

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2020/1057

af 15. juli 2020

om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012

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 Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽³⁾, 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 førere på den ene side og passende forretningsvilkår og vilkår for fair konkurrence for vejtransportoperatørerne («operatører») på den anden side. I betragtning af den høje grad af mobilitet, som kendetegner arbejdsstyrken i vejtransportsektoren, er der brug for sektorspecifikke regler for at sikre en balance mellem operatørernes frihed til at levere grænseoverskridende tjenesteydelser, fri bevægelighed for varer, egnede arbejdsvilkår og social beskyttelse af førere.
- (2) I betragtning af den iboende høje grad af mobilitet inden for vejtransporttjenester er det nødvendigt at være særlig opmærksom på at sikre, at førerne nyder godt af deres rettigheder, og at operatørerne, som for størstedelens vedkommende er små virksomheder, ikke konfronteres med uforholdsmæssigt store administrative hindringer eller diskriminerende kontroller, som uretmæssigt begrænser deres frihed til at yde grænseoverskridende tjenester. Af samme grund skal alle nationale regler for vejtransport være forholdsmæssige og berettigede under hensyntagen til behovet for at sikre egnede arbejdsvilkår og social beskyttelse for førere og lette udøvelsen af retten til at levere vejtransporttjenester baseret på fair konkurrence mellem nationale og udenlandske operatører.
- (3) Balancen mellem at forbedre de sociale vilkår og arbejdsvilkårene for førere og lette udøvelsen af retten til at levere vejtransporttjenester baseret på fair konkurrence mellem nationale og udenlandske operatører er afgørende for et velfungerende indre marked.
- (4) Efter at have evalueret effektiviteten og virkningen af Unionens gældende sociale lovgivning i vejtransportsektoren, er der konstateret visse smuthuller i de gældende bestemmelser og mangler i deres håndhævelse såsom med hensyn til anvendelsen af skuffelseskaber. Derudover er der en række uoverensstemmelser mellem medlemsstaterne, når det drejer sig om fortolkning, anvendelse og gennemførelse af disse bestemmelser, hvilket skaber en tung administrativ byrde for førere og operatører. Det skaber retsusikkerhed, hvilket er skadeligt for føreres sociale vilkår og arbejdsvilkår samt for fair konkurrencevilkår for operatører i sektoren.
- (5) For at sikre, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF ⁽⁴⁾ og 2014/67/EU ⁽⁵⁾ anvendes korrekt, bør kontroller og samarbejde på EU-plan for at bekæmpe svindel i forbindelse med udstationering af førere styrkes.

⁽¹⁾ EUT C 197 af 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ EUT C 176 af 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 4.4.2019 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 7.4.2020 (EUT C 149 af 5.5.2020, s. 1). Europa-Parlamentets holdning af 9.7.2020 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (6) Kommissionen anerkendte i sit forslag af 8. marts 2016 om revision af direktiv 96/71/EF, at gennemførelsen af nævnte direktiv rejser særlige juridiske spørgsmål og giver vanskeligheder i vejtransportsektoren, der er kendetegnet ved høj mobilitet, og angav, at disse problemer bedst håndteres gennem sektorspecifik vejtransportlovgivning.
- (7) For at sikre effektiv og forholdsmæssig gennemførelse af direktiv 96/71/EF i vejtransportsektoren er det nødvendigt at fastsætte sektorspecifikke regler, der afspejler særegenhederne ved den meget mobile arbejdsstyrke inden for vejtransport og skaber balance mellem den sociale beskyttelse af førere og operatørers frihed til at yde grænseoverskridende tjenester. Bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere i direktiv 96/71/EF og om håndhævelse af disse bestemmelser i direktiv 2014/67/EU finder anvendelse på vejtransportsektoren og bør være omfattet af de særlige regler, der er fastsat i dette direktiv.
- (8) Som følge af transportsektorens meget mobile karakter er førere normalt ikke udstationeret i en anden medlemsstat i henhold til tjenesteydelseskontrakter i lange perioder, som det nogle gange er tilfældet i andre sektorer. Det bør derfor præciseres, under hvilke omstændigheder reglerne om længerevarende udstationering i direktiv 96/71/EF ikke finder anvendelse på sådanne førere.
- (9) Afbalancerede sektorspecifikke regler om udstationering bør være baseret på eksistensen af en tilstrækkelig forbindelse mellem føreren og den ydede tjeneste, og en værtsmedlemsstats område. For at lette håndhævelsen af disse regler bør der skelnes mellem forskellige typer transporter alt efter graden af tilknytning til værtsmedlemsstatens område.
- (10) Når en fører beskæftiger sig med bilaterale transporter fra den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret («etableringsmedlemsstaten»), til en anden medlemsstat eller et tredjelands område eller tilbage til etableringsmedlemsstaten, er tjenesten kendetegnet ved en tæt forbindelse til etableringsmedlemsstaten. Det er muligt, at en fører foretager flere bilaterale transporter under en enkelt rejse. Det ville være en uforholdsmæssig begrænsning af friheden til at yde grænseoverskridende vejtransporttjenester, hvis udstationeringsreglerne og derfor de vilkår og betingelser for ansættelse, der er garanteret i værtsmedlemsstaten, skulle finde anvendelse på sådanne bilaterale transporter.
- (11) Det bør præciseres, at international transport i transit gennem en medlemsstats område ikke udgør en udstationeringssituation. Sådanne transporter er kendetegnet ved, at føreren passerer medlemsstaten uden pålæsning eller aflæsning af varer og uden optagning eller afsætning af passagerer, og der er derfor ingen forbindelse af betydning mellem førerens aktiviteter og transitmedlemsstaten. Betegnelse af førerens tilstedeværelse i en medlemsstat som transit påvirkes derfor ikke af stop, der eksempelvis foretages af hygiejnemæssige årsager.
- (12) Når føreren er beskæftiget i en kombineret transport, er arten af den ydede tjeneste på den indledende eller afsluttende vejstrækning tæt forbundet med etableringsmedlemsstaten, hvis vejstrækningen i sig selv udgør en bilateral transport. Omvendt er der en tilstrækkelig forbindelse til en værtsmedlemsstats område, når transporten på vejstrækningen udføres inden for værtsmedlemsstaten eller som en ikkebilateral international transport, og derfor bør udstationeringsreglerne finde anvendelse.
- (13) Hvor en fører udfører andre typer transporter, navnlig cabotagekørsler eller ikkebilaterale internationale transporter, er der en tilstrækkelig forbindelse til værtsmedlemsstatens område. Forbindelsen eksisterer ved cabotagekørsel som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 ⁽⁶⁾ og (EF) nr. 1073/2009 ⁽⁷⁾, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat, og tjenesten er dermed tæt forbundet med værtsmedlemsstatens område. En ikkebilateral international transport er kendetegnet ved det faktum, at føreren beskæftiger sig med international transport uden for den udstationerende virksomheds etableringsmedlemsstat. De ydede tjenester er derfor snarere forbundet med den berørte værtsmedlemsstat end med etableringsmedlemsstaten. I disse tilfælde stilles der kun krav om sektorspecifikke regler i forbindelse med de administrative krav og kontrolforanstaltninger.
- (14) Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med direktiv 2014/67/EU sikre, at de arbejds- og ansættelsesvilkår, der er omhandlet i artikel 3 i direktiv 96/71/EF, og som er fastsat ved national ret eller nationale administrative bestemmelser eller ved kollektive aftaler eller voldgiftskendelser, som på deres områder finder generel anvendelse eller anvendes på anden måde i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1 og 8, i direktiv 96/71/EF, stilles til rådighed på

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

en tilgængelig og gennemsigtig måde for transportvirksomheder fra andre medlemsstater og for udstationerede førere. Dette bør, hvor det er relevant, omfatte de arbejds- og ansættelsesvilkår, der er fastlagt ved kollektive aftaler, der er alment gældende for alle tilsvarende virksomheder i det berørte geografiske område. De relevante oplysninger bør navnlig omfatte de bestanddele af aflønning, der er gjort obligatoriske ved sådanne instrumenter. I overensstemmelse med direktiv 2014/67/EU skal det tilstræbes at inddrage arbejdsmarkedets parter.

- (15) EU-operatører oplever voksende konkurrence fra operatører, der er baseret i tredjelande. Det er derfor af største betydning at sikre, at EU-operatører ikke forskelsbehandles. I henhold til artikel 1, stk. 4, i direktiv 96/71/EF må virksomheder, der er etableret i en ikkemedlemsstat, ikke behandles mere gunstigt end virksomheder, der er etableret i en medlemsstat. Dette princip bør også gælde for de særlige regler om udstationering, der er fastsat i nærværende direktiv. Det bør navnlig gælde, når tredjelandsoperatører udfører transporter i henhold til bilaterale eller multilaterale aftaler, der giver adgang til EU-markedet.
- (16) Den Europæiske Transportministerkonferences (»CEMT's«) multilaterale kvotesystem er et af de vigtigste instrumenter til regulering af tredjelandsoperatørers adgang til EU-markedet og EU-operatørers adgang til markeder i tredjelande. Antallet af tilladelser, der tildeles hvert enkelt CEMT-medlemsland, beslutes på årsbasis. Det er nødvendigt, at medlemsstaterne overholder deres forpligtelse til ikke at forskelsbehandle EU-virksomheder, herunder når der aftales betingelser for adgang til EU-markedet inden for rammerne af CEMT.
- (17) Unionens beføjelse til at forhandle og indgå den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (»AETR«), er en del af dens eksklusive eksterne kompetencer. Unionen bør i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006⁽⁸⁾ tilpasse de kontrolmekanismer, der kan anvendes til at kontrollere tredjelandsvirksomheders overholdelse af nationale og Unionens sociale bestemmelser, til de kontrolmekanismer, der gælder for EU-virksomheder.
- (18) Der er ligeledes konstateret vanskeligheder i forbindelse med anvendelse af reglerne om udstationering af arbejdstagere som fastsat i direktiv 96/71/EF og reglerne om administrative krav som fastsat i direktiv 2014/67/EU på den meget mobile vejtransportsektor. Ukoordinerede nationale foranstaltninger vedrørende anvendelse og håndhævelse af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransportsektoren har skabt retsikkerhed og en tung administrativ byrde for ikkehjemmehørende EU-operatører. Dette har medført uberettigede begrænsninger af retten til at yde grænseoverskridende vejtransporttjenester med negative bivirkninger for beskæftigelsen og operatørers konkurrenceevne til følge. Derfor bør administrative krav og kontrolforanstaltninger harmoniseres. Dette ville også forhindre, at operatører udsættes for unødige forsinkelser.
- (19) Med henblik på at sikre effektiv og virkningsfuld håndhævelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere og undgå en uforholdsmæssig administrativ byrde for ikkehjemmehørende EU-operatører, bør der fastsættes særlige administrative krav og kontrolforanstaltninger i vejtransportsektoren, hvor der drages fuld fordel af kontrolredskaber såsom digitale takografer. For at overvåge overholdelsen af de forpligtelser, som er fastsat i dette direktiv og i direktiv 96/71/EF, og samtidig mindske denne opgaves kompleksitet bør medlemsstaterne kun have mulighed for at pålægge operatører de administrative krav og kontrolforanstaltninger, der er fastsat i nærværende direktiv, og som er tilpasset vejtransportsektoren.
- (20) Transportvirksomheder har behov for retsikkerhed omkring de regler og krav, som de skal overholde. Disse regler og krav bør være klare, letforståelige og lettilgængelige for transportvirksomheder og bør muliggøre gennemførelse af en effektiv kontrol. Det er vigtigt, at nye regler ikke medfører en unødvendig administrativ byrde, og at de på behørig vis tager hensyn til små og mellemstore virksomheders interesser.

⁽⁸⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

- (21) Den administrative byrde og de dokumentforvaltningsopgaver, der påhviler førerne, bør være rimelige. Mens visse dokumenter bør være tilgængelige i køretøjet med henblik på inspektion i forbindelse med vejkontrol, bør andre dokumenter derfor stilles til rådighed via den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (»IMI«), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012⁽⁹⁾, af operatørerne og om nødvendigt af de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten. De kompetente myndigheder bør anvende den ramme for gensidig bistand mellem medlemsstaterne, der er fastsat i direktiv 2014/67/EU.
- (22) For at lette kontrollen med, at udstationeringsreglerne i dette direktiv overholdes, bør operatør fremsende en udstationeringserklæring til de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor de udstationerer førere.
- (23) For at mindske operatørernes administrative byrde er det nødvendigt at forenkle processen for indsendelse og ajourføring af udstationeringserklæringer. Kommissionen bør derfor udvikle en flersproget offentlig brugerflade, som operatører har adgang til, og via hvilken de kan indsende og ajourføre oplysninger om udstationering og indsende andre relevante dokumenter til IMI, om nødvendigt.
- (24) Eftersom arbejdsmarkedets parter i nogle medlemsstater spiller en afgørende rolle i håndhævelsen af sociale bestemmelser i vejtransportsektoren, bør medlemsstaterne have mulighed for at give nationale arbejdsmarkedsparter de relevante oplysninger, der er blevet udvekslet via IMI, med det ene formål at kontrollere, om udstationeringsreglerne overholdes, samtidig med at Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679⁽¹⁰⁾ overholdes. De relevante oplysninger bør gives til arbejdsmarkedets parter på anden måde end gennem IMI.
- (25) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at præcisere funktionerne i den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI. Disse gennemførelsesbeføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁽¹¹⁾.
- (26) Egnede, effektive og konsekvente håndhævelse af arbejds- og hviletidsreglerne er afgørende for at forbedre færdsels-sikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som følge af manglende overholdelse. Det er derfor ønskeligt at udvide anvendelsesområdet for de gældende håndhævelseskrav fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF⁽¹²⁾ til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF⁽¹³⁾.
- (27) I lyset af de dataserier, der er nødvendige for at udføre kontrol af overholdelsen af arbejdstidsreglerne fastsat i direktiv 2002/15/EF, afhænger omfanget af vejkontrol af udviklingen og indførelsen af en teknologi, der gør det muligt at dække en tilstrækkelig periode. Vejkontrol bør begrænses til de aspekter, som kan kontrolleres effektivt af takografen og tilhørende kontrolapparat om bord, og omfattende kontrol bør kun foretages hos virksomhederne.
- (28) Vejkontrollen bør udføres effektivt og hurtigt med henblik på at gennemføre kontrollen på kortest mulig tid og med mindst mulig forsinkelse for føreren. Der bør skelnes klart mellem operatørers forpligtelser og føreres forpligtelser.

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

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

⁽¹¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

⁽¹²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

⁽¹³⁾ 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).

- (29) Samarbejdet mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder bør fremmes yderligere gennem samordnede kontrolforanstaltninger, som medlemsstaterne bør bestræbe sig på at udvide til at omfatte kontrol hos virksomhederne. Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed, hvis anvendelsesområde for aktiviteter som fastsat i artikel 1, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1149 ⁽¹⁴⁾, omfatter direktiv 2006/22/EF, kan spille en vigtig rolle med hensyn til at bistå de medlemsstater, der foretager samordnet kontrol, og kan støtte uddannelsesiltag.
- (30) Det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne hvad angår gennemførelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransportsektoren har vist sig at være utilstrækkeligt, hvilket har gjort den grænseoverskridende håndhævelse vanskeligere, ineffektiv og inkonsekvent. Det er derfor nødvendigt at fastsætte en ramme for effektiv kommunikation og gensidig bistand, herunder udveksling af data om overtrædelser og oplysninger om bedste praksis inden for håndhævelse.
- (31) Med henblik på at fremme et effektivt administrativt samarbejde og en effektiv udveksling af oplysninger skal medlemsstaterne i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 ⁽¹⁵⁾ sammenkoble deres nationale elektroniske registre («NER») gennem systemet med det europæiske register over vejtransportvirksomheder («ERRU»). De oplysninger, der kan opnås adgang til gennem dette system i forbindelse med vejkontrol, bør udvides.
- (32) For at lette og forbedre kommunikationen mellem medlemsstaterne, sikre en mere ensartet anvendelse af sociale bestemmelser i transportsektoren og lette operatørers overholdelse af administrative krav ved udstationering af førere bør Kommissionen udvikle et eller flere nye moduler til IMI. Det er vigtigt, at IMI giver mulighed for, at validitetskontrol af udstationeringserklæringer kan gennemføres i forbindelse med vejkontroller.
- (33) Udveksling af oplysninger som led i effektivt administrativt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne bør overholde reglerne om beskyttelse af personoplysninger i forordning (EU) 2016/679 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 ⁽¹⁶⁾. Udvekslingen af oplysninger via IMI bør også overholde forordning (EU) nr. 1024/2012.
- (34) For at forbedre effektiviteten, virkningen og konsekvensen af håndhævelse er det ønskeligt at udvikle funktionerne og udvide anvendelsen af de eksisterende nationale risikoklassificeringssystemer. Adgang til data indeholdt i risikoklassificeringssystemerne vil gøre det muligt for de kompetente kontrolmyndigheder i den berørte medlemsstat at foretage en mere målrettet kontrol af de operatører, der ikke overholder reglerne. En fælles formel til beregning af risikoklassificering af en operatør bør bidrage til en mere fair behandling af operatørerne i forbindelse med kontrol.
- (35) Som følge af Lissabontraktatens ikrafttræden bør de beføjelser, som Kommissionen har fået tillagt i henhold til direktiv 2006/22/EF, bringes i overensstemmelse med artikel 290 og 291 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).
- (36) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af direktiv 2006/22/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at hæve minimumsprocentsats af arbejdsdage for førere af køretøjer, der skal kontrolleres af medlemsstaterne, til 4 %, yderligere at præcisere definitionerne af de kategorier af statistikker, der skal indsamles, at udpege et organ, der aktivt skal fremme udveksling af data, erfaringer og andre oplysninger mellem medlemsstaterne, at udvikle en fælles formel til beregning af risikoklassificeringen af en virksomhed, at fastlægge retningslinjer for god kontrolpraksis, at udvikle en fælles tilgang til registrering og kontrol af perioder med andet arbejde og til registrering og kontrol af perioder på mindst én uge, hvor føreren er væk fra sit køretøj

⁽¹⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1149 af 20. juni 2019 om oprettelse af en europæisk arbejdsmarkedsmyndighed, om ændring af forordning (EF) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 og (EU) 2016/589 og om ophævelse af afgørelse (EU) 2016/344 (EUT L 186 af 11.7.2019, s. 21).

⁽¹⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

⁽¹⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

og ikke er i stand til at udføre nogen som helst aktiviteter med køretøjet, og at fremme en fælles tilgang til nævnte direktivs gennemførelse, at tilskynde kontrolmyndighederne til at følge en samordnet fremgangsmåde og en harmoniseret fortolkning af forordning (EF) nr. 561/2006 og at fremme dialogen mellem transportsektoren og kontrolmyndighederne. Kommissionen bør navnlig, når den vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at udvikle en fælles formel til beregning af risikoklassificering af virksomheder, sikre, at virksomheder behandles på lige fod, når den tager hensyn til de kriterier, der er fastsat i nærværende direktiv. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.

- (37) For at afspejle udviklingen inden for bedste praksis for så vidt angår kontrol og standardudstyr, der skal være til rådighed for håndhævelsesenheder, og at fastlægge eller ajourføre vægtningen af alvoren af overtrædelser af forordning (EF) nr. 561/2006 eller Europa-Parlamentets eller Rådets forordning (EU) nr. 165/2014⁽¹⁷⁾ bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen for så vidt angår ændring af henholdsvis bilag I og II og bilag III til direktiv 2006/22/EF. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁽¹⁸⁾. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (38) Direktiv 2006/22/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (39) Visse særlige regler om udstationering er rettet til transportvirksomhederne, der er ansvarlige for følgerne af eventuelle overtrædelser af disse regler, som de begår. For at undgå misbrug blandt virksomheder, der køber transporttjenester af godskørselsvirksomheder, bør medlemsstaterne dog også fastsætte klare og forudsigelige regler om sanktioner for afsendere, fragtførere, kontrahenter og underkontrahenter, hvis de havde kendskab til eller i lyset af alle relevante omstændigheder burde have haft kendskab til, at de transporttjenester, som de afgav ordre på, indebar overtrædelse af særlige regler om udstationering.
- (40) For at sikre fair konkurrencevilkår og lige vilkår for arbejdstagere og virksomheder er der behov for at gøre fremskridt i retning af intelligent håndhævelse og yde al mulig støtte til en fuldstændig indførelse og brug af risikoklassificeringssystemer.
- (41) Kommissionen bør evaluere, hvilken virkning anvendelsen og håndhævelsen af reglerne for udstationering af arbejdstagere har på vejtransportsektoren, og forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om resultaterne af denne evaluering, ledsaget, hvis det er relevant, af et lovgivningsmæssigt forslag.
- (42) Målene for dette direktiv, nemlig på den ene side at sikre egnede arbejdsvilkår og social beskyttelse for førere og på den anden side passende forretningsvilkår og vilkår for fair konkurrence for operatører, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dette direktivs omfang og virkning bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (43) Nationale bestemmelser, der gennemfører dette direktiv, bør anvendes fra datoen 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/957⁽¹⁹⁾ skal finde anvendelse på vejtransportsektoren i overensstemmelse med nævnte direktivs artikel 3, stk. 3, fra den 2. februar 2022 —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Særlige regler for udstationering af førere

1. Denne artikel fastsætter særlige regler vedrørende visse aspekter af direktiv 96/71/EF angående udstationering af førere inden for vejtransportsektoren og af direktiv 2014/67/EU om administrative krav og kontrolforanstaltninger i forbindelse med udstationering af disse førere.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/957 af 28. juni 2018 om ændring af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 16).

2. Disse særlige regler finder anvendelse på førere, som er ansat af virksomheder etableret i en medlemsstat, der træffer den i artikel 1, stk. 3, litra a), i direktiv 96/71/EF omhandlede grænseoverskridende foranstaltning.

3. Uanset artikel 2, stk. 1, i direktiv 96/71/EF anses en fører ikke for at være udstationeret i betydningen i direktiv 96/71/EF, når vedkommende udfører bilaterale transporter med hensyn til gods.

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

Fra den 2. februar 2022, dvs. den dato fra hvilken førerne i henhold til artikel 34, stk. 7, i forordning (EU) nr. 165/2014 manuelt skal registrere oplysninger om grænsepassage, skal medlemsstaterne anvende den undtagelse for bilaterale transporter med hensyn til gods, der er fastsat i nærværende stykkes første og andet afsnit, også hvor føreren som supplement til udførelse af en bilateral transport udfører én pålæsnings- og/eller aflæsningsaktivitet i de medlemsstater eller tredjelande, som føreren krydser, forudsat at føreren ikke pålægger gods og aflægger det i samme medlemsstat.

Hvor en bilateral transport, der påbegyndes fra etableringsmedlemsstaten, og hvor der ikke blev udført nogen supplerende aktivitet, følges af en bilateral transport til etableringsmedlemsstaten, finder undtagelsen for supplerende aktiviteter fastsat i tredje afsnit anvendelse for højst to supplerende pålæsnings- og/eller aflæsningsaktiviteter på betingelserne fastsat i tredje afsnit.

Undtagelserne for supplerende aktiviteter fastsat i dette stykkes tredje og fjerde afsnit finder kun anvendelse indtil den dato, fra hvilken intelligente takografer, som overholder kravet om registrering af grænsepassager og supplerende aktiviteter, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, første afsnit, i forordning (EU) nr. 165/2014, skal være påmonteret i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat for første gang, i henhold til artikel 8, stk. 1, fjerde afsnit, i nævnte forordning. Fra nævnte dato finder undtagelserne for supplerende aktiviteter fastsat i nærværende stykkes tredje og fjerde afsnit udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer, som fastsat i artikel 8, 9 og 10 i nævnte forordning.

4. Uanset artikel 2, stk. 1, i direktiv 96/71/EF anses en fører ikke for at være udstationeret i betydningen i direktiv 96/71/EF, når føreren udfører bilaterale transporter med hensyn til passagerer.

Med henblik på nærværende direktiv forstås ved bilateral transport i international personbefordring med lejlighedsvis kørsel eller rutekørsel i den i forordning (EF) nr. 1073/2009 anvendte betydning det forhold, at en fører udfører en eller flere af følgende transporter:

- a) optager passagerer i etableringsmedlemsstaten og sætter dem af i en anden medlemsstat eller et tredjeland
- b) optager passagerer i en medlemsstat eller et tredjeland og sætter dem af i etableringsmedlemsstaten, eller
- c) optager og afsætter passagerer i etableringsmedlemsstaten med henblik på at udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat eller i et tredjeland i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1073/2009.

Fra den 2. februar 2022, dvs. den dato fra hvilken førerne i henhold til artikel 34, stk. 7, i forordning (EU) nr. 165/2014 manuelt skal registrere oplysninger om grænsepassage, skal medlemsstaterne anvende den undtagelse for bilaterale transporter med hensyn til passagerer, der er fastsat i nærværende stykkes første og andet afsnit, også hvor føreren som supplement til udførelse af en bilateral transport optager passagerer én gang og/eller afsætter passagerer én gang i de medlemsstater eller tredjelande, som føreren krydser, forudsat at føreren ikke tilbyder personbefordring mellem to steder i den medlemsstat, der krydses. Det samme gælder for tilbagejensen.

Den undtagelse for supplerende aktiviteter, der er fastsat i dette stykkes tredje afsnit, finder kun anvendelse indtil den dato, fra hvilken intelligente takografer, som overholder kravet om registrering af grænsepassager og supplerende aktiviteter, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, første afsnit i forordning (EU) nr. 165/2014, skal være påmonteret i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat for første gang, i henhold til artikel 8, stk. 1, fjerde afsnit, i nævnte forordning. Fra nævnte dato finder undtagelsen for supplerende aktiviteter fastsat i nærværende stykkes tredje afsnit udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer, som fastsat i artikel 8, 9 og 10 i nævnte forordning.

5. Uanset artikel 2, stk. 1, i direktiv 96/71/EF anses en fører ikke for at være udstationeret i betydningen i direktiv 96/71/EF, når føreren passerer igennem en medlemsstats område uden pålæsning eller aflæsning af varer og uden optagning eller afsætning af passagerer.

6. Uanset artikel 2, stk. 1, i direktiv 96/71/EF anses en fører ikke for at være udstationeret i betydningen i direktiv 96/71/EF, når føreren udfører den indledende eller afsluttende vejstrækning som en del af en kombineret transport som defineret i Rådets direktiv 92/106/EØF ⁽²⁰⁾, hvis vejstrækningen i sig selv består af bilaterale transporter som defineret i nærværende artikels stk. 3.

7. En fører, der udfører cabotagekørsel som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009, anses som udstationeret i henhold til direktiv 96/71/EF.

8. En udstationering anses med henblik på artikel 3, stk. 1a, i direktiv 96/71/EF for at være afsluttet, når føreren forlader værtsmedlemsstaten under udførelsen af den internationale transport af gods eller passagerer. Den pågældende udstationeringsperiode må ikke kumuleres med tidligere udstationeringsperioder i forbindelse med sådanne internationale transporter udført af samme fører eller af en anden fører, som denne erstatter.

9. Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med direktiv 2014/67/EU, at de arbejds- og ansættelsesvilkår, der er omhandlet i artikel 3 i direktiv 96/71/EF, og som er fastsat ved national ret eller nationale administrative bestemmelser eller ved kollektive aftaler eller voldgiftskendelser, som på deres område finder generel anvendelse eller anvendes på anden måde i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1 og 8, i direktiv 96/71/EF, stilles til rådighed på en tilgængelig og gennemsigtig måde for transportvirksomheder fra andre medlemsstater og for udstationerede førere. De relevante oplysninger skal navnlig omfatte de bestanddele af aflønning, der er gjort obligatoriske ved sådanne instrumenter, herunder, hvor det er relevant, ved kollektive aftaler, der er alment gældende for alle tilsvarende virksomheder i det berørte geografiske område.

10. Transportvirksomheder, der er etableret i en ikkemedlemsstat, må ikke behandles gunstigere end virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, herunder når de udfører transport i henhold til bilaterale eller multilaterale aftaler, der giver adgang til EU-markedet eller dele heraf.

11. Uanset artikel 9, stk. 1 og 2, i direktiv 2014/67/EU må medlemsstaterne kun indføre følgende administrative krav og kontrolforanstaltninger med hensyn til udstationering af førere:

a) en forpligtelse for operatører, der er etableret i en anden medlemsstat, til senest ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til de nationale kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren er udstationeret, ved hjælp af en flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI), som er oprettet ved forordning (EU) nr. 1024/2012; denne udstationeringserklæring skal indeholde følgende oplysninger:

i) operatørens identitet, i det mindste i form af nummeret på fællesskabstilladelsen, hvis dette nummer foreligger

ii) kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten, som kan træde i kontakt med de kompetente myndigheder i den værtsmedlemsstat, hvor tjenesterne ydes, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser

iii) førerens identitet og bopælsadresse og nummeret på dennes kørekort

iv) startdatoen for førerens ansættelseskontrakt og den ret, der finder anvendelse på den

v) udstationeringens planlagte start- og slutdato

vi) nummerpladerne på motorkøretøjerne

vii) om de udførte transporttjenester er befordring af gods, befordring af passagerer, international transport eller cabotagekørsel

b) en forpligtelse for operatøren til at sikre, at føreren på papir eller elektronisk råder over, og en forpligtelse for føreren til, når der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, at have og tilgængeliggøre:

i) en kopi af udstationeringserklæringen indsendt via IMI

⁽²⁰⁾ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

- ii) bevis på, at transporterne finder sted i værtsmedlemsstaten, såsom et elektronisk fragtbrev (e-CMR) eller bevis omhandlet i artikel 8, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1072/2009
 - iii) data fra takografen og navnlig nationalitetsmærket for de medlemsstater, hvor føreren opholdte sig, da vedkommende udførte internationale vejtransporter eller cabotagekørsel, i overensstemmelse med kravene om registrering og opbevaring af optegnelser i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014
- c) en forpligtelse for operatøren til via den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI, efter udstationeringsperioden på direkte anmodning af de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor udstationeringen fandt sted, at sende kopier af de i dette stykkes litra b), nr. ii) og iii), omhandlede dokumenter samt dokumentation vedrørende aflønningen af føreren for så vidt angår udstationeringsperioden, ansættelseskontrakten eller et tilsvarende dokument som omhandlet i artikel 3 i Rådets direktiv 91/533/EØF⁽²¹⁾, arbejdssedler vedrørende førerens arbejde og bevis for betaling.

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

De kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten sikrer, at de fremsender den dokumentation, der er anmodet om, til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted, via IMI inden for 25 arbejdsdage efter datoen for anmodningen om gensidig bistand.

Med henblik på at fastslå, om en fører i henhold til denne artikels stk. 3 og 4 ikke skal anses for at være udstationeret, kan medlemsstaterne kun som kontrolforanstaltning indføre en forpligtelse for føreren til, hvis der anmodes herom i forbindelse med vejkontrollen, på papir eller elektronisk at opbevare og tilgængeliggøre beviset på de relevante internationale transporter såsom et elektronisk fragtbrev (e-CMR) eller bevis omhandlet i artikel 8, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1072/2009 og data fra takografen som omhandlet i nærværende stykkes litra b), nr. iii).

12. Med henblik på kontrol sørger operatøren for, at de i stk. 11, litra a), omhandlede udstationeringserklæringer er ajour på den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI.

13. Oplysningerne fra udstationeringserklæringerne gemmes i IMI-databasen med henblik på kontrol i en periode på 24 måneder.

En medlemsstat kan give den kompetente myndighed tilladelse til på andre måder end gennem IMI at give nationale arbejdsmarkedsparter relevante oplysninger, der er tilgængelige i IMI, i det omfang det er nødvendigt for at kontrollere, om udstationeringsreglerne overholdes, og i overensstemmelse med national ret og praksis, forudsat at:

- a) oplysningerne vedrører en udstationering på den pågældende medlemsstats område
- b) oplysningerne udelukkende anvendes til håndhævelse af udstationeringsreglerne, og
- c) enhver behandling af oplysningerne foretages i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679.

14. Senest den 2. februar 2021 præciserer Kommissionen ved hjælp af en gennemførelsesretsakt funktionerne i den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 4, stk. 2.

15. Ved gennemførelsen af kontrolforanstaltningerne skal medlemsstaterne undgå unødvendige forsinkelser, som kan påvirke udstationeringens varighed og datoen.

⁽²¹⁾ 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).

16. Medlemsstaternes kompetente myndigheder arbejder tæt sammen og yder gensidig bistand og videregiver alle relevante oplysninger på de betingelser, der er fastsat i direktiv 2014/67/EU og forordning (EF) nr. 1071/2009.

Artikel 2

Ændring af direktiv 2006/22/EF

I direktiv 2006/22/EF foretages følgende ændringer:

1) Titlen affattes således:

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

2) Artikel 1 affattes således:

»Artikel 1

Genstand

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

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

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

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

3) Artikel 2 ændres således:

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

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

b) Stk. 3, første og andet 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 (EU) nr. 165/2014, kontrolleres. I forbindelse med vejkontrollen er det tilladt for føreren at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person eller enhed, således at ethvert bevis, der ikke findes i køretøjet, kan fremsendes inden afslutningen af vejkontrollen; dette berører ikke førerens forpligtelse til at sikre korrekt anvendelse af takografudstyr.

Fra den 1. januar 2012 kan minimumsprocentsatsen ved hjælp af en gennemførelsesretsakt hæves til 4 % af Kommissionen, hvis de statistikker, der er indsamlet i henhold til artikel 3, viser, at gennemsnitligt mere end 90 % af alle kontrollerede køretøjer er udstyret med et digitalt kontrolapparat. Kommissionen tager ved sin afgørelse herom bl.a. hensyn til, om de gældende kontrolforanstaltninger er effektive, især om tilgængeligheden af data fra digitale kontrolapparater hos virksomhederne. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 12, stk. 2.«

c) Følgende stykke indsættes:

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

d) Stk. 4 affattes således:

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

4) Artikel 3, stk. 5, affattes således:

»Enhver yderligere påkrævet præcisering af definitionerne af de i stk. 1, litra a) og b), anførte kategorier fastlægges ved hjælp af gennemførelsesretsakter af Kommissionen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 12, stk. 2.«

5) Artikel 5 affattes således:

»Artikel 5

Samordnede kontroller

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

Sådanne samordnede kontroller foretages samtidig af to eller flere medlemsstaters kontrolmyndigheder, der hver arbejder på deres respektive medlemsstats eget område.«

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

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

7) Artikel 7 ændres således:

a) stk. 1 ændres således:

i) litra b) affattes således:

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

ii) følgende litra tilføjes:

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

b) stk. 3 affattes således:

»3. Der gøres en aktiv indsats for at fremme udveksling af data, erfaringer og andre oplysninger mellem medlemsstaterne, hovedsagelig, men ikke udelukkende, via det udvalg, der er omhandlet i artikel 12, stk. 1, og andre organer, som Kommissionen måtte udpege ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 12, stk. 2.«

8) Artikel 8 affattes således:

»Artikel 8

Udveksling af oplysninger

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

- a) mindst én gang hvert halve år efter dette direktivs ikrafttræden
- b) efter begrundet anmodning fra en medlemsstat i specifikke tilfælde.

2. En medlemsstat giver de oplysninger, som en anden medlemsstat har anmodet om i henhold til stk. 1, litra b), inden for 25 arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen. Der kan fastsættes en kortere frist efter gensidig aftale mellem medlemsstaterne. I hastesager eller sager, der kun kræver en simpel søgning i registre såsom registre over risikoklassificeringssystemer, gives de anmodede oplysninger inden for tre arbejdsdage.

Hvis den anmodede medlemsstat mener, at anmodningen ikke er tilstrækkeligt begrundet, informerer den den anmodende medlemsstat herom inden for ti arbejdsdage efter modtagelsen af anmodningen. Den anmodende medlemsstat skal yderligere underbygge anmodningen. Er den anmodende medlemsstat ude af stand til at underbygge anmodningen yderligere, kan den anmodede medlemsstat afvise anmodningen.

Hvis det er svært eller umuligt at imødekomme en anmodning om oplysninger eller at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser, underretter den anmodede medlemsstat den anmodende medlemsstat herom inden for ti arbejdsdage efter modtagelsen af anmodningen og angiver årsager, der behørigt begrundes, hvorfor dette er svært eller umuligt. De berørte medlemsstater drøfter sagen med hinanden med henblik på at finde en løsning.

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

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

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

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

9) Artikel 9 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

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

Senest den 2. juni 2021 fastlægger Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter en fælles formel til beregning af risikoklassificeringen af en virksomhed. Denne fælles formel skal tage højde for overtrædelsernes antal, alvor og hyppighed og for resultaterne af kontrollerne, hvor der ikke er påvist en overtrædelse, samt 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, jf. dette direktivs artikel 12, stk. 2.«

b) Stk. 2, andet punktum, udgår.

c) Stk. 3 affattes således:

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

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

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

d) Følgende stykker tilføjes:

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

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

10) Artikel 11 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter retningslinjer for bedste kontrolpraksis. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 12, stk. 2.

Disse retningslinjer offentliggøres i en beretning, som Kommissionen udarbejder hvert andet år.«

b) Stk. 3 affattes således:

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

11) Artikel 12-15 affattes således:

»Artikel 12

Udvalgsprocedure

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

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

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

Artikel 13

Gennemførelsesforanstaltninger

Efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter navnlig med henblik på et af følgende mål:

- a) at fremme en fælles tilgang til dette direktivs gennemførelse
- b) at tilskynde kontrolmyndighederne til at følge en samordnet fremgangsmåde og en harmoniseret fortolkning af forordning (EF) nr. 561/2006
- c) at fremme dialogen mellem transportsektoren og kontrolmyndighederne.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. dette direktivs artikel 12, stk. 2.

Artikel 14

Forhandlinger med tredjelande

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

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

Artikel 15

Ajourføring af bilagene

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

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

12) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 15a

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9, stk. 3, og artikel 15, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 1. august 2020. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 9, stk. 3, og artikel 15 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning (*).

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 9, stk. 3, og artikel 15 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

(*) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.«

13) Bilag I ændres således:

a) Del A ændres således:

i) Punkt 1) og 2) affattes således:

- »1) daglige og ugentlige køretider, pauser samt daglige og ugentlige hviletider; også diagramarkene for de forudgående dage, der skal opbevares i køretøjet i overensstemmelse med artikel 36, stk. 1 og 2, i forordning (EU) nr. 165/2014 og/eller de data, der er lagret for samme periode på førerkortet og/eller i kontrolapparatets datalager i overensstemmelse med bilag II og/eller udskrifter
- 2) for den periode, der er omhandlet i artikel 36, stk. 1 og 2, i forordning (EU) nr. 165/2014, eventuelle tilfælde, hvor den tilladte hastighed for køretøjet er overskredet, defineret som perioder på over ét minut, hvor køretøjets hastighed overstiger 90 km/h for køretøjer i kategori N₃ eller 105 km/h for køretøjer i kategori M₃ (kategori N₃ og M₃ som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF) (*)

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

ii) Punkt 4) affattes således:

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

iii) Følgende punkt tilføjes:

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

b) Del B ændres således:

i) I første afsnit tilføjes følgende punkter:

- »4) overholdelse af krav vedrørende gennemsnitlig maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i direktiv 2002/15/EF
- 5) virksomhedernes overholdelse af forpligtelser for så vidt angår betaling for føreres indkvartering og tilrettelæggelse af føreres arbejde i overensstemmelse med artikel 8, stk. 8 og 8a, i forordning (EF) nr. 561/2006.«

ii) Andet afsnit affattes således:

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

*Artikel 3***Ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012**

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

- »13. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (*): artikel 8.
14. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (**): artikel 1, stk. 14.

(*) EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

(**) EUT L 249 af 31.7.2020, s. 49.«

*Artikel 4***Udvalgsprocedure**

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

*Artikel 5***Sanktioner**

1. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner over for afsendere, speditører, kontrahenter og underkontrahenter for manglende overholdelse af nationale bestemmelser vedtaget i henhold til artikel 1, hvor de havde kendskab til eller i lyset af alle relevante omstændigheder burde have haft kendskab til, at de transporttjenesteydelser, som de afgav ordre på, indebar overtrædelser af disse bestemmelser.
2. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af nationale bestemmelser vedtaget i henhold til artikel 1, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelserne, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.

*Artikel 6***Intelligent håndhævelse**

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

*Artikel 7***Evaluerings**

1. Kommissionen evaluerer gennemførelsen af dette direktiv, navnlig virkningen af artikel 1, senest den 31. december 2025 og forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af dette direktiv. Kommissionens rapport ledsages, hvis det er hensigtsmæssigt, af et lovgivningsmæssigt forslag. Rapporten offentliggøres.
2. Efter udarbejdelsen af den rapport, der er omhandlet i stk. 1, evaluerer Kommissionen regelmæssigt dette direktiv og forelægger resultaterne af evalueringen for Europa-Parlamentet og Rådet. Resultaterne af evalueringen ledsages, hvis det er hensigtsmæssigt, af relevante forslag.

*Artikel 8***Uddannelse**

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

Arbejdsgiverne er ansvarlige for at sikre, at deres førere får kendskab til deres rettigheder og forpligtelser, der følger af dette direktiv.

*Artikel 9***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 2. februar 2022 de bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse bestemmelser fra den 2. februar 2022.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

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

*Artikel 10***Ikrafttræden**

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

*Artikel 11***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. juli 2020.

På Europa-Parlamentets vegne

D.M. SASSOLI

Formand

På Rådets vegne

J. KLOECKNER

Formand
