



Rådet for  
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 1. juni 2017  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionel sag:  
2017/0121 (COD)**

---

---

9671/17  
ADD 1

TRANS 215  
SOC 441  
EMPL 342  
MI 456  
COMPET 450  
CODEC 926  
IA 96

### **FØLGESKRIVELSE**

---

fra: Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 1. juni 2017

til: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

Komm. dok. nr.: SWD(2017) 187 final

---

Vedr.: ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE  
RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN Ledsagedokument til 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 maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer og Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren

---

Hermed følger til delegationerne dokument - SWD(2017) 187 final.

---

Bilag: SWD(2017) 187 final

Bruxelles, den 31.5.2017  
SWD(2017) 187 final

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN**

*Ledsagedokument til*

**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 maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer**

**og**

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren**

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

## Resumé (Maks. 2 sider)

Konsekvensanalyse vedrørende forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 om køretid, pauser og hviletid, og forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren.

### A. Behov for handling

#### Hvad er problemstillingen, og hvorfor er det en problemstilling på EU-plan?

De vigtigste problemer er:

- utilstrækkelige arbejdsvilkår og sociale vilkår for førere
- konkurrenceforvridning mellem operatører.

De skyldes:

- mangler i den gældende lovgivning om sociale bestemmelser i vejtransportsektoren (føreres køre-, arbejds- og hviletider)
- ineffektiv gennemførelse af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransportsektoren.

Problemerne er også knyttet til de problemer, markedet har med skuffeselskaber og ulovlig cabotagekørsel, der er omhandlet i en anden konsekvensanalyse<sup>1</sup>. Hvis EU ikke griber ind, forventes disse problemer at bestå og forværres.

#### Hvilke resultater forventes der?

De generelle mål med interventionen er at:

- sikre passende arbejdsvilkår og social beskyttelse for førere
- undgå konkurrenceforvridning
- bidrage til trafiksikkerheden.

De specifikke mål er:

- at præcisere og tilpasse EU's sociale bestemmelser på vejtransportområdet (herunder om udstationering)
- fremme ensartet fortolkning og anvendelse af reglerne
- fremme omkostningseffektiv og konsekvent grænseoverskridende håndhævelse af de sociale bestemmelser
- styrke samarbejdet mellem medlemsstaterne.

Det overordnede mål er at skabe balance mellem den sociale beskyttelse af arbejdstagerne og operatørernes frihed til at levere grænseoverskridende tjenester.

#### Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (subsidiaritet)?

Det er ikke sandsynligt, at de mangler, der er ved reglerne, bliver løst uden EU's indblanding. Den indsats, som medlemsstaterne og Kommissionen har ydet indtil nu med henblik på at sikre fælles forståelse og konsekvent håndhævelse af reglerne, lader ikke til at have været vellykket. En indsats på EU-niveau er derfor berettiget for at finde en EU-løsning og forhindre yderligere udbredelse af forskelligartede nationale foranstaltninger. Merværdien for EU ligger i udarbejdelsen af klare og balancerede regler samt deres ensartede gennemførelse, anvendelse og håndhævelse, hvilket ikke kan opnås på medlemsstatsniveau.

### B. Løsninger

#### Hvilke forskellige muligheder er der for at nå målene? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?

Løsningsmodel 1: Præcisering af den retlige ramme og forbedring af samarbejdet – foranstaltninger, der præcisere tvetydigheder uden at ændre væsentligt på reglerne, og forbedrer samarbejdet mellem håndhævelsesmyndighederne uden væsentlige omkostninger til følge.

Løsningsmodel 2: En styrkelse af håndhævelsen og ændring af forpligtelserne – udover L1-foranstaltningerne indeholder denne pakke foranstaltninger, der tilpasser visse regler og styrker håndhævelsen, hvilket kan medføre en række yderligere omkostninger.

Løsningsmodel 3: Måltrettet revision af de sociale bestemmelser – væsentlige ændringer af de gældende bestemmelser og indførelse af undtagelser fra forordningens anvendelsesområde for specifikke aktiviteter.

L2 er den foretrukne løsning for så vidt angår styrkelse af håndhævelsen og præcisering af de EU-retlige

<sup>1</sup> Revision af forordning (EF) nr. 1071/2009 om adgang til vejtransporterhvervet og (EF) nr. 1072/2009 om adgang til markedet for international godskørsel.

rammer.

Løsningsmodel 4 er horisontal og omfatter sektorspecifikke regler om udstationering inden for transport - det indeholder foranstaltninger om blødere administrative krav og kontrolkrav samt fire varianter, der svarer til fire tærskler: 3 dage pr. måned (L4a), 5 dage (L4b), 7 dage (L4c) og 9 dage (L4d) for den akkumulerede varighed af aktiviteter, der udføres i værtslande; under disse tærskler ville førere ikke være fuldt omfattet af direktivet om udstationering af arbejdstagere. Den administrative byrde reduceres betydeligt uanset valg af tærskel. Overholdelsesomkostningerne for operatørerne er lavere, jo højere tærskel. Ud fra førernes synspunkt har lavere tærskler større positive virkninger for så vidt angår forbedring af deres arbejds- og sociale vilkår og jobbet tiltrækningskraft. I betragtning af hver løsningsmodels forskellige virkninger og det faktum, at det er vanskeligt at sammenligne dem, er valget af løsningsmodel en politisk beslutning.

#### **Hvad er de forskellige interessenters holdning? Hvem støtter hvilken løsning?**

L1 er den mindst foretrukne blandt alle interessentgrupperne. L2 understøttes i bred udstrækning af operatører og førere, idet foranstaltningerne giver mulighed for mere effektiv organisering af arbejdet, mere gunstige og bedre tilpassede krav til arbejds- og hviletider og mere effektiv og ensartet håndhævelse. Fagforeningerne og de nationale myndigheder udtrykker blandede holdninger. L3 er den mest fortrukne i busbranchen (primært i EU-15). Fagforeningerne støtter imidlertid kun én foranstaltning under L3 (afskaffelse af resultatafhængig løn) og afviser alle andre foranstaltninger. L4 foretrækkes af sektoren og størstedelen af medlemsstaterne, fordi den giver klare og forholdsmæssige løsninger på anvendelsen af udstationeringsbestemmelserne. Fagforeningerne og tre medlemsstater modsætter sig tærskelløsninger, der medfører fuld anvendelse af direktivet om udstationering af arbejdstagere.

#### **C. Den foretrukne løsnings virkninger**

##### **Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning?**

- Forbedrede arbejds- og hviletidsvilkår for førere som følge af mere egnede og fleksible regler, præcisering af minimumslønnen og andre regler om social beskyttelse i forbindelse med udstationering, bedre hvileforhold og kortere perioder væk fra bopælen.
- Forbedringer for så vidt angår operatørernes muligheder for at organisere førernes arbejde mere effektivt.
- Besparelser i operatørernes administrative omkostninger på ca. 785 mio. EUR om året.
- En stigning i aflønningen af førere, der udfører transport i medlemsstater med højere minimumsløn.
- Retlig sikkerhed og konsekvens i forbindelse med håndhævelse.

##### **Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

- På kort sigt en mindre stigning i håndhævelsesomkostninger for myndighederne, der dog udlignes af mere effektiv håndhævelse på længere sigt.
- På kort sigt en mindre stigning i overholdelsesomkostningerne for operatørerne som følge af forpligtelsen til at stille indkvartering til rådighed i forbindelse med regulær ugentlig hviletid, et potentielt behov for at ansætte nye førere og tilpasning til værtslandes højere minimumsløn.

##### **Hvilke virkninger er der for SMV'er og konkurrenceevnen?**

De fleste foranstaltninger forventes ikke at have nogen særlig konsekvens for SMV'er. Indkvarteringsforpligtelsen og ændringen i beregningen af den ugentlige arbejdstid kan imidlertid påvirke flere mikrovirksomheder, der er mindre fleksible for så vidt angår organiseringen af arbejdet og dermed har sværere ved at undgå en omkostningsstigning. Omvendt vil den forventede reduktion af administrations- og overholdelsesomkostninger, der er forbundet med bestemmelserne om udstationering, være større for små virksomheder, navnlig i EU-13.

##### **Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?**

Nej, der vil kun på kort sigt opleves en mindre stigning i håndhævelsesomkostningerne, der dog udlignes af mere effektiv kontrol på længere sigt.

##### **Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?**

Der forventes ingen miljømæssige konsekvenser eller væsentlige konsekvenser for det samlede antal job på EU-niveau. Synergierne med initiativet om adgang til markedet for international godskørsel er imidlertid: 1) mere effektiv håndhævelse og 2) mere effektiv bekæmpelse af ulovlige ansættelsesvilkår.

##### **Proportionalitetsprincippet?**

Den foretrukne løsning går ikke videre end hvad der er nødvendigt for at løse det oprindelige problem og opfylde formålet med initiativet. Initiativet giver et bud på en forholdsmæssig og balanceret løsning på indbyrdes forbundne arbejdsmarkeds- og konkurrencerelaterede problemer.

#### **D. Opfølgning**

**Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?**

Den efterfølgende evaluering gennemføres i overensstemmelse med den almindelige politikcyklus (dvs. om 5-7 år).