter som effektivt kan kontrolleras med hjälp av färdskrivaren och annan registreringsutrustning. En heltäckande kontroll av efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG får endast utföras i företagens lokaler.”

b) I punkt 3 ska första och andra styckena ersättas med följande:

”Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna på ett sådant sätt att minst 3 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 kontrolleras. Under vägkontrollen ska föraren tillåtas att ta kontakt med sitt huvudkontor, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter i syfte att innan vägkontrollen är avslutad tillhandahålla bevis som eventuellt saknas i fordonet; detta påverkar inte förarens skyldighet att säkerställa att färdskrivarutrustningen används på rätt sätt.

Från och med den 1 januari 2012 får kommissionen genom en genomförandeakt öka den lägsta procentandelen till 4 %, förutsatt att den statistik som samlats in enligt artikel 3 visar att i genomsnitt mer än 90 % av alla kontrollerade fordon är utrustade med digital färdskrivare. När kommissionen fattar sitt beslut ska den även ta hänsyn till de befintliga tillsynsåtgärdernas ändamålsenlighet, särskilt i fråga om huruvida digitala färdskrivaruppgifter finns att tillgå i företagens lokaler. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.”

c) Följande punkt ska införas:

”3a. Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna av efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG med beaktande av det riskvärderingssystem som föreskrivs i artikel 9 i det här direktivet. Kontrollerna ska inriktas på ett företag om en eller flera av dess förare kontinuerligt eller allvarligt har överträtt förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014.”

d) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Den information som lämnas till kommissionen i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 13 i direktiv 2002/15/EG ska inbegripa uppgifter om antalet förare som kontrollerats på vägarna, antalet kontroller i företagens lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser samt antalet och typen av rapporterade överträdelser och ska ange huruvida det rör sig om person- eller godstransport.”

4. I artikel 3 ska femte stycket ersättas med följande:

”Kommissionen ska, om så krävs, genom genomförandeakter ytterligare klargöra definitionerna av de kategorier som anges i första stycket a och b. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.”

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Samordnade kontroller

Medlemsstaterna ska minst sex gånger om året utföra samordnade vägkontroller av förare och fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014.

Medlemsstaterna ska dessutom sträva efter att anordna samordnade kontroller i företagens lokaler.

Sådana samordnade kontroller ska utföras samtidigt av tillsynsmyndigheterna i minst två medlemsstater, varvid var och en agerar på sitt eget territorium.”

6. Artikel 6.1 ska ersättas med följande:

”1. Kontroller i företagens lokaler ska organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Denna typ av kontroller ska även utföras när allvarliga överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014 eller direktiv 2002/15/EG har upptäckts vid vägkontroller.”

7. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Led b ska ersättas med följande:

”b) Att överlämna tvåårsstatistiken till kommissionen i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006.”

ii) Följande led ska läggas till:

”d) Att säkerställa utbyte av information med övriga medlemsstater enligt artikel 8 i detta direktiv när det gäller tillämpningen av nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv och direktiv 2002/15/EG.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Ett utbyte av uppgifter, erfarenheter och information mellan medlemsstaterna ska främjas aktivt, i första hand, men inte uteslutande, genom den kommitté som avses i artikel 12.1 och varje sådant organ som kommissionen kan komma att utse genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.”

8. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Informationsutbyte

1. Information som bilateralt ställs till förfogande i enlighet med artikel 22.3 i förordning (EG) nr 561/2006 ska också utbytas mellan de organ som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 7 i detta direktiv

a) minst var sjätte månad efter det att detta direktiv har trätt i kraft,

b) på motiverad begäran av en medlemsstat i enskilda fall.

2. En medlemsstat ska tillhandahålla den information som begärs av en annan medlemsstat enligt punkt 1 b inom 25 arbetsdagar från mottagandet av begäran. En kortare tidsfrist får fastställas genom en ömsesidig överenskommelse mellan medlemsstaterna. I brådskande fall eller i fall som endast kräver en enkel kontroll i register, exempelvis register kopplade till ett riskvärderingssystem, ska den begärda informationen tillhandahållas inom tre arbetsdagar.

Om den mottagande medlemsstaten anser att begäran inte är tillräckligt motiverad ska den inom tio arbetsdagar från mottagandet av begäran informera den sökande medlemsstaten om detta. Den sökande medlemsstaten ska ytterligare motivera sin begäran. Om den sökande medlemsstaten inte ytterligare kan motivera sin begäran, får den mottagande medlemsstaten avvisa begäran.

Om det är svårt eller omöjligt att tillmötesgå en begäran om information eller att genomföra kontroller, inspektioner eller utredningar, ska den mottagande medlemsstaten informera den sökande medlemsstaten om detta inom tio arbetsdagar från mottagandet av begäran och vederbörligen motivera varför detta är svårt eller omöjligt. De berörda medlemsstaterna ska diskutera med varandra i syfte att finna en lösning.

Vid bestående förseningar i fråga om att tillhandahålla information till den medlemsstat inom vars territorium arbetstagaren är utstationerad ska kommissionen underrättas och vidta lämpliga åtgärder.

3. Det informationsutbyte som föreskrivs i denna artikel ska genomföras via informationssystemet för den inre marknaden (*IMI*), som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012*. Detta gäller dock inte information som medlemsstaterna utbyter genom sådan direkt åtkomst till nationella elektroniska register som avses i artikel 16.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009**.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 av den 25 oktober 2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden och om upphävande av kommissionens beslut 2008/49/EG (*IMI-förordningen*) (EUT L 316, 14.11.2012, s. 1).

** Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).”

9. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska införa ett riskvärderingssystem för företag som ska grundas på det relativa antal överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller av förordning (EU) nr 165/2014 eller av nationella bestämmelser som införlivar direktiv 2002/15/EG som har begåtts av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelser är.

Senast den ... [10 månader efter ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv] ska kommissionen genom genomförandeakter fastställa en gemensam formel för beräkning av ett företags riskvärdering. Denna gemensamma formel ska ta hänsyn till överträdelsernas antal, allvarlighetsgrad och frekvens och till resultaten av kontroller där ingen överträdelse har upptäckts samt till huruvida ett vägtransportföretag har använt den smarta färdskrivaren enligt kapitel II i förordning (EU) nr 165/2014 ombord på alla sina fordon. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2 i detta direktiv.”

b) I punkt 2 ska andra meningen utgå.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. En inledande förteckning över överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014 med viktning av deras allvarlighetsgrad återfinns i bilaga III.

I syfte att fastställa eller uppdatera viktningen av allvarlighetsgraden av överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15a i detta direktiv i syfte att ändra bilaga III för att ta hänsyn till utvecklingen på lagstiftningsområdet och överväganden i fråga om trafiksäkerhet.

Kategorin för de allvarligaste överträdelserna bör inbegripa sådana överträdelser där bristande efterlevnad av de relevanta bestämmelserna i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 medför en hög risk för dödlig utgång eller allvarliga personskador.”

d) Följande punkter ska läggas till:

”4. För att underlätta riktade vägkontroller ska uppgifterna i det nationella riskvärderingssystemet vara åtkomliga för samtliga behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten vid tidpunkten för kontrollen.

5. Medlemsstaterna ska göra den information som finns i deras nationella riskvärderingssystem direkt åtkomlig genom sådana driftskompatibla nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009 för behöriga myndigheter i andra medlemsstater i enlighet med artikel 16.2 i den förordningen.”

10. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Kommissionen ska genom genomförandeakter utarbeta riktlinjer för bästa metoder för tillsynsåtgärder. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.

Dessa riktlinjer skall offentliggöras i en tvåårsrapport från kommissionen.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa en gemensam metod för registrering och kontroll av perioder av annat arbete, enligt definitionen i artikel 4 e i förordning (EG) nr 561/2006, inbegripet registreringsätt och särskilda fall när registrering ska ske, samt för registrering och kontroll av perioder på minst en vecka under vilka en förare har lämnat fordonet och inte kan utföra några aktiviteter med det fordonet. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2 i detta direktiv.”

11. Artiklarna 12–15 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 42.1 i förordning (EU) nr 165/2014. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011*.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 13

Genomförandebestämmelser

Kommissionen ska på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ anta genomförandeakter, särskilt för något av följande syften:

- a) Verka för en gemensam strategi för genomförandet av detta direktiv.
- b) Verka för en enhetlig strategi och en harmoniserad tolkning av förordning (EG) nr 561/2006 tillsynsmyndigheterna emellan.
- c) Främja en dialog mellan transportsektorn och tillsynsmyndigheterna.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2 i detta direktiv.

Artikel 14

Förhandlingar med tredjeländer

När detta direktiv har trätt i kraft ska unionen inleda förhandlingar med de berörda tredjeländerna i syfte att komma överens om tillämpningen av bestämmelser som är likvärdiga med bestämmelserna i detta direktiv.

I avvaktan på att dessa förhandlingar slutförs ska medlemsstaterna inkludera information om kontroller som utförts avseende fordon från tredjeländer i den information som de ska tillställa kommissionen enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006.

Artikel 15

Uppdatering av bilagorna

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15a i syfte att ändra bilagorna I och II för att göra nödvändiga anpassningar för att återspegla utvecklingen av bästa metoder.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).”

12. Följande artikel ska införas:

”Artikel 15a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 9.3 och 15 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den ... [den dag då detta ändringsdirektiv träder i kraft]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 9.3 och 15 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning*.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 9.3 och 15 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

* EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.”

13. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Del A ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

”1. Daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila liksom de diagramblad för de föregående dagarna som ska medföras i fordonet enligt artikel 36.1 och 36.2 i förordning (EU) nr 165/2014 och/eller de uppgifter för samma period som finns lagrade på förarkortet och/eller i färdskrivarens minne i enlighet med bilaga II till detta direktiv och/eller på utskriften.

2. För den period som avses i artikel 36.1 och 36.2 i förordning (EU) nr 165/2014, eventuella fall då fordonets tillåtna hastighet överskridits, vilket ska definieras som varje period på mer än en minut då fordonets hastighet överstigit 90 km/h för fordon i kategori N₃ eller 105 km/h för fordon i kategori M₃ (kategorierna N₃ och M₃ enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG*).

* Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("Ramdirektiv") (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1)."

ii) Punkt 4 ska ersättas med följande:

- "4. Färdskrivarens korrekta funktion (kontroll av eventuellt missbruk av utrustningen och/eller förarkort och/eller diagramblad) eller, i förekommande fall, förekomsten av de handlingar som avses i artikel 16.2 i förordning (EG) nr 561/2006."

iii) Följande punkt ska läggas till:

”6. Maximal veckoarbetstid uppgående till 60 timmar i enlighet med artikel 4 a i direktiv 2002/15/EG; annan veckoarbetstid enligt artiklarna 4 och 5 i direktiv 2002/15/EG endast om det finns teknik som möjliggör ändamålsenliga kontroller.”

b) Del B ska ändras på följande sätt:

i) I första stycket ska följande punkter läggas till:

”4. Efterlevnad vad gäller maximal genomsnittlig veckoarbetstid, raster och krav avseende nattarbete enligt artiklarna 4, 5 och 7 i direktiv 2002/15/EG.

5. Iakttagande av företagens skyldigheter vad avser betalning för förarnas logi och förläggningen av förarnas arbete i enlighet med artikel 8.8 och 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006.”

ii) Andra stycket ska ersättas med följande:

”Medlemsstaterna får vid behov kontrollera vilket medansvar andra aktörer i transportkedjan har – exempelvis befraktare, speditörer eller transportörer – om en överträdelse upptäcks, inbegripet kontroll av att transportavtalen är utformade på ett sådant sätt att förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 kan följas.”

Artikel 3

Ändringar av förordning (EU) nr 1024/2012

I bilagan till förordning (EU) nr 1024/2012 ska följande punkter läggas till:

”13. Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG*: artikel 8.

14. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/... av den ... om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012^{**+}: artikel 1.14.

* EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

** EUT L ...”

Artikel 4

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 42.1 i förordning (EU) nr 165/2014. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

⁺ EUT: Vänligen inför referensnummer och datum för detta direktiv i texten och komplettera fotnoten.

Artikel 5

Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer för bristande efterlevnad av nationella bestämmelser som antagits enligt artikel 1 om de känt till eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha känt till att de transporttjänster som de beställt har medfört överträdelser av de bestämmelserna.
2. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som antagits enligt artikel 1 och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

Artikel 6

Smart tillsyn

Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2014/67/EU och för att i ökad utsträckning se till att de skyldigheter som föreskrivs i artikel 1 i det här direktivet fullgörs ska medlemsstaterna säkerställa att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas inom deras territorium. Strategin ska främst inriktas på sådana företag med en hög riskvärdering som avses i artikel 9 i direktiv 2006/22/EG.

Artikel 7
Utvärdering

1. Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv, i synnerhet effekterna av artikel 1, senast den 31 december 2025 och rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv. Kommissionens rapport ska, om det är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag. Rapporten ska offentliggöras.
2. Efter den rapport som avses i punkt 1 ska kommissionen regelbundet utvärdera detta direktiv och överlämna utvärderingsresultaten till Europaparlamentet och rådet. Utvärderingsresultaten ska, om det är lämpligt, åtföljas av relevanta förslag.

Artikel 8
Utbildning

Medlemsstaterna ska samarbeta om att tillhandahålla utbildning för tillsynsmyndigheter med utgångspunkt i befintliga tillsynssystem.

Arbetsgivare ska ansvara för att säkerställa att deras förare får kännedom om sina rättigheter och skyldigheter enligt detta direktiv.

Artikel 9
Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den ... [18 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv] anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den ... [18 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv].

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 10
Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 11
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande