



Bryssel den 23 januari 2020
(OR. en)

Interinstitutionella ärenden:

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-PUNKTSNOT

från: Rådets generalsekretariat

till: Ständiga representanternas kommitté (Coreper I)/rådet

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

Ärende: Rörlighetspaket I:

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare

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

– Politisk överenskommelse

Detta addendum gäller förslaget om ändring av direktiv 2006/22/EG och om fastställande av en *lex specialis* för utstationering av arbetstagare.

Förslag till
Europaparlamentets och rådets direktiv
om fastställande av särskilda bestämmelser 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 om administrativt
samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen)

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 lagstiftningsförfarandet, och

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 operatörer, å andra sidan.

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

Med tanke på att arbetskraften inom vägtransportsektorn är mycket rörlig behövs det sektorsspecifika regler för att säkerställa en balans mellan operatörernas frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster, den fria rörligheten för varor, tillfredsställande arbetsvillkor och det sociala skyddet för förare.

- (2) Den höga rörlighet som är förbunden med vägtransporttjänster gör att särskild uppmärksamhet måste ägnas åt att säkerställa att förare kan dra nytta av de rättigheter till vilka de är berättigade och att operatörer, av vilka flertalet är mindre små och medelstora företag, inte ställs inför oproportionerliga administrativa hinder eller diskriminerande kontroller som i onödan begränsar deras frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster.
- (3) Av samma skäl måste alla nationella bestämmelser som tillämpas på vägtransporter vara proportionella och motiverade, med hänsyn till behovet av att säkerställa tillfredsställande sociala villkor och arbetsvillkor för förarna och underlätta utövandet av friheten att tillhandahålla vägtransporttjänster som bygger på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska operatörer.
- (4) Balansen mellan åtgärder för att förbättra de sociala villkoren och arbetsvillkoren för förare, å ena sidan, och åtgärder för att underlätta utövandet av friheten att tillhandahålla vägtransporttjänster som bygger på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska operatörer, å andra sidan, är avgörande för en välfungerande inre marknad.
- (5) Vid en utvärdering av ändamålsenligheten och effektiviteten i unionens nuvarande sociallagstiftning på vägtransportområdet upptäcktes dels vissa kryphål i de befintliga bestämmelserna, dels brister i fråga om verkställigheten av bestämmelserna, till exempel vad gäller bruket av brevlådeföretag. Dessutom finns det ett antal avvikelser mellan medlemsstaterna vad gäller tolkningen, tillämpningen och genomförandet av bestämmelserna, vilket skapar en tung administrativ börda för förare och operatörer. Detta skapar rättslig osäkerhet, vilket är skadligt för arbetsvillkoren, de sociala villkoren och konkurrensvillkoren i sektorn.

- (6) I syfte att säkerställa att Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG³ och 2014/67/EU⁴ tillämpas korrekt behövs det skärpta kontroller och förstärkt samarbete på unionsnivå för att motverka bedrägerier avseende utstationering av förare.
- (7) En adekvat, effektiv och konsekvent tillämpning av bestämmelserna 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 de befintliga enhetliga tillsynskraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG⁵ utvidgas till att omfatta kontroll av att de arbetstidsbestämmelser som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG⁶ efterlevs.
- (8) Med tanke på de dataserier som krävs för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om arbetstid i direktiv 2002/15/EG är vägkontrollernas omfattning beroende av att det utvecklas och införs möjliggörande teknik som täcker tillräckligt långa tidsperioder. Kontrollen ute på vägarna bör begränsas till aspekter som redan kan kontrolleras med hjälp av färdskrivaren och tillhörande utrustning ombord medan de omfattande kontrollerna begränsas till företagens lokaler.

-
- 3 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).
- 4 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).
- 5 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).
- 6 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).

- (9) Vägkontroller bör genomföras snabbt och effektivt, så att kontrollen tar så kort tid som möjligt, med minsta möjliga försening för föraren, och det bör göras en tydlig åtskillnad mellan transportoperatörernas skyldigheter och förarnas skyldigheter.
- (10) Samarbetet 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) 2019/1149⁷ omfattar direktiv 2006/22/EG, skulle kunna fylla en viktig funktion när det gäller att bistå medlemsstater som utför samordnade kontroller.
Europeiska arbetsmyndigheten skulle också kunna stödja utbildningsinsatser.
- (11) Det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller genomförandet av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn har visat sig vara otillräckligt, vilket gör den gränsöverskridande tillsynen svårare, ineffektiv och inkonsekvent. Det är därför nödvändigt att inrätta en ram för effektiv kommunikation och ömsesidigt bistånd, inbegripet utbyte av uppgifter om överträdelser och information om god praxis i tillsynen.
- (12) I syfte att främja ett effektivt administrativt samarbete och informationsutbyte ska medlemsstaterna enligt artikel 16.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009⁸ koppla samman sina nationella elektroniska register genom systemet Europeiska registret för vägtransportföretag. Den information som vid en vägkontroll är tillgänglig inom det systemet bör utvidgas i omfattning.

7 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).

8 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).

- (13) För att underlätta och förbättra kommunikationen mellan medlemsstaterna, säkerställa en enhetligare tillämpning av sociallagstiftningen inom transportsektorn och för att underlätta för vägtransportoperatörerna att uppfylla administrativa krav vid utstationering av förare bör kommissionen ta fram en eller flera nya moduler för informationssystemet för den inre marknaden (IMI), som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012⁹. Det är viktigt att det genom IMI är möjligt att kontrollera utstationeringsdeklarationers giltighet vid vägkontroller.
- (14) Informationsutbytet inom ramen för ett effektivt administrativt samarbete och ömsesidigt bistånd mellan medlemsstater bör ske i enlighet med de regler för skydd av personuppgifter som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2016/679¹⁰ och (EU) 2018/1725¹¹. Det informationsutbyte som sker genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI) bör också vara förenligt med förordning (EU) nr 1024/2012.
- (15) För att underlätta kontrollen av att de utstationeringsbestämmelser som fastställs i detta direktiv efterlevs bör vägtransportoperatörerna lämna in en utstationeringsdeklaration till de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där de utstationerar förare.
- (16) För att minska transportoperatörernas administrativa börda är det nödvändigt att göra det enklare att lämna in och uppdatera utstationeringsdeklarationer. Kommissionen bör därför utarbeta ett flerspråkigt offentligt gränssnitt som transportoperatörer kan använda för att lämna in och uppdatera information om utstationeringar och vid behov lämna in andra relevanta handlingar till IMI.

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

- (17) För att ytterligare öka ändamålsenligheten, effektiviteten och enhetligheten i tillsynen är det önskvärt att utveckla funktionerna i och användningen av de befintliga nationella riskvärderingssystemen. Tillträde till uppgifterna i riskvärderingssystemen skulle göra det möjligt att i större utsträckning inrikta kontrollerna på operatörer som inte följer reglerna, och en enhetlig formel för bedömning av transportföretags riskvärdering bör bidra till en rättvisare behandling av operatörerna vid kontroller.
- (18) För att säkerställa rättvis konkurrens 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.
- (19) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv 2006/22/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Kommissionen bör säkerställa att företagen behandlas lika vid beaktandet av de kriterier som anges i detta direktiv för framtagandet av en gemensam formel för beräkningen av företags riskvärdering. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹².
- (20) Svårigheter har också upplevts när bestämmelserna 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. De okoordinerade nationella åtgärderna avseende tillämpningen och verkställigheten av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn har skapat rättslig osäkerhet och stora administrativa bördor för utländska operatörer i EU. Detta har lett till onödiga begränsningar av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster, med negativa sidoeffekter på sysselsättningen och på transportföretagens konkurrenskraft. Administrativa krav och kontrollåtgärder behöver harmoniseras så att transportörer inte drabbas av onödiga förseningar.

¹² 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).

- (21) Vissa särskilda bestämmelser om utstationering riktar sig till transportföretagen, som ansvarar för följderna av eventuella överträdelser som de har begått. I syfte att förhindra missbruk när företag upphandlar transporttjänster av operatörer som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg bör medlemsstaterna också föreskriva tydliga och förutsebara regler om sanktioner mot avsändare, befraktare, speditörer, huvudentreprenörer och underleverantörer om de känt till eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha känt till att de transporttjänster som de upphandlar medför överträdelser av särskilda bestämmelser om utstationering.
- (22) Kommissionen erkände i sitt förslag av den 8 mars 2016¹³ om översyn av direktiv 96/71/EG att genomförandet av det direktivet ger upphov till särskilda rättsliga frågor och svårigheter i den mycket rörliga vägtransportsektorn och konstaterade att dessa problem lämpligast behandlas genom sektorsspecifik lagstiftning om vägtransporter.
- (23) För att säkerställa ett effektivt och proportionerligt 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 att skapa en balans mellan det sociala skyddet för förare och friheten att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster för operatörer. Bestämmelserna om utstationering av arbetstagare i direktiv 96/71/EG, och om tillämpningen av dessa bestämmelser i direktiv 2014/67/EU, gäller för vägtransportsektorn och bör omfattas av de särskilda bestämmelserna i det här direktivet.
- (24) Med tanke på transportsektorns rörliga natur utstationeras förare i allmänhet inte till en annan medlemsstat enligt tjänsteavtal för långa tidsperioder, vilket ibland är fallet inom andra sektorer. Det bör därför uttryckligen förtydligas under vilka omständigheter bestämmelserna om långvarig utstationering i direktiv 96/71/EG inte är tillämpliga på sådana förare.
- (25) Dessa välvägdga kriterier bör bygga på konceptet om en tillräcklig koppling mellan tjänsten och föraren, å ena sidan, och en värdmedlemsstats territorium, å den andra. För att underlätta reglernas tillämpning bör det göras en åtskillnad mellan de olika typerna av transporter beroende på graden av koppling till värdmedlemsstatens territorium.

¹³ COM(2016)128.

- (26) 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. Huruvida förarens närvaro i en medlemsstat kvalificeras som transit påverkas därför inte av stopp som görs av exempelvis hygienskal.
- (27) När en förare utför bilaterala transporter, antingen från den medlemsstat där företaget är etablerat till en annan medlemsstats territorium eller till ett tredjeland, eller till etableringsmedlemsstaten, utmärks tjänsten av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten. En förare kan utföra flera bilaterala transporter under en resa. Det skulle utgöra en oproportionerlig begränsning av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster om utstationeringsbestämmelserna – och därigenom de anställningsvillkor som garanteras i värdmedlemsstaten – skulle vara tillämpliga på sådana bilaterala transporter.
- (28) Å andra sidan finns det en tillräcklig koppling till en värdmedlemsstats territorium när en förare utför andra typer av transporter, särskilt cabotagetransporter eller icke-bilaterala internationella transporter, i den medlemsstaten. Denna tillräckliga koppling föreligger för cabotagetransport enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 1072/2009¹⁴ och (EG) nr 1073/2009¹⁵, 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 den medlemsstat där det utstationerande företaget är etablerat. De utförda tjänsterna är därför kopplade till den berörda värdmedlemsstaten snarare än etableringsmedlemsstaten. I dessa fall krävs sektorsspecifika bestämmelser endast för administrativa krav och kontrollåtgärder.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

- (29) När föraren utför en kombinerad transport utmärks den tjänst som tillhandahålls under den inledande eller avslutande vägtransporten av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten om vägtransporten i sig utgör en bilateral transport. Å andra sidan finns en tillräcklig koppling till en värdmedlemsstats territorium när transporten på väg utförs inom värdmedlemsstaten eller i form av en icke-bilateral internationell transport, och därför bör utstationeringsbestämmelserna vara tillämpliga i sådana fall.
- (30) Transportföretagen behöver rättslig säkerhet om vilka bestämmelser och krav de ska följa. Dessa bestämmelser och krav bör vara tydliga, begripliga och lättillgängliga för transportföretagen, och bör möjliggöra effektiva kontroller. Det är viktigt att nya bestämmelser inte medför onödiga administrativa bördor och att vederbörlig hänsyn tas till små och medelstora företags intressen.
- (31) 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 fastställs i nationella lagar och andra författningar eller genom kollektivavtal eller skiljedomar som i den medlemsstaten förklarats ha allmän giltighet eller på annat sätt tillämpas i enlighet med artikel 3.1 och 3.8 i det direktivet – inbegripet i tillämpliga fall genom kollektivavtal som gäller allmänt för alla likartade företag i det berörda geografiska området – på ett tillgängligt och öppet sätt tillhandahålls transportföretag från andra medlemsstater och utstationerade förare. Den relevanta informationen bör i synnerhet omfatta de komponenter som ingår i den ersättning som görs obligatorisk genom sådana instrument. I enlighet med det direktivet ska arbetsmarknadens parter involveras.
- (32) Transportoperatörer från EU möter en växande konkurrens från operatörer som är baserade i länder utanför EU. Det är därför av yttersta vikt att säkerställa att företag från 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 för de särskilda bestämmelser om utstationering som föreskrivs i detta direktiv. Den bör i synnerhet tillämpas när företag från tredjeländer utför transporter enligt bilaterala eller multilaterala avtal som ger tillträde till unionsmarknaden.

- (33) Internationella transportforumets multilaterala kvotsystem är ett av de viktigaste instrument som reglerar tillträdet till EU-marknaden för operatörer från länder utanför EU samt tillträdet till marknader utanför EU för operatörer från EU. Det antal tillstånd som tilldelas varje medlemsland i Internationella transportforumet beslutas på årsbasis. I syfte att säkerställa att företag från unionen inte diskrimineras måste medlemsstaternas skyldigheter i detta avseende iaktas även när det gäller att komma överens om villkor för tillträde till EU-marknaden inom ramen för Internationella transportforumet.
- (34) Befogenheten att förhandla om och ingå den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) ligger dessutom hos unionen som en del av dess exklusiva externa behörighet. Unionen bör, i enlighet med artikel 2.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006¹⁶, anpassa de kontrollmekanismer som kan användas för att kontrollera tredjelandsoperatörers efterlevnad av sociallagstiftning på nationell nivå och unionsnivå till de kontrollmekanismer som gäller för operatörer från unionen.
- (35) I syfte att säkerställa ett effektivt och ändamålsenligt genomdrivande av de sektorspecifika bestämmelserna om utstationering av arbetstagare och för att undvika oproportionerliga administrativa bördor för utländska operatörer, bör specifika administrativa krav och kontrollkrav upprättas inom vägtransportsektorn, med fullt utnyttjande av kontrollverktyg, såsom digitala färdskrivare. För att efterlevnaden av de skyldigheter som fastställs i detta direktiv och direktiv 96/71/EG ska kunna följas upp, och för att denna uppföljning ska bli mindre komplex, bör medlemsstaterna få ålägga vägtransportoperatörer enbart de administrativa krav som anges i detta direktiv och som har anpassats till vägtransportsektorn.
- (36) Förarnas administrativa börda och dokumenthanteringsuppgifter bör vara skäliga. Vissa handlingar bör finnas tillgängliga i fordonet för vägkontroller, medan andra handlingar bör göras tillgängliga via IMI:s offentliga gränssnitt av vägtransportföretagen och vid behov av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där operatören är etablerad. De behöriga myndigheterna bör använda den ram för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna som fastställs i direktiv 2014/67/EU.

¹⁶ 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).

- (37) 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 förordning (EU) 2016/679 respekteras. Den relevanta informationen bör tillhandahållas arbetsmarknadens parter utanför IMI.
- (38) I syfte att anpassa bilagorna i detta direktiv till utvecklingen av bästa metoder bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av dessa bilagor. 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 lagstiftning¹⁷. 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.
- (39) Kommissionen bör utvärdera effekterna av tillämpningen och tillsynen av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportbranschen och lämna in en rapport om resultaten av utvärderingen till Europaparlamentet och rådet, när så är lämpligt tillsammans med ett lagstiftningsförslag.
- (40) Detta direktiv bör tillämpas från och med den ... [18 månader efter dagen för ikraftträdandet]. Detta bör vara den dag då direktiv (EU) 2018/957 blir tillämpligt på vägtransportsektorn i enlighet med artikel 3.3 i det direktivet.
- (41) Direktiv 2006/22/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

¹⁷ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Särskilda bestämmelser om utstationering av förare

1. I denna artikel fastställs särskilda bestämmelser vad gäller vissa aspekter av direktiv 96/71/EG avseende utstationering av förare inom vägtransportsektorn och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU avseende administrativa krav och kontrollåtgärder för utstationering av dessa förare.
2. Dessa särskilda bestämmelser ska gälla förare som är anställda hos företag som är etablerade i en medlemsstat och som vidtar någon av de gränsöverskridande åtgärder som avses i artikel 1.3 a i direktiv 96/71/EG.
3. En utstationering ska, vid tillämpning av artikel 3.1 a i direktiv 96/71/EG, anses upphöra när föraren lämnar värdmedlemsstaten vid utförandet av en internationell gods- eller persontransport, och denna utstationeringsperiod ska inte slås samman med tidigare utstationeringsperioder i samband med sådana internationella transporter som utförs av samma förare eller en annan förare som denne ersätter.
4. En förare ska inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren utför bilaterala transporter.

Vid tillämpning av detta direktiv avses med en bilateral godstransport förflyttningen av gods på grundval av ett transportavtal, från etableringsmedlemsstaten, så som den definieras i artikel 2.8 i förordning (EG) nr 1071/2009, till en annan medlemsstat eller ett tredjeland, eller från en annan medlemsstat eller ett tredjeland till etableringsmedlemsstaten.

5. Från och med den dag då förare ska registrera uppgifter om gränspassage manuellt i enlighet med artikel 34.7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014¹⁸ ska medlemsstaterna även tillämpa det undantag som anges i punkt 4 för godstransporter när den förare som utför en bilateral transport även 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 under vilken ingen ytterligare aktivitet utförs utgår från etableringsmedlemsstaten och följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, ska undantaget gälla för upp till två ytterligare lastnings- och/eller lossningsaktiviteter, enligt de villkor som anges ovan.

Detta undantag ska tillämpas endast till och med den dag då de smarta färdskrivare som uppfyller kraven avseende den 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 i enlighet med artikel 8.1 andra stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska det undantag som avses i detta stycke endast gälla förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i den förordningen.

6. Vid tillämpning av detta direktiv ska en bilateral transport vid internationella tillfälliga eller reguljära persontransporter, i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009, innebära att föraren
- tar upp passagerare i etableringsmedlemsstaten och släpper av dem i en annan medlemsstat eller ett tredjeland, eller
 - tar upp passagerare i en medlemsstat eller i ett tredjeland och släpper av dem i etableringsmedlemsstaten, eller

18 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).

- 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.

7. Från och med den dag då förare ska registrera uppgifter om gränspassage manuellt, såsom krävs enligt artikel 34.7 i förordning (EU) nr 165/2014, ska medlemsstaterna även tillämpa det undantag som anges i punkt 6 för persontransporter när den förare som utför en bilateral transport även

- 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 returreisan.

Detta undantag ska tillämpas endast till och med den dag då de smarta färdskrivare som uppfyller kraven avseende den 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 i enlighet med artikel 8.1 andra stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska det undantag som avses i detta stycke endast gälla förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i den förordningen.

8. En förare som utför cabotage transporter enligt definitionerna i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009 ska anses vara utstationerad i enlighet med direktiv 96/71/EG.
9. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad till en medlemsstats territorium som denne korsar utan att lasta eller lossa gods och utan att ta upp eller släppa av passagerare.

10. När föraren utför den inledande eller avslutande vägtransporten i en kombinerad transport enligt definitionen i rådets direktiv 92/106/EEG¹⁹ ska föraren inte anses vara utstationerad vid tillämpning av direktiv 96/71/EG om vägtransporten i sig utgörs av bilaterala transporter enligt definitionen i punkt 4.
11. 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 fastställs i nationella lagar och andra författningar eller genom kollektivavtal eller skiljedomar som i den medlemsstaten förklarats ha allmän giltighet eller på annat sätt tillämpas i enlighet med artikel 3.1 och 3.8 i det direktivet på ett tillgängligt och öppet sätt tillhandahålls transportföretag från andra medlemsstater och utstationerade förare. Den relevanta informationen ska i synnerhet omfatta de komponenter som ingår i den ersättning som görs obligatorisk genom sådana instrument, inbegripet i tillämpliga fall genom kollektivavtal som gäller allmänt för alla likartade företag i det berörda geografiska området.
12. 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.
13. 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:

¹⁹ 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).

- a) En skyldighet för det vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat att lämna in en utstationeringsdeklaration till de nationella behöriga myndigheterna i den 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. Utstationeringsdeklarationen ska innehålla följande information:
- i) Vägtransportföretagets identitet, åtminstone i form av gemenskapstillståndets nummer, om tillgängligt.
 - ii) Kontaktuppgifter för trafikansvarig eller andra kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten, för kontakter med de behöriga myndigheterna i den värdmedlemsstat där tjänsterna tillhandahålls samt utskick och mottagande av handlingar eller delgivningar.
 - iii) Följande information om den utstationerade föraren: förarens identitet, bostadsadress och körkortsnummer.
 - iv) Startdatum för förarens anställningsavtal, och uppgift om vilken lag som är tillämplig på detta.
 - v) Utstationeringens förväntade startdatum och slutdatum.
 - vi) Motorfordonens registreringsnummer.
 - vii) Typen av transporttjänster, dvs. godstransport, persontransport, internationell transport, cabotagetransport.
- b) En skyldighet för vägtransportföretaget att säkerställa att föraren har tillgång till, och en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla följande uppgifter i pappersformat eller elektronisk form:
- i) En kopia av den utstationeringsdeklaration som lämnats in via IMI.

- ii) Bevis på att transporten äger rum i värdmedlemsstaten, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009.
 - iii) Färdskrivardata, särskilt landskoderna för medlemsstater där föraren har befunnit sig vid utförandet av internationella vägtransporter eller cabotagettransporter, 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, på direkt begäran av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum, via det offentliga IMI-gränssnittet sända kopior av de handlingar som avses i led b ii och iii samt dokumentation avseende den utstationerade förarens ersättning under utstationeringsperioden, dennes anställningsavtal eller en likvärdig handling i den mening som avses i artikel 3 i rådets direktiv 91/533/EEG²⁰, tidsrapporter som avser förarens arbete och betalningsbevis.

Operatören ska skicka dokumentationen via det offentliga IMI-gränssnittet senast 8 veckor från och med dagen för begäran. Om operatören inte lämnar in den begärda dokumentationen inom den utsatta tidsfristen 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 de medlemsstater där operatören är etablerad ha tillgång till utstationeringsdeklarationen och annan relevant information som lämnats in av operatören via det offentliga IMI-gränssnittet.

²⁰ 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).

De behöriga myndigheterna i de medlemsstater där operatören är etablerad ska säkerställa att de handlingar som begärs av de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där utstationeringen ägde rum tillhandahålls via IMI inom 25 arbetsdagar från och med dagen för begäran.

I syfte att fastställa att förare i enlighet med punkterna 4–7 inte ska anses vara utstationerade, får medlemsstaterna som kontrollåtgärd endast införa en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla, i pappersformat eller elektronisk form, bevis på relevant internationell transport, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, och färdskrivardata som avses i led b iii.

14. I kontrollsyfte ska transportföretaget hålla de utstationeringsdeklarationer som avses i punkt 13 a uppdaterade i det offentliga IMI-gränssnittet.
15. Informationen från deklARATIONERNA ska i kontrollsyfte sparas i IMI:s arkiv i 24 månader.

Medlemsstaten får tillåta att den behöriga myndigheten utanför IMI tillhandahåller nationella arbetsmarknadsparter den relevanta information som finns i IMI i den utsträckning som krävs för att kontrollera efterlevnaden av utstationeringsbestämmelserna och i enlighet med nationell lagstiftning och praxis, förutsatt att

- informationen avser en utstationering till den berörda medlemsstatens territorium,
- informationen används uteslutande för verkställighet av utstationeringsbestämmelserna, och
- uppgifterna behandlas i enlighet med förordning (EU) 2016/679.

16. Senast den [EUT: 6 månader efter ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv] ska kommissionen genom en genomförandeakt specificera det offentliga IMI-gränssnittets funktioner. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 4.2.

17. Medlemsstaterna ska undvika onödiga förseningar i genomförandet av kontrollåtgärderna som kan påverka utstationeringens varaktighet och datum.
18. De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ska föra ett nära samarbete och ska ge varandra ömsesidigt bistånd och all relevant information inom ramen för de villkor som fastställs i direktiv 2014/67/EU och i förordning (EG) nr 1071/2009.

Artikel 2

Ändringar 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 Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och Europaparlamentets och rådets 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

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 (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 genomförandet av direktiv 2002/15/EG ska begränsas till bestämmelser som effektivt kan kontrolleras med hjälp av färdskrivaren och tillhörande utrustning. En omfattande kontroll av genomförandet av direktiv 2002/15/EG får endast utföras i företagens lokaler.”.

b) I punkt 3 ska första stycket ersättas med följande:

”Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna på ett sådant sätt att minst 3 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (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 inom den tid som vägkontrollen tar tillhandahålla de bevis som eventuellt saknas i fordonet. Detta påverkar inte förarens skyldigheter att säkerställa att färdskrivarutrustningen används på rätt sätt.”.

c) Följande punkt ska införas:

”3a. Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna av efterlevnaden av bestämmelserna i direktiv 2002/15/EG med beaktande av det riskvärderingssystem som föreskrivs i artikel 9 i detta direktiv. Kontrollerna ska inriktas på ett företag om en eller flera av dess förare kontinuerligt eller allvarligt har överträtt bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006 eller förordning (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 företagets lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser samt antalet och typen av rapporterade överträdelser med uppgift om huruvida det rör sig om person- eller godstransport.”.

4. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Medlemsstaterna ska minst sex gånger om året utföra samordnade vägkontroller av förare och fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 eller förordning (EU) nr 165/2014. Medlemsstaterna ska dessutom sträva efter att anordna samordnade kontroller i företagens lokaler.

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

5. 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 överträdelse av förordning (EG) nr 561/2006, förordning (EU) nr 165/2014 eller direktiv 2002/15/EG har avslöjats vid vägkontroller.”.

6. I artikel 7.1 ska led b ersättas med följande:

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

7. I artikel 7.1 ska följande led läggas till:

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

8. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”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

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

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

b) Följande punkt ska införas:

”1a. Medlemsstaterna ska överlämna den information som begärs av andra medlemsstater enligt punkt 1 b i denna artikel inom 25 arbetsdagar från mottagandet av begäran. En kortare tidsfrist får fastställas genom en ömsesidig överenskommelse mellan medlemsstaterna. I brådskande fall eller fall som kräver enkel registerkontroll, exempelvis i ett riskvärderingssystem, ska den begärda informationen lämnas inom tre arbetsdagar.

Om den anmodade medlemsstaten anser att begäran inte är tillräckligt motiverad ska den inom tio arbetsdagar informera den medlemsstat som begär informationen om detta. Den medlemsstat som begärt informationen ska ytterligare motivera sin begäran. Om detta inte är möjligt får begäran avvisas av medlemsstaten.

Om det är svårt att tillmötesgå en begäran om information eller att genomföra kontroller, inspektioner eller utredningar, ska den anmodade medlemsstaten informera den ansökande medlemsstaten om detta inom tio arbetsdagar och vederbörligen motivera varför det är svårt eller omöjligt att tillhandahålla den relevanta informationen. De berörda medlemsstaterna ska diskutera med varandra i syfte att finna en lösning på de problem som påtalats.

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.”.

c) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. 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*, förutom i fråga om information som medlemsstaterna utbyter genom direkta sökningar i de 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 ... [EUT: inför datum 10 månader efter ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv] ska kommissionen genom genomförandeakter fastställa en gemensam formel för beräkning av företags riskvärdering , vilken ska ta hänsyn till överträdelseernas antal, allvarlighetsgrad och frekvens samt resultaten av kontroller där ingen överträdelse har upptäckts och huruvida ett vägtransportföretag har använt den smarta färdskrivaren i enlighet med 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 överträdelseernas allvarlighetsgrad återfinns i bilaga III.

I syfte att upprätta eller uppdatera viktningen av överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller förordning (EU) nr 165/2014 ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15a i detta direktiv med avseende på ändring av bilaga III i syfte att ta hänsyn till utvecklingen på lagstiftningsområdet och trafiksäkerheten.

Viktningsskategorin för de allvarligaste överträdelseerna bör inbegripa sådana överträdelser som innebär att 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 vid tidpunkten för kontrollen vara åtkomliga för samtliga behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten.

5. Medlemsstaterna ska göra den information som finns i det nationella riskvärderingssystemet direkt åtkomlig i de 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 11.3 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 bedriva verksamhet med nämnda fordon. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.”.
11. Artikel 12 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.

* 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. I artikel 13 ska led b ersättas med följande:

”b) Verka för en enhetlig strategi och en harmoniserad tolkning av förordning (EG) nr 561/2006 mellan tillsynsmyndigheterna.”.

13. Artikel 14 ska ersättas med följande:

”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.”.

14. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15
Uppdatering av bilagorna

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15a med avseende på ändring av bilagorna I och II i syfte att göra nödvändiga anpassningar till utvecklingen av bästa metoder.”.

15. 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 dag då detta direktiv 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.”.

16. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) I del A ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila liksom de diagramblad för de föregående dagarna som ska medföras på 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 utskriftena.”.

b) I del A ska punkt 2 ersättas med följande:

”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 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).”.

c) I del A ska punkt 4 ersättas med följande:

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

- d) I del A ska följande punkt läggas till som punkt 6:
- ”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 effektiva kontroller.”.
- e) I del B ska punkt 2 ersättas med följande:
- ”2. Medlemsstaterna får vid behov kontrollera vilket solidariskt ansvar andra aktörer i transportkedjan har – exempelvis befraktare, speditörer eller underentreprenörer – om en överträdelse upptäcks, inbegripet kontroll av att transportavtalen är utformade på ett sådant sätt att bestämmelserna i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 kan följas.”.
- f) I del B ska följande punkter läggas till:
- ”4. 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.”.

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 Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och Europaparlamentets och rådets 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) .../... om fastställande av särskilda bestämmelser 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 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen): artikel [1.14].”.

Artikel 4

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en 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.

Artikel 5

Regler och sanktioner

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner mot avsändare, speditörer, huvudentreprenörer och underleverantörer för bristande efterlevnad av artikel 1 i detta direktiv om de känt till eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha känt till att de transporttjänster som de har upphandlat medför överträdelser av den artikeln.

2. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i artikel 1 i detta direktiv 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 fastställs i artikel 1 i detta direktiv fullgörs ska medlemsstaterna säkerställa att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas inom deras territorium. Strategin ska främst inriktas på företag med en hög riskvärdering såsom anges i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets 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.
3. I tillämpliga fall ska de rapporter som avses i punkterna 1 och 2 åtföljas av relevanta förslag.

Artikel 8
Utbildning

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

Arbetsgivarna ska ansvara för att säkerställa att deras förare får kännedom om sina rättigheter och skyldigheter inom ramen för detta direktiv.

Artikel 9

1. Medlemsstaterna ska senast den ... [EUT: inför datum 18 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv] anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa åtgärder från och med den [EUT: inför samma datum som i ovanstående stycke].

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

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

Artikel 11

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i [...] den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
