



Bruxelles, den 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

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**

{ SWD(2017) 184 final }

{ SWD(2017) 185 final }

{ SWD(2017) 186 final }

{ SWD(2017) 187 final }

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Inden for vejtransportsektoren bidrager Unionens sociale bestemmelser til at opnå de politiske målsætninger om at forbedre førernes arbejdsvilkår, sikre fair konkurrence mellem vejtransportvirksomhederne og øge trafikikkerheden for alle trafikanter. Det at skræddersy disse bestemmelser til sektorens behov og gøre dem lettere at anvende og håndhæve på ensartet og effektiv vis er en central del af Kommissionens strategi for yderligere at integrere markedet for vejtransport i EU og gøre sektoren fair, effektiv og socialt ansvarlig, jf. hvidbogen om transport af 28. marts 2011¹.

De vigtigste sociale bestemmelser på vejtransportområdet omfatter bestemmelser om tilrettelæggelse af føreres arbejdstid som fastsat i direktiv 2002/15/EF², minimumskrav for håndhævelse som fastsat i direktiv 2006/22/EF, regler om køretid, pauser og hvileperioder som fastsat i forordning (EF) nr. 561/2006³ samt bestemmelser om udstationering af arbejdstagere som fastsat i direktiv 96/71/EF⁴ og om håndhævelsen af direktiv 2014/67/EU⁵. Disse retsakter er del af en større indsats for at forbedre arbejdsvilkårene for førerne, sikre fair konkurrence mellem operatørerne og forbedre sikkerheden på de europæiske veje såvel som at sikre balancen mellem førernes sociale beskyttelse og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.

I en efterfølgende evaluering af de sociale bestemmelser på vejtransportområdet og deres håndhævelse, der blev udført 2015-2017⁶ som del af programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit), blev det konkluderet, at de eksisterende regler ikke er et effektivt middel til håndtering af risikoen for forringelse af arbejdsvilkårene og for konkurrenceforvridninger. Dette skyldes mangler i den retlige ramme. Visse regler er uklare, uhensigtsmæssige og vanskelige at gennemføre eller håndhæve, hvilket resulterer i at medlemsstaterne gennemfører de fælles regler på forskellig vis, ligesom det skaber risiko for fragmentering af det indre marked.

Analysen af de problemer, der er i praksis, viser navnlig, at forskellene i fortolkning og anvendelse af direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU på vejtransportsektoren skal løses hurtigst muligt. I konsekvensanalysen, som støtter nærværende lovgivningsforslag, konkluderes det, at bestemmelserne om udstationering og de administrative krav ikke passer til førere inden for international vejtransport, hvis arbejde er kendetegnet ved høj mobilitet. Dette medfører uforholdsmæssigt store regelbyrder for operatørerne og skaber unødige barrierer for levering af tjenesteydelser på tværs af grænserne. De juridiske og praktiske vanskeligheder ved anvendelsen af reglerne om udstationering i vejtransportsektoren blev fremhævet i betragtning (10) i Kommissionens forslag af 8. marts 2016⁷ om ændring af direktiv 96/71/EF: *Da arbejdet i sektoren for den internationale vejtransport er kendetegnet ved høj mobilitet, rejser*

¹ KOM(2011) 144 endelig.

² EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.

³ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

⁴ EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1.

⁵ EUT L 159 af 28.5.2014, s. 11.

⁶ Den efterfølgende evaluering omfatter forordning (EF) nr. 561/2006 om køretid, pauser og hvileperioder, direktiv 2006/22/EF om håndhævelse af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006 samt direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

⁷ COM(2016) 128.

gennemførelsen af direktivet om udstationering af arbejdstagere særlige juridiske spørgsmål og vanskeligheder (især når forbindelsen med den pågældende medlemsstat er utilstrækkelig). Det ville være mest hensigtsmæssigt at tage disse udfordringer op gennem sektorspecifik lovgivning sammen med andre EU-initiativer, der skal få det indre marked for vejtransport til at fungere bedre.

Nærværende forslag giver en helhedsorienteret tilgang til at afhjælpe risikoen for utilstrækkelige arbejdsvilkår for førere, herunder vilkår og betingelser for ansættelse, afbøde de uforholdsmæssigt store byrder på operatører og forebygge konkurrenceforvridninger. Det overordnede mål er at sikre balance mellem egnede arbejdsvilkår for førerne på den ene side og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester på den anden side.

- **Sammenhæng med de gældende bestemmelser på samme område**

Dette forslag er led i den mere omfattende revision af Unionens vejtransportlovgivning, som p.t. finder sted. Det er tæt forbundet med et initiativ, der skal forbedre klarheden i og egnetheden af reglerne om køretid, pauser og hvileperioder, der er fastsat i forordning (EF) nr. 561/2006, og reglerne om anvendelse af takografer, som er fastsat i forordning (EU) nr. 165/2014. Det er også en del af den igangværende revision af markedsreglerne om adgang til vejtransporterhvervet (forordning (EF) nr. 1071/2009), adgang til markedet for international godskørsel (forordning (EF) nr. 1072/2009) og adgang til det internationale marked for buskørsel (forordning (EF) nr. 1073/2009). De sociale bestemmelser og markedsreglerne udgør en omfattende og sammenhængende lovramme, og en styrkelse heraf på effektiv og konsekvent vis er afgørende for at skabe en fair og sikker vejtransportsektor, der både er miljømæssigt og socialt bæredygtig. Ingen af initiativerne kan stå alene, når det drejer sig om effektiv håndtering af de eksisterende sociale og markedsrelaterede udfordringer.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget bidrager til to af denne Kommissions prioriteter, nemlig at skabe "et dybere og mere fair indre marked" og sætte skub i "beskæftigelse, vækst og investeringer". Det er i overensstemmelse med tiltag, som sigter på at bekæmpe social urimelighed og unfair konkurrence og på at skabe en social ramme for nye beskæftigelsesmuligheder og rimelige forretningsvilkår.

Et mål med forslaget er at sikre ordentlige arbejdsvilkår og passende social beskyttelse. Det passer derfor med målsætningerne i Kommissionens sociale dagsorden og med initiativet vedrørende oprettelse af en EU-søjle for sociale rettigheder. Det hænger ligeledes sammen med artikel 31 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, som fastsætter retten til retfærdige og rimelige arbejdsvilkår.

Forslaget bidrager til Refit-programmet ved at mindske regelbyrden, idet det forenkler og tilpasser visse regler til de sektorspecifikke behov. Det vil ligeledes gøre håndhævelsen mere effektiv ved at gøre bedre brug af de eksisterende kontrolredskaber og systemer.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Dette forslag ændrer direktiv 2006/22/EF og fastsætter sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i forbindelse med direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU.

Direktiv 2006/22/EF er baseret på det, der nu er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), og den bestemmelse bør også anvendes til nærværende ændring.

Direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU er baseret på det, der nu er artikel 53, stk. 1, i TEUF. Eftersom de regler, der foreslås her, udelukkende angår situationer, der er specifikke for transporttjenester, bør artikel 91, stk. 1, i TEUF dog anvendes.

- **Nærhedsprincippet**

I henhold til artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF deler Unionen kompetence med medlemsstaterne på transportområdet. Gældende regler kan imidlertid kun ændres af EU-lovgiver.

Mangler i den gældende lovgivning betyder, at medlemsstaterne gennemfører og håndhæver EU's sociale bestemmelser på forskellig vis, herunder bestemmelser om udstationering af arbejdstagere. Retningslinjer eller selvregulering i medlemsstaterne vil ikke være nok til at sikre, at de sociale bestemmelser inden for vejtransport anvendes og håndhæves konsekvent i hele EU. Indsats på EU-niveau er derfor berettiget.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget går ikke videre end hvad der er nødvendigt for at imødegå de konstaterede problemer med utilstrækkelige arbejdsvilkår for førere og konkurrenceforvridning mellem operatører.

Som anført i afsnit 7.2 i konsekvensanalysen fremsættes der med forslaget den politiske løsningsmodel, der betragtes som den mest passende og forholdsmæssige, og som skaber balance mellem at forbedre arbejdsvilkårene for førerne, mindske regelbyrden for operatørerne og håndhæve reglerne effektivt på tværs af grænserne.

Forslaget fokuserer på forenkling, præcisering og tilpasning af visse regler, så de imødekommer sektorens behov. Med forslaget undgår operatørerne en unødigt administrativ byrde, og det sikres, at kravene til administrativt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne er passende. Det konkluderes i konsekvensanalysen, at de påtænkte politiske foranstaltninger er uden uforholdsmæssigt store konsekvenser for SMV'erne.

- **Valg af retsakt**

Eftersom der med forslaget foretages et begrænset antal ændringer af direktiv 2006/22/EF og fastsættes sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren i forbindelse med direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU, er det valgte instrument også et direktiv.

3. RESULTATERNE AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Håndhævelsesdirektivet 2006/22/EF var sammen med køre- og hviletidsforordningen (EF) nr. 561/2006 og arbejdstidsdirektivet 2002/15/EF genstand for en omfattende efterfølgende

evaluering, der blev foretaget i perioden 2015-2017⁸. Denne evaluering blev støttet af en ekstern undersøgelse⁹.

De vigtigste problemer, der blev konstateret, var:

- forskellig fortolkning og håndhævelse af bestemmelserne om registreringsperioder, når en fører er væk fra køretøjet
- overtrædelse af reglerne om arbejdstid, hvilket fører til overdrevent lange arbejdstider for førerne og akkumuleret træthed med konsekvenser for deres sundhed og sikkerhed og for trafiksikkerheden
- dårlig håndhævelse af arbejdstidsbestemmelserne og mangel på ensartede data om overvågning og kontrol af overholdelse
- mangelfuldt administrativt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne, som hindrer en ensartet gennemførelse af EU-reglerne
- inkonsekvente nationale systemer til vurdering af transportvirksomhedernes risikoklassificering, som hindrer udveksling af oplysninger og sammenligning af data med henblik på effektiv kontrol
- utilstrækkelig brug af data i risikoklassificeringssystemerne, hvilket hindrer effektive målrettede kontroller
- manglende håndtering af risici for forværring af arbejdsvilkårene knyttet til utilstrækkelig aflønning og social beskyttelse af førere, der arbejder i lange perioder uden for det land, hvor de er ansat.

Bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere var ikke en eksplicit del af denne Refit-evaluering. Vanskeligheder med anvendelsen af forskellige nationale foranstaltninger vedrørende udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren viser, at de generelle regler om udstationering ikke passer på den højmobile arbejdsstyrke inden for vejtransport, og at de administrative krav er uforholdsmæssigt besværlige og således indskrænker friheden til at levere grænseoverskridende tjenesteydelser.

- **Høring af interesserede parter**

Omfattende høringer af interesserede parter fandt sted som forberedelse af dette forslag og i overensstemmelse med minimumsstandarderne for høring af interesserede parter som fastlagt i Kommissionens meddelelse af 11. december 2002 (COM(2002) 704 endelig).

Alle relevante interessentgrupper bidrog til høringsprocessen: nationale myndigheder, håndhævende myndigheder, sammenslutninger, der repræsenterer vejtransportoperatører (gods og passagerer), speditører, SMV'er, fagforeninger, førere og andre ansatte inden for vejtransporttransportområdet. Der er gennem hele processen foretaget en omfattende høring af arbejdsmarkedets parter i Europa. En række forskellige åbne og målrettede høringsmetoder og -værktøjer blev anvendt:

⁸ Se fodnote 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

- Den 4. juni 2015 blev der afholdt en konference på højt niveau om en social dagsorden for transport, hvor der blev iværksat en bred debat om de sociale aspekter af vejtransport. Der var omkring 350 deltagere, herunder beslutningstagere, eksperter inden for transport og arbejdsmarkedets parter.
- I slutningen af 2015 blev der afholdt seminarer, som samlede interessenter fra branchen, repræsentanter for medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter på EU-niveau. Drøftelserne fokuserede på, hvordan de sociale bestemmelser og bestemmelserne om det indre marked fungerer inden for vejtransport.
- Den 19. april 2016 blev der afholdt en konference om vejtransport med en workshop om det indre marked og de sociale aspekter af vejtransport. Der var omkring 400 deltagere, navnlig repræsentanter fra medlemsstaterne, medlemmer af Europa-Parlamentet og de vigtigste interessenter, som drøftede målsætningerne med og anvendelsesområdet for de planlagte trafikinitiativer.
- Der blev iværksat fem skræddersyede undersøgelser for at indhente synspunkter fra de nationale transportministre (med fokus på gennemførelse og fortolkning af reglerne), de håndhævende myndigheder (med fokus på håndhævelsespraksis samt omkostninger og fordele ved håndhævelse), virksomheder (med fokus på den virkning, lovgivningen har på operatørerne på markedet), fagforeningerne (med fokus på den virkning, lovgivningen har på førerne) og andre interessenter såsom industrisammenslutninger (med fokus på de overordnede synspunkter om lovgivningens virkninger). Der blev modtaget i alt 1 441 svar, hvoraf de 1 269 kom fra vejtransportvirksomheder.
- Der blev foretaget interviews med 90 interessenter (heraf 37 førere) med henblik på at få et indblik i interessenternes erfaringer med, hvordan håndhævelsen virker, hvorvidt den er effektiv, og hvorvidt der er problemer med overholdelsen.
- Der blev afholdt en offentlig høring¹⁰ fra den 5. september til den 11. december 2016 for at definere problemet og finde mulige løsninger. Ud af 1 378 svar var 1 209 fra førere, operatører, afskibere og speditører og 169 fra nationale myndigheder, håndhævende myndigheder, arbejdstagerorganisationer og industrisammenslutninger.
- Der blev afholdt en SMV-panelundersøgelse fra den 4. november 2016 til den 4. januar 2017. De 109 modtagne svar indeholdt synspunkter om målsætningerne med revisionen af den retlige ramme og de mulige løsninger.
- En onlineundersøgelse blandt førerne (i de 345 svar blev der fremlagt synspunkter om potentielle tiltag; 140 af svarene kom dog fra Nederlandene og 127 fra Det Forenede Kongerige); en undersøgelse blandt de nationale myndigheder og håndhævende myndigheder (41 svar modtaget fra 27 EU-medlemsstater samt Norge og Schweiz) og en undersøgelse blandt operatørerne (73 svar, hvilket dog ikke er repræsentativt, da 58 svar kom fra Ungarn).
- Interviews med 7 transportvirksomheder, 9 nationale industrisammenslutninger, 9 nationale myndigheder, 4 nationale fagforeninger og 6 europæiske arbejdsmarkedsparter.

¹⁰ Resumé af resultaterne: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en.

De europæiske arbejdsmarkedsparter blev også regelmæssigt underrettet og hørt ved adskillige bilaterale møder med Kommissionen og ved regelmæssige møder i sektordialogudvalget om vejtransport og i arbejdsmarkedsparternes arbejdsgruppe.

Høringerne bekræftede, at de væsentligste problemer omhandler: 1) utilstrækkelige arbejdsvilkår for førerne, 2) konkurrenceforvridning mellem operatørerne og 3) regelbyrder for operatørerne og medlemsstaterne. De vigtigste retlige aspekter af disse problemstillinger er: uklare og uegnede sociale bestemmelser, forskellig anvendelse af reglerne, inkonsekvent og ineffektiv håndhævelse og mangelfuldt administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne.

Hvad angår udkastet til politiske foranstaltninger var der blandt alle interessenter stærk opbakning til at styrke håndhævelsen og samarbejdet mellem de håndhævende myndigheder, om end visse nationale håndhævende myndigheder udtrykte bekymring om de potentielle yderligere håndhævelsesomkostninger. Navnlig foranstaltninger til harmonisering af de nationale risikoklassificeringssystemer og adgang i realtid til data i risikoklassificeringssystemerne mødte bred opbakning blandt de nationale myndigheder og håndhævelsesorganisationer på EU-plan (opbakning hos mere end 70 %).

Interessenterne var splittede i deres syn på udkastet til foranstaltning vedrørende udstationeringsvilkår inden for vejtransport. EU-13-medlemsstaterne og operatørerne støttede foranstaltningen med forbehold (tærsklen bør ikke være for lavt), mens fagforeningerne mente, at foranstaltningen vil være skadelig for førerne. EU-15-medlemsstaterne og operatørerne havde blandede synspunkter. Størstedelen af alle interessentgrupperne med undtagelse af fagforeningerne støttede op om foranstaltningen, hvor den administrative byrde mindskes ved anvendelse af regler om udstationering inden for vejtransport.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Eksterne kontrahenter bistod Kommissionen med en støtteundersøgelse i forbindelse med den efterfølgende evaluering¹¹ og en særskilt støtteundersøgelse, som blev færdiggjort i maj 2017.

- **Konsekvensanalyse**

Initiativet støttes af en konsekvensanalyse, som har fået en positiv udtalelse med anbefalinger fra Udvalget for Forskriftskontrol. Udvalgets vigtigste bemærkninger blev taget i betragtning i den reviderede version af konsekvensanalysen (se bilag 1 for overblik).

Fire politiske løsningsmodeller blev overvejet: De tre første er kumulative med hensyn til en forøgelse af omfanget af regulerende indgreb og de forventede virkninger, mens den fjerde er horisontal og dens foranstaltninger kan kombineres med enhver af de tre første muligheder.

Den første politiske løsningsmodel fokuserer på at præcisere den retlige ramme og på at øge samarbejdet mellem de håndhævende myndigheder. Den anden fokuserer på at styrke håndhævelsen og forbedre arbejdstagernes arbejdsmønstre. Med den tredje foreslås der omfattende ændringer af reglerne, navnlig med hensyn til afskaffelse af resultatafhængig løn. Det fjerde omfatter sektorspecifikke kriterier og særlige håndhævelsesforanstaltninger for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren. Det inkluderer varianter baseret på tærskler: variant a) – 3 dage, b) – 5 dage, c) – 7 dage og d) – 9 dage i alt pr. kalendermåned

¹¹ Endelig rapport <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

tilbragt på en værtsmedlemsstats område, hvorefter værtsmedlemsstatens regler for mindsteløn og betalt ferie gælder for en udenlandsk operatør.

Løsningsmodel 1 lader til at være den mindst effektive, når det drejer sig om håndtere problemet med retlig usikkerhed og ulighed mellem førere og operatører, navnlig pga. den frivillige art af foranstaltningerne. Dette øger bekymringerne om antallet af nationale foranstaltninger, som førere og operatører skal tage hensyn til.

Løsningsmodel 3 lader til at have visse negative bivirkninger med hensyn til arbejdsvilkårene for førere inden for personbefordring, fordi foranstaltningen vedrørende udskudt ugentlig hvile vil føre til en forøgelse på 20-33 % i træthedsindekset og forhøje risiciene for trafiksikkerheden med 4-5 %. Den øgede træthed og den forhøjede risiko ledsages af en reduktion på 3-5 % i overholdelsesomkostningerne for operatørerne.

Løsningsmodel 2 giver de mest positive virkninger hvad angår forbedrede arbejdsvilkår for førerne (en reduktion af træthedsindekset med 28 % og en reduktion af perioderne væk fra hjemmet med 43 % for EU-13-førere og 16 % for EU-15-førere). Samtidig hjælper det med at mindske konkurrenceforvridningen og øge transportsikkerheden takket være foranstaltninger, som gør håndhævelsen konsekvent og mere effektiv, alt imens de administrative byrder på de nationale myndigheder og transportvirksomhederne lettes en smule.

Hvad angår den horisontale løsningsmodel 4 om udstationering af arbejdstagere er overholdelsesomkostningerne for operatørerne lavest i tilfælde af en højere tærskel, da antallet af ture inden for anvendelsesområdet for reglerne om mindsteløn vil blive reduceret. Omvendt vil en lavere tærskel omfatte bredere grupper af førere, der er involveret i ydelsen af grænseoverskridende vejtransporttjenester, hvilket fører til større overordnede positive virkninger med hensyn til at forbedre de sociale vilkår og arbejdsvilkårene for førerne og gøre jobbene mere attraktive.

De anslåede betydelige besparelser for operatørerne stammer primært fra løsningsmodel 4 og navnlig fra foranstaltningerne vedrørende administrative krav og kontrolkrav. Der er tale om besparelser i omegnen af 785 mio. EUR om året i administrationsomkostninger. Besparelserne fra foranstaltningerne under løsningsmodel 2 kan ikke kvantificeres. De forventes imidlertid at reducere overtrædelserne og følgelig omkostningerne ved manglende overholdelse. Derudover gør de transporterne mere effektive og giver førerne større incitament til at vende oftere hjem. De vil imidlertid også medføre en let forøgelse af håndhævelsesomkostningerne for de nationale myndigheder (på mellem 1,3 og 8 %), især i forbindelse med kontrol af overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Forslaget har til formål at forfølge Refit's målsætning om at øge lovgivningens effektivitet og mindske regelbyrden for virksomhederne. Det skal primært ske ved at forenkle og tilpasse reglerne til sektorens specifikke behov og gøre mere effektiv brug af mere ensartede redskaber og databaser. Om end håndhævelsesomkostningerne for de nationale myndigheder forventes at stige en smule, berettiges denne stigning af en forbedring af førernes arbejdsvilkår og af operatørernes forretningsbetingelser, hvilket medfører færre omkostninger ved manglende overholdelse. Forslaget vil ligeledes gøre håndhævelsen mere effektiv, f.eks. ved at øge anvendelsen af risikoklassificeringssystemerne med henblik på at målrette kontrollen af de operatører, der ikke overholder reglerne. Forslaget undtager ikke mikrovirksomheder, fordi dette ville medføre risiko for ulige arbejds- og konkurrencevilkår.

Grundlæggende rettigheder

Forslaget bidrager til målsætningerne i charteret om grundlæggende rettigheder, navnlig artikel 31, som fastsætter retten til retfærdige og rimelige arbejdsvilkår.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Overvågning af udviklingen, navnlig af hvor ofte overtrædelserne af de sociale bestemmelser finder sted, og hvilken type de er, vil ske via en kombination af nationale gennemførelsesrapporter og analyse af data fra EU's håndhævelsesorganisationer. Problemer med gennemførelse og håndhævelse vil løbende blive overvåget og vurderet af udvalget for vejtransport. Oplysninger om udstationering vil blive indsamlet fra de nationale databaser og baseret på A1-attesten, der er en erklæring om, at en udstationeret arbejdstager fortsat er omfattet af sit hjemlands sociale sikringsordning.

Andre udviklinger på markedet og deres potentielle konsekvenser for arbejds- og konkurrencevilkårene vil blive vurderet ved hjælp af relevante data, der indsamles som led i andre initiativer, navnlig revisionen af forordningen om adgang til markedet for international godskørsel.

- **Forklarende dokumenter**

Dette forslag ændrer to eksisterende direktiver i begrænset omfang og fastlægger specifikke regler i forbindelse med to andre eksisterende direktiver. Det vurderes ikke, at der er behov for specifikke forklarende dokumenter.

- **Mulig ændring af direktiv 2002/15/EF**

I overensstemmelse med artikel 154 i TEUF, ifølge hvilken arbejdsmarkedets parter på europæisk plan skal høres om emner, der vedrører beskæftigelse og sociale anliggender som fastsat i artikel 153 i traktaten, vil Kommissionen iværksætte en høring med henblik på at indhente synspunkter fra arbejdsmarkedets parter om den mulige kurs for en EU-indsats vedrørende direktiv 2002/15/EF, der er en del af lovrammen for sociale bestemmelser inden for vejtransport.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

De vigtigste elementer i forslaget er:

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 1 ændrer følgende i direktiv 2006/22/EF:

Artikel 1 – Genstand

Artikel 1 ændres for at præcisere, at håndhævelseskravene i dette direktiv også gælder for kontrol med overholdelsen af direktiv 2002/15/EF.

Artikel 2 – Kontrolordninger

Artikel 2, stk. 1, andet afsnit, ændres, så det kræves, at medlemsstaternes kontrol omfatter en kontrol af overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EF.

I artikel 2, stk. 3, præciseres det, at minimumsantallet af kontroller i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006 omfatter kontrol af overholdelsen af direktiv 2002/15/EF.

I artikel 2, stk. 4, kræves det, at de oplysninger, som medlemsstaterne fremsender til Kommissionen som resultat af kontrol på vejene og hos virksomhederne skal omfatte kontrol af overholdelsen af direktiv 2002/15/EF.

Artikel 6 – Kontrol hos virksomhederne

I artikel 6, stk. 1, præciseres det, at alvorlige overtrædelser, som giver anledning til kontrol hos vejtransportvirksomhederne, også skal omfatte overtrædelser af direktiv 2002/15/EF.

Artikel 7 – Forbindelserne inden for Fællesskabet

Artikel 7, stk. 1, litra d), indsættes for at kræve, at udpegede nationale myndigheder udveksler oplysninger om gennemførelsen af dette direktiv og af direktiv 2002/15/EF.

Artikel 8 – Udveksling af oplysninger

Artikel 8 ændres for at udvide det administrative samarbejde og den gensidige bistand mellem medlemsstaterne. Artikel 8, stk. 1, ændres for at præcisere, at udvekslingen af oplysninger mellem de udpegede nationale myndigheder også omfatter gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF og forordning (EF) nr. 561/2006. Artikel 8, stk. 1, litra a), indsættes for at fastsætte faste frister, inden for hvilke en national myndighed skal svare på andre medlemsstaters anmodninger om oplysninger.

Artikel 9 – Risikoklassificeringssystem

Artikel 9 ændres for at forbedre sammenhængen og effektiviteten ved de nationale risikoklassificeringssystemer. I artikel 9, stk. 1, indsættes et andet afsnit, hvor det kræves, at Kommissionen skal fastsætte en ensartet formel for beregning af transportvirksomhedernes risikoklassificering. Der opstilles ligeledes kriterier, der skal tages i betragtning, når der fastsættes en sådan formel, herunder anvendelsen af intelligente takografer. Artikel 9, stk. 2, ændres for at tilskynde medlemsstaterne til at drøfte reglerne for udførelse af yderligere kontroller hos vejtransportvirksomheder med høj risikoklassificering. Artikel 9, stk. 4, tilføjes for at præcisere, at data i risikoklassificeringssystemet skal gøres tilgængelige for kontrolmyndighederne. Artikel 9, stk. 5, tilføjes, så det kræves, at medlemsstaterne stiller oplysningerne i de nationale risikoklassificeringssystemer til rådighed for andre medlemsstater efter anmodning.

Artikel 11 – Bedste praksis

Artikel 11, stk. 3, tilføjes, så det kræves, at Kommissionen fastlægger en fælles tilgang til registrering og kontrol af perioder med "andet arbejde" end kørsel, når en fører er væk fra sit køretøj og følgelig ikke kan foretage de fornødne registreringer i takografen.

Bilag 1

Del A, punkt 6, tilføjes for at udvide anvendelsesområdet for kontrol på vejene til at omfatte kontrol af overholdelsen af begrænsningerne af den højst tilladte ugentlige arbejdstid. Del B, punkt 4, tilføjes for at udvide anvendelsesområdet for kontrol hos virksomhederne til at omfatte kontrol af bestemmelserne om egentlig arbejdstid, pauser og natarbejde som fastsat i direktiv 2002/15/EF.

Særlige regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren, som har forrang frem for visse bestemmelser i direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU

Artikel 2, stk. 1

I artikel 2, stk. 1, forklares målsætningerne med de specifikke regler om udstationering inden for vejtransportsektoren, som har forrang frem for de relevante bestemmelser i direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU.

Artikel 2, stk. 2 og 3

I artikel 2, stk. 2, præciseres den minimumsperiode for udstationering, inden for hvilken værtsmedlemsstatens regler for mindsteløn og betalt ferie ikke gælder for internationale vejtransporter. Tærsklen finder ikke anvendelse på cabotagekørsel, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat. Som konsekvens bør værtsmedlemsstatens mindsteløn og den årlige betalte ferie gælde for cabotagekørsel, uanset hvor hyppigt og hvor længe en fører er om transporterne. Stk. 3 indeholder en yderligere forklaring af metoden til beregning af sådanne udstationeringsperioder.

Artikel 2, stk. 4

I artikel 3, stk. 4 og 5, fastsættes særlige administrative krav og kontrolforanstaltninger for kontrol af overholdelsen af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport.

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

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 Udvalg¹²,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹³,
 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.
- (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 ikke bliver konfronteret med uforholdsmæssigt store administrative hindringer, som uretmæssigt begrænser deres frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.
- (3) Balancen mellem at forbedre de sociale vilkår og arbejdsvilkårene for førerne og fremme udøvelsen af retten til at levere vejtransporttjenester baseret på fair konkurrence mellem nationale og udenlandske operatører er afgørende for et velfungerende indre marked.
- (4) Efter at have evalueret effektiviteten og lønsomheden af Unionens gældende sociale bestemmelser vedrørende vejtransport, er der konstateret visse smuthuller i de gældende bestemmelser og mangler i deres håndhævelse. Derudover er der en række uoverensstemmelser mellem medlemsstaterne, når det drejer sig om fortolkning, anvendelse og gennemførelse af reglerne. Det skaber retlig usikkerhed og ulige behandling af førere og operatører, hvilket er skadeligt for arbejds- og konkurrencevilkårene og de sociale vilkår i sektoren.
- (5) Egnede, effektive og konsekvente håndhævelsesbestemmelser er afgørende for at beskytte førernes arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som

¹² EUT C af , s. .

¹³ EUT C af , s. .

følge af manglende overholdelse. Det er derfor ønskeligt at udvide de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EU.

- (6) 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 mere vanskelig, 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.
- (7) 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.
- (8) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af direktiv 2006/22/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011¹⁴.
- (9) Der er ligeledes konstateret vanskeligheder i forbindelse med anvendelse af reglerne om udstationering af arbejdstagere som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF¹⁵ og reglerne om administrative krav som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU¹⁶ på den højmobile vejtransportsektor. De ukoordinerede nationale foranstaltninger vedrørende anvendelse og håndhævelse af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransportsektoren har skabt store administrative byrder for ikke-EU-operatører. Dette har medført uberettigede begrænsninger af retten til at yde grænseoverskridende vejtransporttjenester og har påvirket beskæftigelsen i negativ retning.
- (10) Kommissionen anerkendte i sit forslag af 8. marts 2016¹⁷ 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.
- (11) 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.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ COM(2016) 128.

- (12) Sådanne afbalancerede kriterier bør være baseret på det koncept, at en fører skal have en tilstrækkelig tilknytning til en værtsmedlemsstats område. Derfor skal der fastsættes en tærskel, over hvilket det er værtsmedlemsstatens satser for mindsteløn og betalt ferie, der gælder i tilfælde af internationale transporter. Tærsklen skal ikke finde anvendelse på cabotagekørsel som defineret i forordning (EF) 1072/2009¹⁸ og forordning (EF) nr. 1073/2009¹⁹, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat. Som konsekvens bør værtsmedlemsstatens mindsteløn og den årlige betalte ferie gælde for cabotagekørsel, uanset hvor hyppigt og hvor længe en fører er om transporterne.
- (13) Med henblik på at sikre en effektiv håndhævelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere og for at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder for ikke-hjemmehørende operatører, bør der fastsættes specifikke administrative krav og kontrolkrav i vejtransportsektoren, hvor der drages fuld fordel af kontrolredskaber såsom digitale takografer.
- (14) Direktiv 2006/22/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

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:

"Dette direktiv fastsætter minimumsbetingelser for gennemførelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014* samt 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) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

(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."

(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 samt direktiv 2002/15/EF, kontrolleres."

(c) Stk. 4 affattes således:

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

(4) I artikel 6 affattes stk. 1 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 grove overtrædelser af forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 eller direktiv 2002/15/EF."

(5) I artikel 7, stk. 1, tilføjes som litra d):

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

(6) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1, litra b), affattes således:

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

(b) Følgende indsættes som stk. 1a:

"1a. Medlemsstaterne fremlægger de oplysninger, som andre medlemsstater har anmodet om i henhold til stk. 1, litra b), i denne artikel inden for 25 arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen i sager, der kræver en tilbundsående undersøgelse eller indebærer kontrol hos de pågældende virksomheder. 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 10 arbejdsdage. Den anmodende medlemsstat skal følgelig underbygge anmodningen yderligere. Hvis dette ikke er muligt, kan anmodningen afvises af medlemsstaten.

Hvis det er vanskeligt eller umuligt at imødekomme anmodningen om oplysninger eller om at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser, informerer den pågældende medlemsstat inden for 10 arbejdsdage den anmodende medlemsstat herom og angiver grundene hertil. De berørte medlemsstater fører drøftelser med hinanden for at finde en løsning på det pågældende problem."

(7) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne indfører et system for risikoklassificering af virksomheder baseret på det relative antal og grovheden 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.

Kommissionen fastlægger 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) Følgende tilføjes som stk. 4 og 5:

"4. For at lette målrettet kontrol på vejene 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, enten på anmodning eller ved at give den anden medlemsstats kompetente myndigheder direkte adgang, jf. de i artikel 8 fastsatte frister."

(8) I artikel 11 affattes stk. 3 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, og perioder på mindst én uge, hvor føreren er væk fra sit køretøj. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 12, stk. 2."

(9) Bilag I ændres således:

(a) I del A tilføjes følgende punkt 6):

"6) ugentlig arbejdstid som fastsat i artikel 4 og 5 i direktiv 2002/15/EF."

(b) I del B tilføjes følgende punkt 4):

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

Artikel 2

1. Denne artikel fastsætter specifikke 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. Medlemsstaterne anvender ikke artikel 3, stk. 1, første afsnit, litra b) og c), i direktiv 96/71/EF på førere i vejtransportsektoren, som er ansat af de i artikel 1, stk. 3, litra a), i nævnte direktiv omtalte virksomheder, når de udfører international transport som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009, hvis længden af

udstationeringsperioden på deres område er kortere end eller lig med 3 dage i løbet af en kalendermåned.

Når udstationeringsperioden er længere end 3 dage, anvender medlemsstaterne bestemmelserne i artikel 3, stk. 1, første afsnit, litra b) og c), i direktiv 96/71/EF på hele udstationeringen på deres område i en kalendermåned, jf. første afsnit.

3. For så vidt angår beregningen af de perioder for udstationering, der er omhandlet i stk. 2:

- (a) betragtes en daglig arbejdsperiode på under seks timer på en værtsmedlemsstats område som en halv dag
- (b) betragtes en daglig arbejdsperiode på seks timer eller derover på en værtsmedlemsstats område som en hel dag
- (c) betragtes pauser og hviletider såvel som rådighedsperioder, der tilbringes på en værtsmedlemsstats område, som en arbejdsperiode.

4. Medlemsstaterne må kun indføre følgende administrative krav og kontrolforanstaltninger:

(a) en forpligtelse for vejtransportoperatører, der er etableret i en anden medlemsstat, om senest ved udstationeringens begyndelse at sende en udstationeringserklæring i elektronisk form til de nationale kompetente myndigheder på et af værtsmedlemsstatens officielle sprog eller på engelsk indeholdende følgende oplysninger:

- i) vejtransportoperatørens identitet
- 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) det forventede antal af og identiteten på de udstationerede førere
- iv) udstationeringens forventede varighed og planlagte begyndelses- og slutdato
- v) nummerpladerne på det køretøj, der bruges ved udstationeringen
- vi) typen af transporttjeneste, dvs. befordring af gods, befordring af passagerer, international transport, cabotagekørsel

(b) en forpligtelse for føreren til at have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, en kopi af udstationeringserklæringen, på papir eller elektronisk, samt bevis på, at transporten 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

(c) en forpligtelse for føreren til at have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, data fra takografen og navnlig landekoderne på de medlemsstater, hvor føreren har opholdt sig i forbindelse med internationale transporter eller cabotagekørsel

(d) en forpligtelse for føreren til at have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, en kopi af ansættelseskontrakten, på papir eller

elektronisk, eller et tilsvarende dokument som omhandlet i artikel 3 i Rådets direktiv 91/533/EØF²⁰, oversat til et af værtsmedlemsstatens officielle sprog eller engelsk

(e) en forpligtelse for føreren til at have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, en kopi af de seneste to måneders lønsedler på papir eller elektronisk; ved kontrollen på vejene har føreren lov til at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller enhver anden person eller enhed, som kan fremskaffe denne kopi

(f) en forpligtelse for operatøren til inden for en rimelig tidsfrist efter udstationeringsperioden at forelægge kopier af de i litra b), c), og e), nævnte dokumenter, på papir eller elektronisk, på anmodning af værtsmedlemsstatens myndigheder.

5. Med henblik på stk. 4, litra a), kan vejtransportoperatøren fremsende en udstationeringserklæring, som dækker en periode på maksimalt seks måneder.

Artikel 3

1. Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv, navnlig virkningen af artikel 2, og aflægger senest [3 år efter datoen for dette direktivs gennemførelse] en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af dette direktiv. Kommissionens rapport ledsages om nødvendigt af et lovgivningsforslag.
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. De rapporter, der er omhandlet i stk. 1 og 2, ledsages i givet fald af relevante forslag.

Artikel 4

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest [...] [Fristen for gennemførelse vil være så kort som mulig og vil generelt ikke overstige to år] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

De anvender disse love og bestemmelser fra den [...].

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 tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 5

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

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).

Artikel 6

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand