



Bruxelles, den 23. januar 2020
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 3

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

I/A-PUNKTSNOTE

fra: Generalsekretariatet for Rådet

til: De Faste Repræsentanters Komité (1. afdeling)/Rådet

Komm. dok. nr.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Vedr.: Mobilitetspakke I:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af 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

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

– Politisk enighed

Dette addendum vedrører forslaget om ændring af direktiv 2006/22/EF og om etablering af lex specialis om udstationering af arbejdstagere.

Forslag til

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked ("IMI-forordningen")

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at skabe en sikker, effektiv og socialt ansvarlig vejtransportsektor er det nødvendigt at sikre egnede arbejdsvilkår og social beskyttelse for førerne på den ene side og passende forretningsvilkår og fair konkurrence for operatørerne på den anden side.

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

I betragtning af den høje grad af mobilitet, som kendetegner arbejdsstyrken i vejtransportsektoren, er der brug for sektorspecifikke regler for at sikre balance mellem operatørernes frihed til at levere grænseoverskridende tjenesteydelser, den frie bevægelighed for varer, egnede arbejdsvilkår og den sociale beskyttelse af førere.

- (2) Den iboende høje grad af mobilitet inden for vejtransporttjenester kræver særlig opmærksomhed, når det drejer sig om at sikre, at førerne nyder godt af deres rettigheder, og at operatørerne, som for størstedelens vedkommende er små SMV'er, ikke konfronteres med uforholdsmæssigt store administrative hindringer eller diskriminerende kontroller, som uretmæssigt begrænser deres frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.
- (3) Af samme grund skal alle nationale regler for vejtransport, være forholdsmæssigt afpassede og berettigede under hensyntagen til behovet for at sikre egnede sociale vilkår og arbejdsvilkår for førerne og lette udøvelsen af retten til at levere vejtransporttjenester baseret på fair konkurrence mellem nationale og udenlandske operatører.
- (4) Balancen mellem at forbedre de sociale vilkår og arbejdsvilkårene for førerne og lette udøvelsen af retten til at levere vejtransporttjenester baseret på fair konkurrence mellem nationale og udenlandske operatører er afgørende for et velfungerende indre marked.
- (5) Efter at have evalueret effektiviteten og virkningen af Unionens gældende sociale bestemmelser vedrørende vejtransport, er der konstateret visse smuthuller i de gældende bestemmelser og mangler i deres håndhævelse, eksempelvis med hensyn til anvendelsen af skuffeselskaber. Derudover er der en række uoverensstemmelser mellem medlemsstaterne, når det drejer sig om fortolkning, anvendelse og gennemførelse af reglerne, som skaber en tung administrativ byrde for førerne og operatørerne. Det skaber retlig usikkerhed, hvilket er skadeligt for arbejdsvilkårene og de sociale vilkår samt konkurrencevilkårene i sektoren.

- (6) For at sikre, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF³ og 2014/67/EU⁴ anvendes korrekt, bør kontroller og samarbejde på EU-plan for at bekæmpe svindel i forbindelse med udstationering af førere styrkes.
- (7) Egnede, effektive og konsekvente håndhævelser af arbejds- og hviletidsbestemmelserne er afgørende for at forbedre færdselssikkerheden, beskytte førernes arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som følge af manglende overholdelse. Det er derfor ønskeligt at udvide de gældende håndhævelseskrav i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF⁵ til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EU⁶.
- (8) I lyset af de dataserier, der er nødvendige for at kunne kontrollere overholdelsen af arbejdstidsreglerne i direktiv 2002/15/EF, afhænger omfanget af vejkontrol af, at der udvikles og indføres en støtteteknologi, der dækker en tilstrækkelig lang periode. Kontrollen på vejene bør begrænses til de aspekter, som allerede kan kontrolleres ved hjælp af takografer og beslægtet udstyr om bord, mens omfattende kontrol kun foretages hos virksomhederne.

-
- 3** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1).
- 4** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked ("IMI-forordningen") (EUT L 159 af 28.5.2014, s. 11).
- 5** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).
- 6** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

- (9) Vejkontrollen udføres effektivt og hurtigt med henblik på at gennemføre kontrollen på kortest mulig tid og med mindst mulig forsinkelse for føreren, og der bør skelnes klart mellem transportvirksomhedernes forpligtelser og førernes forpligtelser.
- (10) Samarbejdet mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder bør fremmes yderligere gennem samordnede kontrolforanstaltninger, som medlemsstaterne bør bestræbe sig på at udvide til at omfatte kontrol hos virksomhederne. Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed, hvis anvendelsesområde for aktiviteter, jf. artikel 1, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1149⁷, omfatter direktiv 2006/22/EF, kan spille en vigtig rolle med hensyn til at bistå de medlemsstater, der foretager samordnet kontrol.
Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed kunne ligeledes støtte uddannelsesinitiativer.
- (11) Det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne hvad angår gennemførelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransportsektoren har vist sig at være utilstrækkeligt, hvilket gør den grænseoverskridende håndhævelse vanskeligere, ineffektiv og inkonsekvent. Det er derfor nødvendigt at fastsætte en ramme for effektiv kommunikation og gensidig bistand, herunder udveksling af data om overtrædelser og oplysninger om bedste praksis inden for håndhævelse.
- (12) Med henblik på at fremme et effektivt administrativt samarbejde og en effektiv udveksling af oplysninger skal medlemsstaterne i henhold til artikel 16, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009⁸ sammenkoble deres nationale elektroniske registre (NER) gennem systemet med det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU). Omfanget af oplysninger, der kan opnås adgang til i forbindelse med vejkontrollen, bør udvides inden for dette system.

7 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1149 af 20. juni 2019 om oprettelse af en europæisk arbejdsmarkedsmyndighed, om ændring af forordning (EF) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 og (EU) 2016/589 og om ophævelse af afgørelse (EU) 2016/344 (EUT L 186 af 11.7.2019, s. 21).

8 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

- (13) For at lette og forbedre kommunikationen mellem medlemsstaterne, sikre en mere ensartet anvendelse af de sociale bestemmelser i transportsektoren og lette vejtransportoperatørernes overholdelse af administrative krav ved udstationering af førere bør Kommissionen udvikle et eller flere nye moduler til informationssystemet for det indre marked (IMI), der blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012⁹. Det er vigtigt, at IMI giver mulighed for validitetskontrol af udstationeringserklæringer i forbindelse med vejkontroller.
- (14) Udveksling af oplysninger som led i effektivt administrativt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne bør overholde reglerne om beskyttelse af personoplysninger i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679¹⁰ og (EU) 2018/1725¹¹. Udvekslingen af oplysninger via informationssystemet for det indre marked (IMI) bør også ske i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1024/2012.
- (15) For at lette kontrollen med, at udstationeringsreglerne i dette direktiv overholdes, bør vejtransportoperatørerne fremsende en udstationeringserklæring til de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor de udstationerer førere.
- (16) For at mindske transportvirksomhedernes administrative byrde er det nødvendigt at forenkle processen for indsendelse og ajourføring af udstationeringserklæringer. Kommissionen bør derfor udvikle en flersproget offentlig brugerflade, som transportvirksomhederne har adgang til, og via hvilken de indsender og ajourfører oplysninger om udstationering og indsender andre relevante dokumenter til IMI, om nødvendigt.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012 af 25. oktober 2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked og om ophævelse af Kommissionens beslutning 2008/49/EF ("IMI-forordningen") (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 1).

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

- (17) For yderligere at forbedre effektiviteten og konsekvensen af håndhævelsen er det ønskeligt at udvikle funktionerne og anvendelsen af de eksisterende nationale risikoklassificeringssystemer. Adgang til data indeholdt i risikoklassificeringssystemerne vil muliggøre mere målrettet kontrol af de operatører, der ikke overholder reglerne, og en ensartet formel for risikoklassificering af transportvirksomhederne vil bidrage til en mere fair behandling af operatørerne i forbindelse med kontrol.
- (18) For at sikre fair konkurrence og lige vilkår for arbejdstagere og virksomheder er der behov for at gøre fremskridt i retning af en intelligent håndhævelse og yde al mulig støtte til en fuldstændig indførelse og brug af risikoklassificeringssystemerne.
- (19) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af direktiv 2006/22/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Kommissionen bør sikre, at virksomheder behandles på lige fod, når den tager hensyn til de kriterier, der er fastsat i dette direktiv med henblik på udvikling af en fælles formel til beregning af risikoklassificering af virksomheder. Disse gennemførelsesbeføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹².
- (20) Der er ligeledes konstateret vanskeligheder i forbindelse med anvendelse af reglerne om udstationering af arbejdstagere som fastsat i direktiv 96/71/EF og reglerne om administrative krav som fastsat i direktiv 2014/67/EU på den højmobile vejtransportsektor. De ukoordinerede nationale foranstaltninger vedrørende anvendelse og håndhævelse af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransportsektoren har skabt retlig usikkerhed og store administrative byrder for ikke-EU-operatører. Dette har medført uberettigede begrænsninger af retten til at yde grænseoverskridende vejtransporttjenester og har påvirket beskæftigelsen og transportvirksomhedernes konkurrenceevne i negativ retning. Administrative krav og kontrolforanstaltninger bør harmoniseres for at forhindre, at transportvirksomhederne udsættes for unødige forsinkelser.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (21) Visse særlige regler om udstationering er rettet til transportvirksomhederne, der således må bære følgerne af eventuelle overtrædelser af reglerne. For at undgå misbrug blandt virksomheder, der køber transporttjenester af godskørselsvirksomheder, bør medlemsstaterne også fastsætte klare og forudsigelige regler om sanktioner over for afsendere, speditører, fragtførere, kontrahenter og underkontrahenter, hvis de havde kendskab til eller i lyset af alle relevante omstændigheder burde have haft kendskab til, at de transporttjenester, som de afgiver ordre på, indebærer overtrædelse af særlige regler om udstationering.
- (22) Kommissionen anerkendte i sit forslag af 8. marts 2016¹³ om revision af direktiv 96/71/EF, at gennemførelsen af direktivet rejser særlige juridiske spørgsmål og giver vanskeligheder i en sektor kendetegnet ved høj mobilitet, og angav, at disse problemer bedst håndteres gennem sektorspecifik vejtransportlovgivning.
- (23) For at sikre effektiv og forholdsmæssig gennemførelse af direktiv 96/71/EF i vejtransportsektoren er det nødvendigt at fastsætte sektorspecifikke regler, der afspejler det særegne ved den højmobile arbejdsstyrke inden for vejtransport, og skaber balance mellem den sociale beskyttelse af førerne og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester. Bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere i direktiv 96/71/EF og om håndhævelse af disse bestemmelser i direktiv 2014/67/EU finder anvendelse på vejtransportsektoren og bør være omfattet af de særlige regler, der er fastsat i dette direktiv.
- (24) Som følge af transportsektorens mobile karakter er førere normalt ikke udstationeret i en anden medlemsstat i henhold til tjenesteydelseskontrakter i lange perioder, som det nogle gange er tilfældet i andre sektorer. Det bør derfor udtrykkeligt præciseres, under hvilke omstændigheder reglerne om længerevarende udstationering i direktiv 96/71/EF ikke finder anvendelse på sådanne førere.
- (25) Sådanne afbalancerede kriterier bør være baseret på det koncept, at den ydede tjeneste og føreren skal have en tilstrækkelig tilknytning til en værtsmedlemsstats område. For at lette håndhævelsen af reglerne bør der skelnes mellem forskellige typer transporter alt efter graden af tilknytning til værtsmedlemsstatens område.

¹³ COM(2016)128

- (26) Det bør præciseres, at international transport i transit gennem en medlemsstats område ikke udgør en udstationeringssituation. Sådanne transportere er kendetegnet ved, at føreren passerer medlemsstaten uden pålæsning eller aflæsning af varer og uden optagning eller afsætning af passagerer, og der er derfor ingen tilknytning af betydning mellem førerens aktiviteter og transitmedlemsstaten. Det forhold, at føreren er i transit i en medlemsstat, påvirkes derfor ikke af stop, der eksempelvis foretages af hygiejnemæssige årsager.
- (27) Når en fører beskæftiger sig med bilaterale transportere fra den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret, til en anden medlemsstats eller et tredjelandes eller etableringsmedlemsstats område, er tjenesten kendetegnet ved en tæt tilknytning til etableringsmedlemsstaten. En fører kan foretage flere bilaterale transportere under en enkelt rejse. Det ville udgøre en uforholdsmæssig begrænsning af friheden til at yde grænseoverskridende vejtransporttjenester, hvis udstationeringsreglerne og dermed de vilkår og betingelser for ansættelse, der er garanteret i værtsmedlemsstaten, skulle finde anvendelse på sådanne bilaterale transportere.
- (28) På den anden side er der en tilstrækkelig tilknytning til en værtsmedlemsstats område, når en fører udfører andre typer transportere, navnlig cabotagekørsler eller ikkebilaterale internationale transportere, i den pågældende medlemsstat. Denne tilstrækkelige tilknytning eksisterer ved cabotagekørsel som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009¹⁴ og (EF) nr. 1073/2009¹⁵, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat, og tjenesten er dermed tæt knyttet til værtsmedlemsstatens område. En ikkebilateral international transport er kendetegnet ved det faktum, at føreren beskæftiger sig med international transport uden for den medlemsstat, hvor den udstationerende virksomhed er etableret. De ydede tjenester er derfor snarere knyttet til den berørte værtsmedlemsstat end til hjemmemedlemsstaten. I disse tilfælde stilles der kun krav om sektorspecifikke regler i forbindelse med de administrative krav og kontrolforanstaltninger.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

- (29) Såfremt føreren er beskæftiget i en kombineret transport, er arten af den ydede tjeneste på den indledende eller afsluttende vejstrækning tæt knyttet til etableringsmedlemsstaten, hvis vejstrækningen i sig selv udgør en bilateral transport. På den anden side er der en tilstrækkelig tilknytning til en værtsmedlemsstats område, når transporten på vejstrækningen udføres inden for værtsmedlemsstaten eller som en ikkebilateral international transport, og derfor bør udstationeringsreglerne finde anvendelse i et sådant tilfælde.
- (30) Transportvirksomheder har behov for retssikkerhed omkring de regler og krav, som de skal overholde. Disse regler og krav bør være klare, letforståelige og lettilgængelige for transportvirksomheder og bør muliggøre en effektiv kontrol. Det er vigtigt, at nye regler ikke medfører unødvendige administrative byrder, og at de på behørig vis tager hensyn til SMV'ers interesser.
- (31) Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med direktiv 2014/67/EU sikre, at de arbejds- og ansættelsesvilkår, der er omhandlet i artikel 3 i direktiv 96/71/EF, og som er fastsat ved national ret eller administrative bestemmelser eller ved kollektive aftaler eller voldgiftskendelser, som i den pågældende medlemsstat finder generel anvendelse eller anvendes på anden måde i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1 og 8, i nævnte direktiv, herunder hvor det er relevant ved kollektive aftaler, der er alment gældende for alle tilsvarende virksomheder i det berørte geografiske område, stilles til rådighed på en tilgængelig og gennemsigtig måde for transportvirksomheder fra andre medlemsstater og for udstationerede førere. De relevante oplysninger bør navnlig omfatte de bestanddele af aflønning, der er gjort obligatoriske ved sådanne instrumenter. I overensstemmelse med dette direktiv skal det tilstræbes at inddrage arbejdsmarkedets parter.
- (32) Transportvirksomheder i EU oplever voksende konkurrence fra operatører, der er etableret i ikkemedlemsstater. Det er derfor af største betydning at sikre, at Unionens virksomheder ikke forskelsbehandles. I henhold til artikel 1, stk. 4, i direktiv 96/71/EF må virksomheder, der er etableret i en ikkemedlemsstat, ikke behandles gunstigere end virksomheder, der er etableret i en medlemsstat. Dette princip bør også gælde for de særlige regler om udstationering, der er fastsat i dette direktiv. Det bør navnlig gælde, når tredjelandsvirksomheder udfører transporter i henhold til bilaterale eller multilaterale aftaler, der giver adgang til EU-markedet.

- (33) Det multilaterale kvotesystem CEMT er et af de vigtigste instrumenter til regulering af ikke-EU-operatørers adgang til EU-markedet og EU-operatørers adgang til markeder uden for EU. Antallet af tilladelser, der tildeles hvert enkelt CEMT-medlemsland, besluttes på årsbasis. For at sikre, at EU-virksomheder ikke forskelsbehandles, skal medlemsstaternes forpligtelse i denne henseende også overholdes, når der aftales betingelser for adgang til EU's marked inden for rammerne af CEMT.
- (34) Desuden er Unionens beføjelse til at forhandle og indgå den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), en del af dens eksklusive eksterne kompetencer. Unionen bør i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006¹⁶ tilpasse de kontrolmekanismer, der kan anvendes til at kontrollere tredjelandsoperatørers overholdelse af nationale og Unionens sociale bestemmelser, til dem, der gælder for EU-operatører.
- (35) Med henblik på at sikre en effektiv håndhævelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere og for at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder for ikkehjemmehørende operatører, bør der fastsættes specifikke administrative krav og kontrolkrav i vejtransportsektoren, hvor der drages fuld fordel af kontrolredskaber såsom digitale takografer. For at overvåge overholdelsen af de forpligtelser, som er fastsat i dette direktiv og i direktiv 96/71/EF, og samtidig mindske denne opgaves kompleksitet bør medlemsstaterne have mulighed for kun at pålægge vejoperatører de administrative krav, der er fastsat i nærværende direktiv, og som er tilpasset til vejtransportsektoren.
- (36) Den administrative byrde og de dokumentforvaltningsopgaver, der påhviler førerne, bør være rimelige. Mens visse dokumenter bør være tilgængelige i køretøjet med henblik på vejkontrol, bør andre dokumenter derfor stilles til rådighed via IMI's offentlige brugerflade af vejoperatørerne og om nødvendigt af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor operatøren er etableret. De kompetente myndigheder bør anvende den ramme for gensidig bistand mellem medlemsstaterne, der er fastsat i direktiv 2014/67/EU.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

- (37) Eftersom arbejdsmarkedets parter i nogle medlemsstater spiller en afgørende rolle i håndhævelsen af sociale bestemmelser i vejtransportsektoren, bør medlemsstaterne have mulighed for at give nationale arbejdsmarkedsparter de relevante oplysninger, der udveksles via IMI, med det ene formål at kontrollere, om udstationeringsreglerne overholdes, under samtidig overholdelse af forordning (EU) 2016/679. De relevante oplysninger bør gives til arbejdsmarkedets parter uden om IMI.
- (38) For at tilpasse nærværende direktivs bilag til udviklingen inden for bedste praksis bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen for så vidt angår ændringer af disse bilag. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹⁷. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (39) Kommissionen bør evaluere, hvilken virkning anvendelsen og håndhævelsen af reglerne for udstationering har på udstationeringen af arbejdstagere i vejtransportsektoren, og forelægge Parlamentet og Rådet en rapport om resultaterne af denne evaluering, eventuelt ledsaget af et lovgivningsforslag.
- (40) Dette direktiv bør anvendes fra den ... [18 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen]. Det vil være den dato, fra hvilken direktiv (EU) 2018/957 skal finde anvendelse på vejtransportsektoren, i overensstemmelse med artikel 3, stk. 3, heri.
- (41) Direktiv 2006/22/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

¹⁷ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Særlige regler for udstationering af førere

1. Denne artikel fastsætter særlige regler vedrørende visse aspekter af direktiv 96/71/EF angående udstationering af førere inden for vejtransportsektoren og af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU om administrative krav og kontrolforanstaltninger i forbindelse med udstationering af disse førere.
2. Disse særlige regler finder anvendelse på førere, som er ansat af virksomheder etableret i en medlemsstat, der træffer en af de i artikel 1, stk. 3, litra a), i direktiv 96/71/EF nævnte tværnationale foranstaltninger.
3. En udstationering anses med henblik på artikel 3, stk. 1a, i direktiv 96/71/EF for at være afsluttet, når føreren forlader værtsmedlemsstaten i forbindelse med en international transport af gods eller passagerer, og den pågældende udstationeringsperiode må ikke kumuleres med tidligere udstationeringsperioder i forbindelse med sådanne internationale transporter med samme fører eller en anden fører, som denne erstatter.
4. En fører anses ikke for at være udstationeret i betydningen i direktiv 96/71/EF, når han udfører bilaterale transporter.

I dette direktiv forstås ved en bilateral transport med hensyn til gods varebevægelser baseret på en transportkontrakt fra etableringsmedlemsstaten som defineret i artikel 2, stk. 8, i forordning (EF) nr. 1071/2009 til en anden medlemsstat eller et tredjeland eller fra en anden medlemsstat eller et tredjeland til etableringsmedlemsstaten.

5. Fra den dato, hvor førerne manuelt skal registrere oplysninger om grænsepassage, jf. artikel 34, stk. 7, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014¹⁸, skal medlemsstaterne også anvende den undtagelse, der er omhandlet i stk. 4, med hensyn til godstransport, når føreren, der udfører en bilateral transport, derudover udfører en pålæsnings- og/eller aflæsningsaktivitet i de medlemsstater eller tredjelande, som føreren krydser, forudsat at føreren ikke pålæser varer og aflæser dem i samme medlemsstat.

Når en bilateral transport, der påbegyndes fra etableringsmedlemsstaten, og hvor der ikke blev udført nogen supplerende aktivitet, følges af en bilateral transport til etableringsmedlemsstaten, finder undtagelsen anvendelse for op til to supplerende pålæsnings- og/eller aflæsningsaktiviteter på ovennævnte betingelser.

Denne undtagelse finder kun anvendelse indtil den dato, hvor en intelligent takograf, som overholder registrering af grænsepassage og supplerende aktiviteter, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, første afsnit i forordning (EU) nr. 165/2014, er påmonteret i køretøjer, der er registret i en medlemsstat for første gang, som fastlagt i artikel 8, stk. 1, andet afsnit i nævnte forordning. Fra nævnte dato finder undtagelsen, der er omhandlet i dette stykke, udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer, som det fremgår af artikel 8, 9 og 10 i nævnte forordning.

6. Med henblik på dette direktiv forstås ved bilateral transport i international personbefordring med lejlighedsvis kørsel eller rutekørsel som defineret i forordning (EF) nr. 1073/2009 det forhold, at en fører:
- optager passagerer i etableringsmedlemsstaten og sætter dem af i en anden medlemsstat eller et tredjeland eller
 - optager passagerer i en medlemsstat eller et tredjeland og sætter dem af i etableringsmedlemsstaten eller

18 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

- optager og afsætter passagerer i etableringsmedlemsstaten med henblik på at udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat eller i et tredjeland, jf. forordning (EF) nr. 1073/2009.

7. Fra den dato, hvor førerne manuelt skal registrere oplysninger om grænsepassage, jf. artikel 34, stk. 7, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, skal medlemsstaterne også anvende den undtagelse, der er omhandlet i stk. 6, med hensyn til personbefordring, når føreren, der udfører en bilateral transport, derudover:

- optager passagerer en gang og/eller
- afsætter passagerer én gang i de medlemsstater eller tredjelande, som føreren krydser, forudsat at føreren ikke tilbyder personbefordring mellem to steder i den medlemsstat, der krydses. Det samme gælder for tilbagerejsen.

Denne undtagelse finder kun anvendelse indtil den dato, hvor en intelligent takograf, som overholder registrering af grænsepassage og supplerende aktiviteter, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, første afsnit i forordning (EU) nr. 165/2014, er påmonteret i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat for første gang, som fastlagt i artikel 8, stk. 1, andet afsnit i nævnte forordning. Fra nævnte dato finder undtagelsen, der er omhandlet i dette stykke, udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer, som det fremgår af artikel 8, 9 og 10 i nævnte forordning.

8. En fører, der udfører cabotagekørsel som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009, betragtes som udstationeret ifølge direktiv 96/71/EF.
9. Uanset artikel 2, stk. 1, i direktiv 96/71/EF anses en fører ikke for at være udstationeret på en medlemsstats område, når føreren passerer igennem uden pålæsning eller aflæsning af varer og uden optagning eller afsætning af passagerer.

10. I tilfælde hvor føreren udfører den indledende eller afsluttende vejstrækning som en del af en kombineret transport som defineret i Rådets direktiv 92/106/EØF¹⁹, anses føreren ikke for at være udstationeret i betydningen i direktiv 96/71/EF, hvis vejstrækningen i sig selv består af bilaterale transporter som defineret i stk. 4.
11. Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med direktiv 2014/67/EU, at de arbejds- og ansættelsesvilkår, der er omhandlet i artikel 3 i direktiv 96/71/EF, og som er fastsat ved national ret eller administrative bestemmelser eller ved kollektive aftaler eller voldgiftskendelser, som i den pågældende medlemsstat finder generel anvendelse eller anvendes på anden måde i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1 og 8, i nævnte direktiv, stilles til rådighed på en tilgængelig og gennemsigtig måde for transportvirksomheder fra andre medlemsstater og for udstationerede førere. De relevante oplysninger skal navnlig omfatte de bestanddele af aflønning, der er gjort obligatoriske ved sådanne instrumenter, herunder, hvor det er relevant, kollektive aftaler, der er alment gældende for alle tilsvarende virksomheder i det berørte geografiske område.
12. Transportvirksomheder, der er etableret i en ikkemedlemsstat, må ikke behandles gunstigere end virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, herunder når de udfører transport i henhold til bilaterale eller multilaterale aftaler, der giver adgang til EU-markedet eller dele heraf.
13. Uanset artikel 9, stk. 1 og 2, i direktiv 2014/67/EU må medlemsstaterne kun indføre følgende administrative krav og kontrolforanstaltninger med hensyn til udstationering af førere:

19 Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

- a) en forpligtelse for vejtransportoperatører, der er etableret i en anden medlemsstat, til senest ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til de nationale kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren er udstationeret, ved hjælp af en flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI), som er oprettet ved forordning (EU) nr. 1024/2012. Udstationeringserklæringen indeholder følgende oplysninger:
- i) vejtransportoperatørens identitet, i det mindste i form af nummeret på fællesskabstilladelsen, hvis det foreligger
 - ii) kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten, som kan træde i kontakt med de kompetente myndigheder i den værtsmedlemsstat, hvor tjenesterne ydes, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser
 - iii) følgende oplysninger om den udstationerede fører: førerens identitet, førerens bopælsadresse og nummeret på førerens kørekort
 - iv) startdatoen for førerens ansættelseskontrakt og den lovgivning, der finder anvendelse på den
 - v) udstationeringens planlagte begyndelses- og slutdato
 - vi) nummerpladerne på motorkøretøjerne
 - vii) typen af transporttjeneste, dvs. befordring af gods, befordring af passagerer, international transport, cabotagekørsel
- b) en forpligtelse for vejtransportvirksomheden til at sikre, at føreren råder over, og, for føreren til, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, på papir eller elektronisk at have eller tilgængeliggøre:
- i) en kopi af udstationeringserklæringen, der indsendes via IMI

- ii) bevis på, at transporten eller transporterne finder sted i værtsmedlemsstaten, som eksempelvis et elektronisk fragtbrev (e-CMR) eller beviser som omhandlet i artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009
 - iii) data fra takografen og navnlig landekoderne på de medlemsstater, hvor føreren har opholdt sig i forbindelse med internationale transporter eller cabotagekørsel, i overensstemmelse med kravene om registrering og opbevaring af optegnelser i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014
- c) en forpligtelse for vejtransportvirksomheden til via IMI's offentlige brugerflade, efter udstationeringsperioden, på direkte anmodning af de medlemsstater, hvor udstationeringen fandt sted, at sende kopier af de i litra b), nr. ii) og iii), nævnte dokumenter samt dokumentation for den aflønning af udstationerede førere, der vedrører udstationeringsperioden, og ansættelseskontrakten eller et tilsvarende dokument som omhandlet i artikel 3 i Rådets direktiv 91/533/EØF²⁰, arbejdssedler vedrørende førerens arbejde og bevis for betaling.

Operatøren sender dokumentationen via IMI's offentlige brugerflade senest 8 uger efter datoen for anmodningen. Hvis operatøren ikke indsender den krævede dokumentation inden for den fastsatte frist, kan de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted, via IMI anmode de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten om bistand i overensstemmelse med artikel 6 og 7 i direktiv 2014/67/EU. Når en sådan anmodning om gensidig bistand fremsættes, har de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor operatøren er etableret, adgang til udstationeringserklæringen og andre relevante oplysninger, som operatøren har indsendt via IMI's offentlige brugerflade.

²⁰ Rådets direktiv 91/533/EØF af 14. oktober 1991 om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdskontrakten eller ansættelsesforholdet (EFT L 288 af 18.10.1991, s. 32).

De kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor operatøren er etableret, sikrer, at de dokumenter, de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor udstationeringen fandt sted, har anmodet om, fremsendes via IMI inden for 25 arbejdsdage efter datoen for anmodningen.

Med henblik på at fastslå, at førere i overensstemmelse med stk. 4-7 ikke anses for at være udstationeret, kan medlemsstaterne kun som kontrolforanstaltning indføre en forpligtelse for føreren til, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, på papir eller elektronisk at opbevare og tilgængeliggøre beviset på den eller de relevante internationale transporter, som eksempelvis et elektronisk fragtbrev (e-CMR) eller beviser som omhandlet i artikel 8 i forordning (EF) nr. 1072/2009 og data fra takografen som omhandlet i litra b), nr. iii).

14. Med henblik på kontrol sørger transportvirksomheden for, udstationeringserklæringerne som omhandlet i stk. 13, litra a), er ajour på IMI's offentlige brugerflade.
15. Oplysningerne fra erklæringerne skal gemmes i databasen i IMI med henblik på kontrol i en periode på 24 måneder.

Medlemsstaten kan give den kompetente myndighed tilladelse til at give nationale arbejdsmarkedsparter uden for IMI de relevante oplysninger, der er tilgængelige i IMI, i det omfang det er nødvendigt for at kontrollere, om udstationeringsreglerne overholdes, og i overensstemmelse med national lovgivning og praksis, forudsat at oplysningerne:

- vedrører en udstationering på den pågældende medlemsstats område
- udelukkende anvendes til håndhævelse af reglerne om udstationering, og
- at behandlingen af oplysningerne foregår i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679.

16. Senest den [EUT: 6 måneder efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] præciserer Kommissionen ved hjælp af en gennemførelsesretsakt funktionerne i IMI's offentlige brugerflade. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 4, stk. 2.

17. Ved gennemførelsen af kontrolforanstaltningerne undgår medlemsstaterne unødvendige forsinkelser, som kan påvirke udstationeringens varighed og datoer.
18. Medlemsstaternes kompetente myndigheder arbejder tæt sammen og yder gensidig bistand og videregiver alle relevante oplysninger i henhold til betingelserne i direktiv 2014/67/EU og forordning (EF) nr. 1071/2009.

Artikel 2

Ændring af direktiv 2006/22/EF

I direktiv 2006/22/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Titlen affattes således:

"Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF".

2) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

"Dette direktiv fastsætter minimumsbetingelser for gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014* samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF**.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35)."

3) Artikel 2 ændres således:

a) Stk. 1, andet afsnit, affattes således:

"Denne kontrol skal hvert år omfatte et bredt, repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer inden for alle de transportkategorier, der er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014, og mobile arbejdstagere og førere, der er omfattet af direktiv 2002/15/EF. Vejkontrol af gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF skal begrænses til regler, der kan kontrolleres effektivt ved hjælp af takograf og tilhørende kontrolapparat. Omfattende kontrol af gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF kan kun foregå hos virksomhederne."

b) Stk. 3, første afsnit, affattes således:

"Hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at minimum 3 % af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EU) nr. 165/2014, kontrolleres. I forbindelse med vejkontrollen må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person eller enhed, således at ethvert bevis, hvis det ikke findes i køretøjet, kan fremsendes i løbet af vejkontrollen. Dette berører ikke førerens forpligtelser til at sikre korrekt anvendelse af takografudstyr."

c) Følgende stykke indsættes:

"3a. Hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen af overholdelse af bestemmelserne i direktiv 2002/15/EF under hensyntagen til det risikoklassificeringssystem, der er omhandlet i artikel 9 i nærværende direktiv. Denne kontrol målrettes en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006 eller forordning (EU) nr. 165/2014."

d) Stk. 4 affattes således:

"4. De oplysninger, der fremsendes til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006 og artikel 13 i direktiv 2002/15/EF, skal omfatte antallet af førere, der er kontrolleret på vejene, antallet af kontroller, der er gennemført hos virksomhederne, antallet af kontrollerede arbejdsdage og antallet og karakteren af indberettede overtrædelser, med angivelse af, om der er transporteret personer eller gods."

4) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Medlemsstaterne gennemfører mindst seks gange om året samordnet vejkontrol af førere og køretøjer, der er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 eller (EU) nr. 165/2014. Medlemsstaterne tilstræber desuden at tilrettelægge samordnet kontrol hos virksomhederne.

Disse kontroller gennemføres samtidig af to eller flere medlemsstats kontrolmyndigheder, der hver arbejder på deres respektive medlemsstats eget område."

5) Artikel 6, stk. 1, affattes således:

"1. Kontrol hos en virksomhed planlægges i lyset af tidligere erfaringer med forskellige transport- og virksomhedskategorier. Der foretages også kontrol hos en virksomhed, hvis der ved vejkontrol er konstateret alvorlige overtrædelser af forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 eller direktiv 2002/15/EF."

6) Artikel 7, stk. 1, litra b), affattes således:

"b) hvert andet år at fremsende statistiske oplysninger til Kommissionen i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006"

7) I artikel 7, stk. 1, tilføjes følgende litra:

"d) at sikre udveksling af oplysninger med andre medlemsstater i henhold til dette direktivs artikel 8 med henblik på anvendelse af de nationale bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv og direktiv 2002/15/EF."

8. Artikel 8 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Oplysninger, som medlemsstaternes myndigheder stiller til rådighed for hinanden i henhold til artikel 22, stk. 3, forordning (EF) nr. 561/2006, udveksles også mellem de udpegede organer, der er meddelt Kommissionen i medfør af artikel 7:

a) mindst én gang hvert halve år efter dette direktivs ikrafttræden

b) efter begrundet anmodning fra en medlemsstat i specifikke tilfælde."

b) Følgende stykke indsættes:

"1a. Medlemsstaterne fremlægger de oplysninger, som andre medlemsstater har anmodet om i henhold til denne artikels stk. 1, litra b), inden for 25 arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen. Der kan fastsættes en kortere frist efter gensidig aftale mellem medlemsstaterne. I hastesager eller sager, der kræver en simpel søgning i registre såsom risikoklassificeringssystemer, fremsendes de anmodede oplysninger inden for tre arbejdsdage.

Hvis den anmodede medlemsstat mener, at anmodningen ikke er tilstrækkeligt begrundet, informerer den den anmodende medlemsstat herom inden for ti arbejdsdage. Den anmodende medlemsstat skal følgelig underbygge anmodningen yderligere. Hvis dette ikke er muligt, kan anmodningen afvises af medlemsstaten.

Hvis det er svært for en medlemsstat at imødekomme en anmodning om oplysninger eller at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser, underretter den anmodede medlemsstat den anmodende medlemsstat herom inden for ti arbejdsdage og angiver grundene til, at det er svært eller umuligt at levere de relevante oplysninger. De berørte medlemsstater drøfter sagen med hinanden med henblik på at finde en løsning på eventuelle problemer.

I tilfælde af vedvarende forsinkelser i leveringen af oplysninger til den medlemsstat, på hvis område arbejdstageren er udstationeret, underrettes Kommissionen, der træffer passende foranstaltninger."

c) Stk. 2 affattes således:

"2. Udvekslingen af oplysninger i henhold til denne artikel gennemføres via informationssystemet for det indre marked (IMI), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012*, med undtagelse af oplysninger, som medlemsstaterne udveksler gennem direkte søgning i nationale elektroniske registre, der er omhandlet i artikel 16, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009**.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012 af 25. oktober 2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked og om ophævelse af Kommissionens beslutning 2008/49/EF ("IMI-forordningen") (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 1).

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51)."

9) Artikel 9 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne indfører et system for risikoklassificering af virksomheder baseret på det relative antal og alvor af de overtrædelser af forordning (EF) nr. 561/2006 eller forordning (EU) nr. 165/2014 eller af nationale bestemmelser til gennemførelse af direktiv 2002/15/EF, som den enkelte virksomhed har begået.

Senest den ... [EUT: Indsæt datoen 10 måneder efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] fastlægger Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter en fælles formel til beregning af risikoklassificering af virksomheder, hvor der tages højde for overtrædelsernes antal, alvor og hyppighed såvel som for resultaterne af kontrollerne, hvis der ikke er påvist en overtrædelse, og for hvorvidt en vejtransportvirksomhed har anvendt en intelligent takograf, jf. kapitel II i forordning (EU) nr. 165/2014, i alle sine køretøjer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i dette direktivs artikel 12, stk. 2."

b) Stk. 2, andet punktum, udgår.

c) Stk. 3 affattes således:

"3. En foreløbig liste over overtrædelser af forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EU) nr. 165/2014 og vægtningen af deres alvor er opstillet i bilag III.

Med henblik på at fastlægge eller ajourføre vægtningen af overtrædelser af forordning (EF) nr. 561/2006 eller (EU) nr. 165/2014 tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med dette direktivs artikel 15a vedrørende ændring af bilag III for at tage højde for den lovgivningsmæssige udvikling og hensynet til færdselssikkerheden.

Kategorien vedrørende de mest alvorlige overtrædelser bør omfatte overtrædelser, hvor manglende overholdelse af de relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EF) nr. 165/2014 indebærer en stor risiko for død eller alvorlig personskade."

d) Følgende stykker tilføjes:

"4. For at lette målrettet vejkontrol har alle kompetente kontrolmyndigheder i den pågældende medlemsstat adgang til dataene i det nationale risikoklassificeringssystem på tidspunktet for kontrollen.

5. Medlemsstaterne stiller oplysningerne i det nationale risikoklassificeringssystem til rådighed gennem interoperable nationale elektroniske registre som omhandlet i artikel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009 ved at give andre medlemsstaters kompetente myndigheder direkte adgang i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, i nævnte forordning."

10) Artikel 11, stk. 3, affattes således:

"3. Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter en fælles tilgang til registrering og kontrol af perioder med andet arbejde som defineret i artikel 4, litra e), i forordning (EF) nr. 561/2006, herunder registreringsformen og særlige tilfælde, hvor den skal finde sted, og til registrering og kontrol af perioder på mindst én uge, hvor føreren er væk fra sit køretøj og ikke er i stand til at udføre nogen som helst aktiviteter med køretøjet. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 12, stk. 2."

11) Artikel 12 affattes således:

"Artikel 12

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 42, stk. 1, i forordning (EU) nr. 165/2014. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011*.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13)."

- 12) Artikel 13, litra b), affattes således:

"b) at tilskynde kontrolmyndighederne til at følge en samordnet fremgangsmåde og en harmoniseret fortolkning af forordning (EF) nr. 561/2006"

- 13) Artikel 14 affattes således:

"Artikel 14

Forhandlinger med tredjelande

Når dette direktiv er trådt i kraft, indleder Unionen forhandlinger med de relevante tredjelande om anvendelse af bestemmelser svarende til direktivets bestemmelser.

Indtil disse forhandlinger er afsluttet, fremsender medlemsstaterne kontroldata vedrørende køretøjer fra tredjelande sammen med de oplysninger, der fremsendes til Kommissionen i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006."

14) Artikel 15 affattes således:

*"Artikel 15
Ajourføring af bilagene*

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15a vedrørende ændring af bilag I og II for at indføre de nødvendige tilpasninger til udviklingen inden for bedste praksis."

15) Følgende artikel indsættes:

*"Artikel 15a
Udøvelse af de delegerede beføjelser*

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9, stk. 3, og artikel 15, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [datoen for dette direktivs ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 9, stk. 3, og artikel 15 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning*.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 9, stk. 3, og artikel 15 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

* EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1."

16) Bilag I ændres således:

a) Del A, punkt 1), affattes således:

"1) daglige og ugentlige køretider, pauser samt daglige og ugentlige hviletider; også diagramarkene for de forudgående dage, der skal opbevares i køretøjet i overensstemmelse med artikel 36, stk. 1 og 2, i forordning (EU) nr. 165/2014 og/eller de data, der er lagret for samme periode på førerkortet og/eller i kontrolapparatets datalager i overensstemmelse med bilag II og/eller udskrifter"

b) Del A, punkt 2), affattes således:

"2. for den periode, der er omhandlet i artikel 36, stk. 1 og 2, i forordning (EU) nr. 165/2014, eventuelle tilfælde, hvor den tilladte hastighed for køretøjet er overskredet, defineret som perioder på over ét minut, hvor køretøjets hastighed overstiger 90 km/h for køretøjer i kategori N3 eller 105 km/h for køretøjer i kategori M3 (kategori N3 og M3 som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF)*

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1)."

c) Del A, punkt 4), affattes således:

"4) sikring af, at kontrolapparatet fungerer korrekt (fastlæggelse af eventuelt misbrug af kontrolapparatet og/eller førerkortet og/eller diagramarkene) eller, hvor det er relevant, at de i artikel 16, stk. 2, i forordning (EF) nr. 561/2006 nævnte dokumenter forefindes"

d) I del A tilføjes følgende punkt 6):

"6) udvidet maksimal ugentlig arbejdstid på 60 timer som fastsat i artikel 4, litra a), i direktiv 2002/15/EF; anden ugentlig arbejdstid som fastsat i artikel 4 og 5 i direktiv 2002/15/EF, kun hvor teknologien gør det muligt at kontrollere dette effektivt."

e) Del B, afsnit 2, affattes således:

"2. Medlemsstaterne kan i givet fald, hvis der konstateres en overtrædelse, undersøge, om andre led i transportkæden er medansvarlige, f.eks. speditører, transportører eller underkontrahenter, der måtte have tilskyndet til eller medvirket til overtrædelsen; det kontrolleres i den forbindelse, at kontrakter om levering af transportydelser er udformet således, at det er muligt at overholde forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014."

f) I del B tilføjes følgende punkter:

"4) krav vedrørende gennemsnitlig maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde som fastsat i artikel 4, 5 og 7 i direktiv 2002/15/EF

5) virksomhedernes overholdelse af forpligtelser for så vidt angår betaling for føreres indkvartering og tilrettelæggelse af føreres arbejde i overensstemmelse med artikel 8, stk. 8 og 8a, i forordning (EF) nr. 561/2006."

Artikel 3

Ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012

I bilaget til forordning (EU) nr. 1024/2012 tilføjes følgende punkter:

- "13. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF: artikel [8].
14. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) .../... om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked ("IMI-forordningen"): artikel [1, stk. 14]."

Artikel 4

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 42, stk. 1, i forordning (EU) nr. 165/2014. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 5

Regler og sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner over for afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører for manglende overholdelse af dette direktivs artikel 1, hvis de havde kendskab til eller i lyset af alle relevante omstændigheder burde have haft kendskab til, at de transporttjenesteydelser, som de har afgivet ordre på, indebærer overtrædelser af nævnte artikel.

2. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af dette direktivs artikel 1, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelserne, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.

Artikel 6

Intelligent håndhævelse

Uden at det berører direktiv 2014/67/EU og for yderligere at håndhæve forpligtelserne i dette direktivs artikel 1, sikrer medlemsstaterne, at der anvendes en sammenhængende national håndhævelsesstrategi på deres område. Denne strategi skal fokusere på virksomheder i en høj risikoklasse, som omhandlet i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF.

Artikel 7

Evaluerings

1. Kommissionen evaluerer gennemførelsen af dette direktiv, navnlig virkningen af artikel 1, og aflægger senest den [31. december 2025] en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af dette direktiv. Kommissionens rapport ledsages om nødvendigt af et lovgivningsforslag. Rapporten offentliggøres.
2. Efter udarbejdelsen af den rapport, der er omhandlet i stk. 1, evaluerer Kommissionen regelmæssigt dette direktiv og forelægger resultaterne af evalueringen for Europa-Parlamentet og Rådet.
3. Om nødvendigt ledsages de rapporter, der er omhandlet i stk. 1 og 2, af relevante forslag.

Artikel 8
Uddannelse

Medlemsstaterne samarbejder om at tilvejebringe uddannelse til kontrolmyndighederne på grundlag af eksisterende kontrolordninger.

Arbejdsgiverne er ansvarlige for at sikre, at deres førere får kendskab til deres rettigheder og forpligtelser i henhold til dette direktiv.

Artikel 9

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den ... [EUT: Indsæt datoen 18 måneder efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse foranstaltninger fra den [EUT: Indsæt samme dato som i foregående afsnit].

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 10

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Artikel 11

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i [...], den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
