



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 7 april 2020
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
2017/0121(COD)

5112/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 6
SOC 7
EMPL 7
MI 6
CODEC 11
PARLNAT 19

RÅDETS MOTIVERING

Ärende: Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av
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

- Rådets motivering
- Antagen av rådet den 7 april 2020

I. INLEDNING

1. Den 31 maj 2017 antog Europeiska kommissionen ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn.
2. Detta förslag lades fram som en del av rörlighetspaketet I, och lagstiftningsförfarandet samordnades med två andra lagstiftningsförslag: ett om tillträde till att bedriva yrkesmässig trafik och till marknaden för godstransporter på väg samt ett om körtider, viloregler och färdskrivare.
3. Rådet (transport, telekommunikation och energi) enades om en allmän riktlinje den 3 december 2018¹.
4. Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen den 4 april 2019.
5. Mellan oktober och december 2019 ägde förhandlingar rum mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen i syfte att nå en överenskommelse om förslaget. Den 11 december 2019 enades förhandlarna om en kompromisstext som därefter godkändes av Coreper den 20 december 2019².
6. Europaparlamentets utskott för transport och turism bekräftade den politiska överenskommelsen den 21 januari 2020 och rådet gav sitt godkännande den 20 februari 2020³.

¹ Dokument ST 15084/18.

² Dokument ST 15083/19.

³ Dokument 5424/20 + ADD 1–4.

7. I sitt arbete har rådet beaktat yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 18 januari 2018 och yttrandet från Regionkommittén av den 1 februari 2018.
8. Mot bakgrund av överenskommelsen och efter juristlingvisternas slutgranskning antog rådet vid mötet den 7 april 2020 genom skriftligt förfarande rådets ståndpunkt vid första behandlingen i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet enligt artikel 294 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

II. MÅL

9. Förslagets allmänna mål är, å ena sidan, att säkerställa anständiga arbetsvillkor och ett skäligt socialt skydd för förare och, å andra sidan, att klargöra, harmonisera och minska de administrativa kraven för vägtransportföretag och göra det möjligt för dem att tillhandahålla tjänster i en miljö med rättvis konkurrens.
10. Förslaget svarar också mot det behov som uttrycktes i samband med översynen av direktivet om utstationerade arbetstagare genom direktiv (EU) 2018/957, nämligen att införa sektorspecifika bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

A) Allmänt

11. På grundval av kommissionens förslag har parlamentet och rådet fört förhandlingar i syfte att nå en överenskommelse i samband med utarbetandet av rådets ståndpunkt vid första behandlingen. Utkastet till rådets ståndpunkt återspeglar till fullo den kompromiss som nåddes av de båda medlagstiftarna.

B) Centrala politiska frågor

12. Den kompromiss som återspeglas i rådets ståndpunkt vid första behandlingen innehåller följande centrala inslag:

a) Undantag från bestämmelserna om utstationering av arbetstagare vid internationella vägtransporter

13. Två centrala inslag i rådets ståndpunkt gäller införandet av ett undantag från de allmänna bestämmelserna om utstationering på grund av den höga rörligheten samt omfattningen av detta undantag. I kommissionens förslag angavs varaktigheten för en förarens närvaro i en annan medlemsstat som ett avgörande kriterium, medan både parlamentet och rådet föredrog att grunda åtskillnaden på typen av transport som utförts. När det gäller undantagets omfattning förordade kommissionen i sitt förslag ett undantag begränsat till två aspekter av de nationella bestämmelser som är tillämpliga på utstationerade arbetstagare⁴, medan både parlamentet och rådet föredrog ett fullständigt undantag från de materiella och förfarandemässiga bestämmelserna om utstationering.
14. Rådets text (artikel 1.1–1.7) motsvarar till stor del parlamentets ståndpunkt (ändringarna 765, 787–789, 791, 792, 837 (delvis) och 838–842). I synnerhet godtog rådet begränsningen av undantaget till en situation där det föreligger ett tjänsteavtal mellan den arbetsgivare som skickar ut föraren och en part som är verksam i värdmedlemsstaten (artikel 1.2), vilket innebär att transporter för egen räkning utanför tjänsteavtal inte är undantagna.

⁴ Minsta antal betalda semesterdagar och minimilön/minimiersättning.

15. De verksamheter som är undantagna från bestämmelserna om utstationering består i synnerhet av ”bilateral transporter” (artikel 1.3 och 1.4) med avseende på både gods- och persontransporter, och har en mycket begränsad flexibilitet för ytterligare transportrelaterade stopp. En hög rörlighet som motiverar ett undantag kännetecknas således av att föraren reser mellan den medlemsstat där förarens företag är etablerat och en annan medlemsstat, eller ett tredjeland. För kontrolländamål är den begränsade flexibiliteten för ytterligare transportrelaterade stopp beroende av registrering av gränspassager i fordonet, och i ett senare steg även av registrering av lastnings- och lossningsverksamhet.
16. Tillhandahållandet av nationella transporter i en annan medlemsstat (cabotage) kännetecknas således som en situation där föraren är utstationerad (artikel 1.7).
17. Av tydlighetsskäl anges i kompromissen att en förare som transiterar en annan medlemsstat inte är en utstationerad arbetstagare. För kombinerade transporter analyseras den vägsträcka som körs separat, enligt logiken i den verksamhet som är undantagen (artikel 1.5 och 1.6).

b) Öppenhet och insyn i fråga om arbets- och anställningsvillkor

18. Rådet godtog parlamentets begäran om en särskild bestämmelse om värdmedlemsstatens skyldighet att medge insyn i dess arbets- och anställningsvillkor, inklusive villkor som fastställts genom vissa kollektivavtal (artikel 1.9). Ändringarna 794 och 837 (punkt 2f) bibehålls därför med en omformulering i rådets text.

c) Vägtransportföretag i tredjeländer

19. Både parlamentet och rådet ansåg att skärpta utstationeringsregler för EU-förare inte bör leda till en konkurrensfördel för vägtransportföretag i tredjeländer som har tillträde till EU:s vägtransportmarknad. Rådet godtog att denna aspekt införlivas i en *lex specialis* (artikel 1.10), med stöd av en rad skäl (nr 15–17), där de tillgängliga verktygen förklaras. Ändringarna 829 och 837 (punkt 2g) behölls därför delvis.

d) Administrativa krav för utstationering, kontroll och tillsyn

20. Rådets text bygger på kommissionens förslag vad gäller den slutna och, jämfört med direktiv 2014/67/EU, förkortade förteckningen över administrativa krav som åtföljer utstationeringen av förare (artikel 1.11). I enlighet med parlamentets ståndpunkt och med stöd av kommissionen kommer vägtransportföretag att kunna, och vara skyldiga att, använda kommissionens informationssystem för den inre marknaden (IMI) för att skicka utstationeringsdeklarationer och begärd information. Detta harmoniserade förfarande kommer att göra fristående nationella informationssystem överflödiga. När det gäller den information som ska lagras i utstationeringsdeklarationen bygger rådets text på kommissionens förslag och lägger till vissa delar som efterfrågats av parlamentet.
21. Kontrollbestämmelserna behåller strukturen från kommissionens förslag, vilket innebär att en åtskillnad görs mellan vägkontroller och kontroller efter utstationeringen. I enlighet med parlamentets ståndpunkt har rådet inte gått vidare med idén om ytterligare dokumentation i fordonet om förarens anställningsavtal och lönebesked. Denna information kan dock begäras direkt från vägtransportföretag, efter utstationeringen. Denna kontrollfas efter utstationeringen, som värdmedlemsstaten kan engagera etableringsmedlemsstaten i, utvecklas vidare i rådets text för att även ta hänsyn till parlamentets ändringsförslag. I synnerhet kommer IMI-systemet att fungera som vägtransportföretagets centrala kommunikationsverktyg, och medlemsstaterna ges möjlighet att involvera arbetsmarknadens parter.
22. Rådet godtog ett införande i direktivet av en skyldighet för medlemsstaterna att fastställa påföljder för överträdelser av bestämmelserna i *lex specialis* och för aktörer i logistikkedjan, om de känt till, eller borde ha känt till, överträdelserna (artikel 5). Slutligen godtog rådet också en bestämmelse om ”smart tillsyn”, enligt vilken medlemsstaterna är skyldiga att integrera kontrollen av reglerna för utstationering inom ramen för en övergripande tillsynsstrategi (artikel 6).
23. Sammanfattningsvis bibehålls delvis ändringarna 838–847, 850, 853–855, 857, 862 och 864, med förkortningar eller omformuleringar, men däremot inte ändringarna 848, 849 och 852.

e) Integrering av direktiv 2002/15/EG i tillsynsstandarder för sociallagstiftning

24. Direktiv 2002/15/EG kompletterar förordningen om körtider, raster och viloperioder för förare inom transportsektorn⁵, till exempel genom att begränsa den totala veckoarbetstiden för förare och genom att begränsa nattarbete.
25. Genom direktiv 2006/22/EG infördes unionsstandarder för kontroll och tillsyn av bestämmelser om körtider, raster och viloperioder samt bestämmelser om färdskrivare. Direktiv 2002/15/EG var dock uteslutet från dess tillämpningsområde. I rådets ståndpunkt godtar man nu att det direktivet integreras i kontrollstandarderna, i överensstämmelse med kommissionens förslag och parlamentets ståndpunkt.
26. Denna integrering rör flera aspekter: de nationella kontrollsystemen, det minsta antalet kontroller och resultatrapporteringen (artikel 2.1, 2.3, 2.3a och 2.4, bilaga I till det ändrade direktivet), utlösandet av kontroller i företagens lokaler till följd av allvarliga överträdelser (artikel 6.1 i det ändrade direktivet), de nationella riskvärderingssystemen (artikel 9.1 i det ändrade direktivet) och informationsutbyte (artiklarna 7.1 d och 8 i det ändrade direktivet). Med tanke på arbetstidsdirektivets omfattande tillämpningsområde föredrar rådet i sin ståndpunkt en riskbaserad metod för målinriktade kontroller framför ett kvantitativt minimimål (artikel 2.3a i det ändrade direktivet). Därför behölls ändringarna 806 och 835 med omformuleringar, medan ändring 810 däremot inte behölls.

⁵ 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).

f) Administrativt samarbete i frågor som rör tillsyn

27. Reglerna om administrativt samarbete ändras för att bättre skilja dem från informationsutbytet enligt förordning (EU) nr 1071/2009, som redan genomförs med hjälp av ett särskilt elektroniskt system. För de återstående fallen innehåller rådets text bestämmelser för användningen av IMI-systemet och fastställer svarsfrister för de nationella myndigheterna. Ändringarna 812–814 och 816–818 har därmed bibehållits och delvis omformulerats, däremot inte ändringarna 815 och 819.

g) Reviderade tillsynsstandarder för sociallagstiftning

28. Förutom att riskvärderingssystemet utvidgas till att även omfatta nationella bestämmelser i enlighet med arbetstidsdirektivet görs följande två viktiga ändringar (artikel 9 i det ändrade direktivet): för det första kommer kommissionen att införa en gemensam formel för riskvärderingen av ett företag, och för det andra kommer den nationella riskvärderingsinformationen att vara tillgänglig för kontrollmyndigheterna i hela EU, även i samband med vägkontroller. Ändringarna 821, 824 och 825 godtogs därför delvis genom en kompromiss.
29. Rådet godtar att medlemsstaterna strävar efter att utvidga de samordnade kontrollerna till att omfatta kontroller i företagets lokaler, och har funnit en kompromiss om en liknande begäran från parlamentet (artikel 5 i det ändrade direktivet, ändring 809). Europeiska arbetsmyndighetens framtida roll framhävs också (skäl 29), i enlighet med det mandat som tilldelats detta nya organ (inrättat 2019).
30. Rådets text stöder kommissionens förslag, och delvis parlamentets ändring 826, om att utarbeta en gemensam metod för kontroll av perioder av ”annat arbete” som ökar förarnas arbetstid när de inte kör, och att samtidigt avskaffa kravet på ytterligare intygsformulär (artikel 11.3 i det ändrade direktivet).

h) Kommissionens befogenheter

31. Man var också tvungen att nå en kompromiss om valet av förfaranden som ger kommissionen befogenhet att anta rättsakter; denna kompromiss omfattade alla de ärenden som är föremål för parallella förhandlingar. Rådets text innehåller två befogenheter att anta delegerade akter med avseende på uppdatering av bilagorna till det ändrade direktivet, och tre nya befogenheter för genomförandeakter, nämligen om en gemensam formel för riskvärdering, en gemensam metod för registrering och kontroll av perioder av ”annat arbete” samt för utveckling av funktionerna i det IMI-kommunikationsverktyg som ska användas för utstationeringsdeklarationer.

i) Införlivande och första utvärdering av politiken

32. De båda lagstiftarna uppdaterade sina ståndpunkter om tidsfristen för införlivande. I enlighet med en ambitiös strategi som är kopplad till tillgängligheten av det nya IMI-kommunikationsverktyget måste medlemsstaterna införliva direktivet inom 18 månader efter ikraftträdandet (artikel 9). En utvärdering från kommissionen av genomförandet av direktivet, och i synnerhet av de särskilda bestämmelserna om utstationerade förare, är planerad till slutet av 2025 (artikel 7).

j) Övriga delar i rådets ståndpunkt

33. Följande övriga delar, som rådet har lagt till i kommissionens förslag, har införts i rådets slutliga ståndpunkt:
- a) Ett förtydligande om att en förares avbrutna perioder av närvaro i en värdmedlemsstat inte sammantaget räknas som en långvarig utstationering (artikel 1.8).
 - b) En bestämmelse om den kontrollmetod som ska följas när en förare saknar utstationeringsdeklaration, och som innebär att föraren kan använda sig av ett undantag från utstationeringsreglerna (artikel 1.11 sista stycket).

34. Rådet godtog, helt eller i princip, följande övriga parlamentsändringar i kommissionens förslag:
- a) Skyddsåtgärder som syftar till effektiva vägkontroller utan onödigt dröjsmål för föraren i artikel 2.1 i det ändrade direktivet och i artikel 1.15 (ändringsförslagen 807 och 859).
 - b) En allmän skyldighet till samarbete för medlemsstaterna i artikel 1.16 (ändringsförslag 860) och en skyldighet för medlemsstaterna och arbetsgivarna att tillhandahålla utbildning och praktik till kontrollmyndigheter respektive förare i artikel 8 (ändringsförslag 867).
 - c) Redaktionella förbättringar genom att föråldrade hänvisningar har uppdaterats (ändringarna 811, 821–823, 827, 828, 832–834).

IV. **SLUTSATS**

35. Rådets ståndpunkt vid första behandlingen återspeglar till fullo den kompromiss som med kommissionens hjälp nåddes i förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet. Denna kompromiss bekräftas av skrivelsen från ordföranden för Europaparlamentets utskott för transport och turism till Corepers ordförande av den 23 januari 2020. I skrivelsen meddelade ordföranden att hon kommer att rekommendera utskottets ledamöter och därefter plenarsammanträdet att vid Europaparlamentets andra behandling godta rådets ståndpunkt vid första behandlingen utan ändringar, med förbehåll för granskning av de båda institutionernas juristlingvister.
36. Rådet anser därför att dess ståndpunkt vid första behandlingen utgör ett välbalanserat resultat och att de sektorsspecifika utstationeringsreglerna för förare, när de väl har antagits, kommer att förbättra arbetsvillkoren samtidigt som friheten att tillhandahålla gränsöverskridande transporttjänster garanteras, och att ändringarna av direktivet om tillsynskrav kommer att göra kontrollen och tillsynen mer omfattande och effektiv och bättre samordnad.