

Bryssel den 31.5.2017  
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn**

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

Inom vägtransportsektorn bidrar unionens regelverk på det sociala området till de politiska målen att förbättra förarnas arbetsvillkor, att säkerställa rättvis konkurrens mellan vägtransportföretag och att förbättra trafiksäkerheten för alla väganvändare. Att anpassa dessa bestämmelser till de behov som finns inom sektorn och göra dem lättare att tillämpa och verkställa på ett enhetligt och effektivt sätt är ett centralt inslag i kommissionens strategi för att ytterligare integrera vägtransportmarknaden i EU och göra sektorn rättvis, effektiv och socialt ansvarstagande, i enlighet med vitboken om transport av den 28 mars 2011<sup>1</sup>.

De centrala sociala reglerna som gäller för vägtransport inbegriper bestämmelser om förläggning av förarens arbetstider i direktiv 2002/15/EG<sup>2</sup>, minimikrav för genomförande i direktiv 2006/22/EG, bestämmelser om körtider, raster och viloperioder enligt förordning (EG) nr 561/2006<sup>3</sup> och bestämmelser om utstationering av arbetstagare i direktiv 96/71/EG<sup>4</sup> och tillämpningsdirektiv 2014/67/EU<sup>5</sup>. Dessa rättsakter är en del av en bredare insats för att förbättra arbetsvillkoren för förare, säkerställa rättvis konkurrens mellan operatörer och förbättra säkerheten på europeiska vägar samt för att säkerställa en balans mellan det sociala skyddet för förare och operatörernas frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster.

En efterhandsutvärdering av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn och av dess verkställighet, som genomfördes under perioden 2015–2017<sup>6</sup> som en del av programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet), visade att gällande regler inte på ett ändamålsenligt och effektivt sätt hanterar risken för försämring av arbetsvillkoren och en snedvridning av konkurrensen. Detta beror på brister i den rättsliga ramen. Vissa regler är oklara, olämpliga eller svåra att genomföra eller verkställa, vilket leder till skillnader, medlemsstaterna emellan, vad gäller genomförandet av gemensamma regler och skapar en risk för fragmentering av den inre marknaden.

Analysen av problemen på fältet visar särskilt att skillnader i tolkningen och tillämpningen av direktiven 96/71/EG och 2014/67/EU för vägtransportsektorn måste behandlas snarast möjligt. I den konsekvensbedömning som åtföljer detta lagstiftningsförslag dras slutsatsen att bestämmelserna om utstationering och de administrativa kraven inte lämpar sig för den mycket mobila karaktären hos det arbete som utförs av förare vid internationella vägtransporter. Detta orsakar oproportionerliga regelbördor för operatörer och skapar omotiverade hinder för tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster. De rättsliga och praktiska svårigheterna när det gäller att tillämpa bestämmelserna om utstationering i vägtransportsektorn framhölls i skäl 10 i kommissionens förslag av den 8 mars 2016<sup>7</sup> om ändring av direktiv 96/71/EG: *Eftersom arbetet inom internationella vägtransporter präglas av stor rörlighet ger genomförandet av direktivet om utstationering av arbetstagare upphov till särskilda rättsliga frågor och svårigheter (särskilt när kopplingen till den berörda*

<sup>1</sup> KOM(2011)144 slutlig.

<sup>2</sup> EGT L 80, 23.3.2002, s. 35.

<sup>3</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>4</sup> EGT L 18, 21.1.1997, s. 1.

<sup>5</sup> EUT L 159, 28.5.2014, s. 11.

<sup>6</sup> Efterhandsutvärderingen omfattade förordning (EG) nr 561/2006 om körtider, raster och viloperioder, direktiv 2006/22/EG om genomförande av bestämmelserna i förordningen och direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare i vägtransportsektorn.

<sup>7</sup> COM(2016) 128 final.

*medlemsstaten är otillräcklig). Dessa utmaningar behandlas lämpligast genom sektorsspecifik lagstiftning tillsammans med andra EU-initiativ som syftar till en mer välfungerande inre marknad för vägtransporter.*

I detta förslag anges en holistisk strategi för att ta itu med risken för bristfälliga arbetsvillkor för förare, inbegripet anställningsvillkor, och samtidigt minska de onödiga regelbördorna för aktörer och förhindra snedvridning av konkurrensen. Det övergripande målet är att säkerställa en balans mellan tillfredsställande arbetsförhållanden för förare och frihet för operatörer att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag är ett led i ett bredare pågående översyn av vägtransportlagstiftningen. Det hänger nära samman med ett initiativ för att förbättra tydligheten i och ändamålsenligheten hos bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder i förordning (EG) nr 561/2006 och bestämmelserna om användning av färdskrivare i förordning (EU) nr 165/2014. Det är också kopplat till den pågående översynen av marknadsreglerna om rätten att yrkesmässigt bedriva transporter på väg (förordning (EG) nr 1071/2009), tillträde till den internationella marknaden för godstransporter (förordning (EG) nr 1072/2009) och tillträde till den internationella passagerarmarknaden (förordning (EG) nr 1073/2009). Reglerna på det sociala området och marknadsreglerna utgör en övergripande och sammanhängande rättslig ram, och att se till att dessa regler efterlevs på ett konsekvent och effektivt sätt är avgörande för att man ska kunna skapa en rättvis, säker, miljövänlig och socialt hållbar vägtransportsektor. Inget av initiativen kan på egen hand effektivt ta itu med de fortgående utmaningarna på det sociala området och på marknaderna.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget bidrar till två av de frågor som prioriteras av denna kommission: att skapa ”en fördjupad och mer rättvis inre marknad” och främja ”sysselsättning, tillväxt och investeringar”. Det är förenligt med åtgärder som syftar till att bekämpa social orättvisa och orättvis konkurrens och skapa en social ram för nya sysselsättningsmöjligheter och rättvisa affärsvillkor.

Ett av syftena med förslaget är att säkerställa anständiga arbetsvillkor och ett skäligt socialt skydd. Därför är förslaget i linje med målen i kommissionens sociala agenda och med initiativet om inrättandet av en EU-pelare för sociala rättigheter. Det är också förenligt med Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, där artikel 31 fastställer rätten till rättvisa arbetsförhållanden.

Förslaget bidrar till Refit-programmet genom att minska regelbördor samt förenkla och anpassa vissa bestämmelser till de specifika behoven i sektorn. Det kommer också att effektivisera tillsynen genom ett bättre utnyttjande av befintliga verktyg och system för kontroll.

## **2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN**

- **Rättslig grund**

Detta förslag ändrar direktiv 2006/22/EG och fastställer sektorsspecifika regler om utstationering av arbetstagare med avseende på direktiven 96/71/EG och 2014/67/EU.

Direktiv 2006/22/EG bygger på nuvarande artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), och den bestämmelsen bör även ligga till grund för ändringen av direktivet.

Direktiven 96/71/EG och 2014/67/EU bygger på (nuvarande) artikel 53.1 i EUF-fördraget. Eftersom de bestämmelser som föreslås här uteslutande gäller situationer som är specifika för tillhandahållande av transporttjänster bör emellertid artikel 91.1 i EUF-fördraget vara den bestämmelse som utgör grunden.

.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget ska EU och medlemsstaterna ha delade befogenheter i fråga om reglering på transportområdet. Gällande regler kan emellertid endast ändras av EU-lagstiftaren.

Brister i den nuvarande lagstiftningen innebär att medlemsstaterna genomför och genomdriver EU:s sociallagstiftning på olika sätt, däribland bestämmelserna om utstationering av arbetstagare. Riktlinjer eller självreglering från medlemsstaternas sida skulle inte vara tillräckligt för att säkerställa att sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn tillämpas och genomdrivs konsekvent i hela EU. Åtgärder på EU-nivå är därför motiverade.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att ta itu med de konstaterade problemen avseende bristfälliga arbetsvillkor för förare och snedvridning av konkurrensen mellan operatörer.

Såsom anges i avsnitt 7.2 i konsekvensbedömningen förordas i förslaget det alternativ som anses vara mest lämpligt och proportionerligt, och som ska ge en balans mellan förbättrade arbetsvillkor för förare, minskade regelbördor för operatörerna och ett effektivt genomdrivande av reglerna över gränserna.

Förslaget är inriktat på att förenkla, klargöra och anpassa vissa regler för att tillgodose behoven inom sektorn. Det undviker alla onödiga administrativa bördor för operatörer och syftar till att säkerställa att kraven för administrativt samarbete och ömsesidig assistans mellan medlemsstater är proportionerliga. I konsekvensbedömningen drogs slutsatsen att de planerade åtgärderna inte kommer att få några oproportionerliga konsekvenser för små och medelstora företag.

- **Val av instrument**

Eftersom förslaget innebär ett begränsat antal ändringar av direktiv 2006/22/EG och fastställer sektorsspecifika bestämmelser om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn med avseende på direktiven 96/71/EG och 2014/67/EU, är det instrument som valts också ett direktiv.

### **3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Tillämpningsdirektiv 2006/22/EG, tillsammans med förordning (EG) nr 561/2006 om körtider och direktiv 2002/15/EG om arbetstider, blev föremål för en omfattande efterhandsutvärdering som genomfördes 2015–2017<sup>8</sup>. Denna utvärdering understöddes av en extern studie<sup>9</sup>.

De huvudfrågor som identifierades var följande:

- Skillnader i tolkning och tillämpning av bestämmelsen om registrering av perioder då en förare har lämnat fordonet.
- Brott mot bestämmelserna om arbetstid som leder till alltför långa arbetstider för förare och ackumulerad trötthet med negativa effekter på förarnas hälsa och säkerhet och på trafiksäkerheten.
- Svagt genomdrivande av arbetstidsbestämmelserna och brist på enhetliga data om övervakning och kontroll.
- Bristande administrativt samarbete och ömsesidig assistans mellan medlemsstaterna, vilket hindrar ett konsekvent genomförande av EU-regler.
- Oförenliga nationella system för bedömning av transportföretags riskvärdering, vilket hindrar informationsutbyte och datajämförelser i syfte att genomföra effektiva kontroller.
- Otillräcklig användning av data i riskvärderingssystem hindrar en effektiv målinriktning av kontroller.
- Oåtgärdade risker för försämrade arbetsvillkor kopplade till otillräckliga löner och otillräckligt socialt skydd för förare som arbetar långa perioder utanför det land där de är anställda.

Bestämmelserna om utstationering av arbetstagare var inte uttryckligen en del av denna Refit-utvärdering. Emellertid visade svårigheter med tillämpningen av olikartade nationella bestämmelser om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn att de allmänna bestämmelserna om utstationering inte är lämpliga för den mycket rörliga arbetskraften inom vägtransportsektorn och att de administrativa kraven är oproportionerligt betungande, vilket begränsar friheten att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster.

- **Samråd med berörda parter**

Omfattande samråd med berörda parter genomfördes inför utarbetandet av detta förslag, i linje med de miniminormer för samråd med berörda parter som fastställs i kommissionens meddelande av den 11 december 2002 (KOM(2002) 704 slutlig).

---

<sup>8</sup> Se fotnot 1.

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

Alla relevanta intressentgrupper bidrog till samrådsprocessen: nationella myndigheter, tillsynsorgan, sammanslutningar som företräder vägtransportföretag (gods och passagerare), speditörer, befraktare, små och medelstora företag, fackföreningar, förare och andra arbetstagare inom vägtransportsektorn. I synnerhet har de europeiska arbetsmarknadsparterna rådfrågats i stor omfattning under hela processen. En mångfald öppna och riktade samrådsmetoder och samrådsverktyg har använts:

- En högnivåkonferens den 4 juni 2015 om en ”social agenda for transport” inledde en bred debatt om vägtransportens sociala aspekter; cirka 350 deltagare deltog: beslutsfattare, experter på transportområdet, arbetsmarknadens parter.
- Seminarier i slutet av 2015 med branschintressenter, företrädare för medlemsstater och arbetsmarknadens parter på EU-nivå. Diskussionerna inriktades på hur sociallagstiftningen och lagstiftningen för den inre marknaden fungerar inom vägtransportsektorn.
- En vägtransportkonferens den 19 april 2016 med en workshop om inre marknadsaspekter och sociala aspekter med anknytning till vägtransporter. Konferensen hade cirka 400 deltagare, bland annat företrädare för medlemsstaterna, ledamöter av Europaparlamentet och viktiga intressenter som diskuterade målen för och omfattningen av de planerade ”väginitiativen”.
- Fem skräddarsydda undersökningar inleddes för att få in synpunkter från de nationella transportministerierna (med fokus på genomförande och tolkning av reglerna), tillsynsmyndigheter (med fokus på tillsynspraxis, tillsynskostnader och tillsynsvinster), företag (med fokus på lagstiftningens effekter på operatörerna på marknaden), fackföreningar (fokus på lagstiftningens inverkan på förare) och andra intressenter, t.ex. branschorganisationer (med fokus på övergripande synpunkter på lagstiftningens effekter). Totalt 1 441 svar togs emot (varav 1 269 från vägtransportföretag).
- Intervjuer med 90 intressenter (varav 37 med förare) hölls för att få kunskap om intressenters erfarenheter av hur tillsynen har fungerat och huruvida den var effektiv och om problem med efterlevnaden.
- Ett offentligt samråd<sup>10</sup> mellan den 5 september och den 11 december 2016 för att definiera problemet och hitta möjliga lösningar. Av de 1 378 svaren kom 1 209 från förare, operatörer, befraktare och speditörer och 169 från nationella myndigheter, tillsynsorgan, arbetstagarorganisationer och branschorganisationer.
- En undersökning bland små och medelstora företag genomfördes mellan den 4 november 2016 och den 4 januari 2017. De 109 mottagna svaren innehöll synpunkter på målen för revideringen av den rättsliga ramen och möjliga lösningar.
- En webbenkät bland förare (de 345 svaren innehöll synpunkter på eventuella åtgärder, men 140 av dessa svar kom från Nederländerna och 127 från Storbritannien). En undersökning bland nationella myndigheter och tillsynsorgan (41 svar inkom från 27 av EU:s medlemsstater samt Norge och Schweiz) och en undersökning bland operatörer (73 svar som, återigen, inte var helt representativa eftersom 58 svar kom från Ungern).

---

<sup>10</sup> Översikt över resultat [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en)

- Intervjuer med transportföretag, 9 nationella branschorganisationer, 9 nationella myndigheter, 4 nationella fackföreningar och 6 europeiska arbetsmarknadsparter.

De europeiska arbetsmarknadsparterna har också regelbundet informerats och konsulterats i flera bilaterala möten med kommissionen och vid regelbundna möten i kommittén för en sektorsdialog om vägtransporter och i arbetsgruppen för arbetsmarknadens parter (Social Partners' Working Group).

Samrådet bekräftade de viktigaste problemen: 1) bristfälliga arbetsvillkor för förare, 2) snedvridningar av konkurrensen mellan transportföretagen, och 3) regelbördor för operatörerna och medlemsstaterna. De viktigaste rättsliga problemen bakom dessa utmaningar var följande: oklara eller olämpliga regler på det sociala området, skillnader i tillämpning av reglerna, inkonsekvent och ineffektiv tillsyn och bristfälligt administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.

Vad gäller utkastet till politiska åtgärder fanns det starkt stöd från alla intressenter för att stärka tillsynen och samarbetet mellan tillsynsorgan, även om vissa nationella tillsynsmyndigheter uttryckte oro över eventuella ytterligare tillsynskostnader. I synnerhet fanns det stort stöd för åtgärder för att harmonisera nationella riskvärderingssystem och bevilja tillträde i realtid till uppgifter i riskvärderingssystem från de nationella myndigheternas sida och från tillsynsorganisationer på EU-nivå (mer än 70 % stöd).

Intressenterna var oeniga i sina åsikter om utkastet till åtgärder om utstationeringsvillkor inom vägtransport. EU-13 och operatörerna stödde åtgärden med reservationer (en tidströskel bör inte vara alltför låg), medan fackföreningarna ansåg att åtgärden är skadlig för förare. EU-15 och operatörerna hade blandade åsikter. Åtgärden för att minska de administrativa bördorna vid tillämpning av bestämmelserna om utstationering i vägtransportsektorn stöddes av en majoritet av alla intressentgrupper, utom fackföreningar.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Externa uppdragstagare bistod kommissionen med en stödstudie för efterhandsutvärderingen<sup>11</sup> och en separat stödstudie för konsekvensbedömningen, som slutfördes i maj 2017.

- **Konsekvensbedömning**

Initiativet åtföljs av en konsekvensbedömning, om vilken nämnden för lagstiftningskontroll har avgett ett positivt yttrande med rekommendationer. Samtliga av nämndens viktigaste synpunkter togs upp i den reviderade versionen av konsekvensbedömningen (se bilaga 1 för en översikt).

Fyra politiska alternativ har beaktats. De första tre är kumulativa när det gäller höjd regleringsnivå och ökade förväntade effekter, medan den fjärde är horisontell, och dess åtgärder skulle kunna kombineras med vilken som helst av första tre alternativen.

Det första alternativet var inriktat på att förtydliga den rättsliga ramen och öka samarbetet mellan tillsynsmyndigheter. Det andra var inriktat på att stärka tillsynen och förbättra arbetsmönstren för arbetstagare. Det tredje innehöll förslag om väsentliga ändringar av reglerna, i synnerhet förbud mot resultatbaserad lön. Det fjärde bestod av sektorsspecifika kriterier och särskilda tillsynsåtgärder för utstationering av arbetstagare i vägtransportsektorn.

---

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

Det omfattade varianter baserade på tidströsklar: variant a) – 3 dagar, b) – 5 dagar, c) – 7 dagar och d) – 9 dagar totalt per kalendermånad tillbringad på en värdmedlemsstats territorium, efter vilket värdmedlemsstatens regler om minimilön och minsta antal betalda semesterdagar per år ska tillämpas för en utländsk operatör.

Alternativ 1 förefaller vara det minst effektiva när det gäller att hantera problemet med rättslig osäkerhet och bristande jämlikhet mellan förare och operatörer, främst till följd av åtgärdernas frivilliga karaktär. Detta skulle medföra ytterligare oro över antalet nationella åtgärder som förare och operatörer måste hantera.

Alternativ 3 förefaller ha en del negativa sidoeffekter när det gäller arbetsvillkor för förare inom passagerartransport, eftersom den åtgärd som berör försenad veckovila skulle leda till en ökning av trötthetsindex med 20–33 % och öka riskerna för trafiksäkerheten med 4–5 %. Denna ökade trötthet och risk skulle åtföljas av minskade efterlevnadskostnader med 3–5 % för operatörer.

Alternativ 2 ger de mest positiva effekterna i fråga om förbättrade arbetsvillkor för förare (minskning av trötthetsindex med 28 % och reducering av perioder borta från hemmet med 43 % för EU-13-förare och 16 % för EU-15-förare). Samtidigt bidrar det till att minska snedvridningarna av konkurrensen och till att förbättra trafiksäkerheten tack vare de åtgärder som gör tillsynen konsekvent och mer effektiv, samtidigt som man i viss mån minskar de administrativa bördorna för nationella myndigheter och transportföretag.

När det gäller det horisontella alternativet (PP4) om utstationering av arbetstagare är operatörernas efterlevnadskostnader som lägst om en högre tröskel tillämpas, på grund av ett minskat antal resor inom tillämpningsområdet för bestämmelserna om minimilöner. Å andra sidan skulle en lägre tidströskel täcka en bredare grupp av förare som är verksamma inom gränsöverskridande tillhandahållande av vägtransporttjänster, vilket leder till högre sammanlagda positiva effekter i form av bättre sociala villkor och arbetsvillkor för förare och attraktivare jobb.

De uppskattade betydande besparingarna för operatörer kommer främst från alternativ 4, och i synnerhet åtgärderna avseende administrativa krav och kontrollkrav. Dessa besparingar är i storleksordningen 785 miljoner euro per år i administrativa kostnader. Besparingar från åtgärder enligt alternativ 2 kunde inte kvantifieras. De väntas emellertid minska antalet överträdelse och därmed även kostnaderna för bristande efterlevnad. Dessutom möjliggör de effektivare transporter och ger ett incitament till mer frekventa hemresor för förarna. De kommer emellertid att leda till något högre tillsynskostnader för nationella myndigheter (mellan 1,3 % och 8 %), särskilt när det gäller kontroll av efterlevnaden av arbetstidsreglerna.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget bygger på Refit-målet att öka effektiviteten i lagstiftningen och minska regelbördorna för företag. Det gör detta främst genom att förenkla reglerna och anpassa dem till sektorns specifika behov och genom att på ett mer effektivt sätt utnyttja mer enhetliga tillsynsverktyg och databaser. Tillsynskostnaderna för nationella myndigheter väntas öka något, men ökningen motiveras av de förbättrade arbetsvillkoren för förare och av de förbättrade affärsvillkoren för operatörer, något som möjliggör besparingar i fråga om kostnader för bristande efterlevnad. Förslaget kommer också att effektivisera tillsynen, exempelvis genom ökad användning av riskvärderingssystem för att målinrikta kontroller på operatörer som inte följer reglerna. I förslaget görs inget undantag för mikroföretag, eftersom detta skulle leda till en risk för ojämlika konkurrensvillkor och ojämlika arbetsförhållanden.



## Grundläggande rättigheter

Förslaget bidrar till målen i stadgan om de grundläggande rättigheterna, särskilt artikel 31 som fastställer rätten till rättvisa arbetsförhållanden.

### 4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

### 5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Övervakning av utvecklingen, särskilt antal, typ och frekvens avseende överträdelser av sociallagstiftningen, kommer att ske genom en kombination av nationella genomföranderapporter och analys av uppgifter från EU:s tillsynsorganisationer. Genomförande- och tillsynsproblem kommer att övervakas och utvärderas regelbundet av kommittén för vägtransporter. Informationen om utstationering kommer att samlas in från de nationella databaserna på grundval av blankett A1 – en deklARATION om att en utstationerad arbetstagare fortsätter att omfattas av socialförsäkringssystemet i hemlandet.

Annan marknadsutveckling och dess potentiella inverkan på arbetsförhållanden och konkurrensvillkor kommer att bedömas med hjälp av relevanta uppgifter som samlas in som en del av andra initiativ, i synnerhet översynen av förordningen om tillträde till den internationella godstransportmarknaden.

- **Förklarande dokument**

Detta förslag ändrar två befintliga direktiv i begränsad utsträckning och fastställer särskilda bestämmelser med avseende på två andra befintliga direktiv. Inga särskilda förklarande dokument om införlivandet bedöms vara nödvändiga.

- **Möjlig ändring av direktiv 2002/15/EG**

I linje med artikel 154 i EUF-fördraget, som ger arbetsmarknadens parter på europeisk nivå möjlighet att höras i frågor som rör sysselsättning och sociala frågor som anges i artikel 153 i fördraget, kommer kommissionen att inleda ett samråd för att inhämta synpunkter från arbetsmarknadens parter om den möjliga inriktningen av en unionsåtgärd avseende direktiv 2002/15/EG, som är en del av den rättsliga ramen för de sociala bestämmelserna på vägtransportområdet.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

De viktigaste delarna av förslaget är följande:

#### **Direktiv 2006/22/EG**

Artikel 1 ändrar direktiv 2006/22/EG enligt följande:

##### *Artikel 1 – Syfte*

Artikel 1 ändras för att klargöra att tillsynskraven i detta direktiv gäller även för kontroll av efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG.

##### *Artikel 2 – Kontrollsystem*

Artikel 2.1 andra stycket ändras så att kontroller som utförs av medlemsstater måste omfatta kontroll av efterlevnaden av arbetstidsbestämmelserna i direktiv 2002/15/EG.

I artikel 2.3 anges att det minsta antalet kontroller av efterlevnaden av bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006 omfattar kontroller av överensstämmelse med direktiv 2002/15/EG.

Enligt artikel 2.4 ska den information som medlemsstaterna lämnar till kommissionen om resultatet av kontroller på vägarna och i företagens lokaler inbegripa kontroller av efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG.

#### *Artikel 6 – Kontroller i företagens lokaler*

I artikel 6.1 anges att allvarliga överträdelser som föranleder kontroller i lokaler hos vägtransportföretag även ska omfatta överträdelser av direktiv 2002/15/EG.

#### *Artikel 7 – Samverkan inom gemenskapen*

Artikel 7.1 d införs för att kräva att utsedda nationella myndigheter ska utbyta information om genomförandet av detta direktiv och av direktiv 2002/15/EG.

#### *Artikel 8 – Informationsutbyte*

Artikel 8 ändras för att utvidga administrativt samarbete och ömsesidig assistans mellan medlemsstaterna. Artikel 8.1 ändras för att precisera att informationsutbytet mellan de utsedda nationella myndigheterna även omfattar genomförandet av direktiv 2002/15/EG och förordning (EG) nr 561/2006. Artikel 8.1 införs för att fastställa fasta tidsfrister inom vilka en medlemsstats myndighet måste svara på en begäran om information från andra medlemsstater.

#### *Artikel 9 – Riskvärderingssystem*

Artikel 9 ändras för att förbättra konsekvensen och effektiviteten i nationella riskvärderingssystem. I artikel 9.1 införs ett andra stycke, i vilket det krävs att kommissionen ska fastställa en enhetlig formel för beräkning av en riskvärdering avseende transportföretag; i stycket specificeras också de kriterier som ska beaktas vid fastställandet av en sådan formel, inbegripet användningen av den ”smarta” färdskrivaren. Artikel 9.2 ändras för att uppmuntra medlemsstaterna att diskutera regler för genomförande av ytterligare kontroller i lokalerna hos vägtransportföretag med en hög riskvärdering. Artikel 9.4 har lagts till för att ange att uppgifter i riskvärderingssystemet ska göras tillgängliga för kontrollmyndigheter. Artikel 9.5 har lagts till för att kräva att medlemsstaterna ska göra informationen i det nationella riskvärderingssystemet tillgängliga för andra medlemsstater på begäran.

#### *Artikel 11 – Bästa metoder*

Artikel 11.3 har lagts till för att kräva att kommissionen ska fastställa en gemensam metod för registrering och kontroll av perioder av ”annat arbete” än körning när en förare har lämnat fordonet och därför inte kan lämna de nödvändiga uppgifterna i färdskrivaren.

#### *Bilaga 1*

Del A punkt 6 ska läggas till för att utvidga tillämpningsområdet för vägkontroller så att de omfattar kontroller av efterlevnaden av tidsfrister för veckoarbetstid. Del B punkt 4 ska läggas till för att utvidga tillämpningsområdet för kontroller i lokaler genom att inkludera kontroller avseende bestämmelser om veckoarbetstid, raster och nattarbete i direktiv 2002/15/EG.

### **Särskilda bestämmelser om utstationering i vägtransportsektorn, vilka har företräde framför vissa bestämmelser i direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU**

#### *Artikel 2.1*

I artikel 2.1 förklaras syftet med de regler som fastställer särskilda bestämmelser om utstationering i vägtransportsektorn, vilka har företräde framför relevanta bestämmelser i direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU.

#### *Artikel 2.2 och 2.3*

I artikel 2.2 specificeras den kortaste utstationeringsperiod vars underskridande innebär att värdmedlemsstatens regler om minimilön och om betald årlig semester inte ska tillämpas på internationella vägtransporter. Denna tidströskel gäller inte för cabotage eftersom hela transporten äger rum i en värdmedlemsstat. Som en följd av detta bör den minimilön och det minsta antal betalda semesterdagar som gäller i värdmedlemsstaten tillämpas på cabotagetransport oberoende av frekvensen och varaktigheten för de transporter som utförs av en förare. I punkt 3 ges en närmare förklaring av metoden för beräkning av sådana utstationeringsperioder.

#### *Artikel 2.4*

I artikel 3.4 och 3.5 fastställs de särskilda administrativa kraven och kontrollåtgärderna för kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT  
 DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,  
 med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,  
 efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,  
 med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>12</sup>,  
 med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>13</sup>,  
 i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och  
 av följande skäl:

- (1) För att skapa en säker, effektiv och socialt ansvarsfull vägtransportsektor är det nödvändigt att säkerställa tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förare, å ena sidan, och lämpliga affärsvillkor och lämpliga villkor som främjar rättvis konkurrens för operatörer, å andra sidan.
- (2) Den höga rörlighet som är förbunden med vägtransporttjänster kräver särskild uppmärksamhet när det gäller att säkerställa att förare kan dra nytta av de rättigheter till vilka de är berättigade och att operatörer inte ställs inför oproportionerliga administrativa hinder som i onödan begränsar deras frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster.
- (3) Balansen mellan åtgärder för att förbättra de sociala villkoren och arbetsvillkoren för förare, å ena sidan, och åtgärder för att underlätta utövandet av friheten att tillhandahålla vägtransporttjänster som bygger på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska operatörer, å andra sidan, är avgörande för en väl fungerande inre marknad.
- (4) Vid en utvärdering av ändamålsenligheten och effektiviteten i unionens nuvarande sociallagstiftning på vägtransportområdet upptäcktes dels vissa kryphål i de befintliga bestämmelserna, dels brister i fråga om verkställigheten av bestämmelserna. Dessutom finns det ett antal avvikelser mellan medlemsstaterna vad gäller tolkningen, tillämpningen och genomförandet av bestämmelserna. Detta skapar rättslig osäkerhet och ojämlig behandling av förare och operatörer, vilket är skadligt för arbetsvillkoren, de sociala villkoren och konkurrensvillkoren i sektorn.

---

<sup>12</sup> EUT C , , s . .

<sup>13</sup> EUT C , , s . .

- (5) En adekvat, effektiv och konsekvent tillämpning av arbetstidsbestämmelserna är av avgörande betydelse för att man ska kunna skydda förarnas arbetsvillkor och förhindra snedvridningar av konkurrensen på grund av bristande efterlevnad. Därför är det önskvärt att utvidga de befintliga enhetliga tillsynskraven i direktiv 2006/22/EG så att de omfattar kontroll av att de arbetstidsbestämmelser som anges i direktiv 2002/15/EU efterlevs.
- (6) Det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller genomförandet av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn har visat sig vara otillräckligt, vilket gör gränsöverskridande tillsyn svårare, mer ineffektiv och mindre konsekvent. Det är därför nödvändigt att inrätta en ram för effektiv kommunikation och ömsesidig assistans, inbegripet utbyte av uppgifter om överträdelser och information om god praxis i tillsynen.
- (7) För att ytterligare öka ändamålsenligheten, effektiviteten och enhetligheten i tillsynen är det önskvärt att utveckla funktionerna i och användningen av de befintliga nationella riskvärderingssystemen. Tillträde till uppgifterna i riskvärderingssystem skulle möjliggöra bättre målinriktning av kontroller på operatörer som inte följer reglerna, och en enhetlig formel för bedömning av riskvärdering avseende transportföretag bör bidra till en rättvisare behandling av operatörerna vid kontroller.
- (8) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv 2006/22/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011<sup>14</sup>.
- (9) Svårigheter har också upplevts vid tillämpning av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG<sup>15</sup> och reglerna om de administrativa kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU<sup>16</sup> på den mycket rörliga vägtransportsektorn. De okoordinerade nationella åtgärderna avseende tillämpningen och verkställigheten av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn har genererat stora administrativa bördor för utländska operatörer i EU. Detta ledde till onödiga begränsningar av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster, med negativa sidoeffekter på sysselsättningen.
- (10) Kommissionen erkände i sitt förslag av den 8 mars 2016<sup>17</sup> för översynen av direktiv 96/71/EG att genomförandet av det direktivet ger upphov till särskilda rättsliga frågor och svårigheter i den mycket rörliga vägtransportsektorn och konstaterade att dessa problem lämpligast behandlas genom sektorsspecifik lagstiftning om vägtransporter.
- (11) För att säkerställa ett effektivt och proportionerligt genomförande av direktiv 96/71/EG inom vägtransportsektorn är det nödvändigt att upprätta sektorsspecifika regler som återspeglar särdragen hos den mycket rörliga arbetskraften inom vägtransportsektorn och skapa en balans mellan det sociala skyddet för förare och friheten att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster för operatörer.

<sup>14</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

<sup>15</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EGT L 18, 21.1.1997, s. 1).

<sup>16</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU av den 15 maj 2014 om tillämpning av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen) (EUT L 159, 28.5.2014, s.11).

<sup>17</sup> COM(2016) 128 final.

- (12) Dessa välavvägda kriterier bör bygga på ett koncept baserat på förarens tillräckliga koppling till ett territorium i en värdmedlemsstat. Därför bör det fastställas en tidströskel, efter vilken minimilönen och det minsta antalet betalda semesterdagar per år i värdmedlemsstaten ska tillämpas vid internationella transporter. Denna tidströskel bör inte gälla för cabotage-transport enligt definitionerna i förordningarna 1072/2009<sup>18</sup> och 1073/2009<sup>19</sup>, eftersom hela transporten äger rum i en värdmedlemsstat. Som en följd av detta bör den minimilön och det minsta antal betalda semesterdagar som gäller i värdmedlemsstaten tillämpas på cabotage-transport oberoende av frekvensen och varaktigheten för de transporter som utförs av en förare.
- (13) I syfte att säkerställa ett effektivt och ändamålsenligt genomdrivande av de sektorsspecifika bestämmelserna om utstationering av arbetstagare och för att undvika oproportionerliga administrativa bördor för utländska operatörer, bör sektorsspecifika administrativa krav och kontrollkrav upprättas inom vägtransportsektorn, med fullt utnyttjande av kontrollverktyg, såsom digitala färdskrivare.
- (14) Direktiv 2006/22/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

Direktiv 2006/22/EG ska ändras på följande sätt:

- (1) Titeln ska ersättas med följande:

”Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG”.

- (2) Artikel 1 ska ersättas med följande:

”I detta direktiv fastställs minimivillkor för genomförandet av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014\* och direktiv 2002/25/EG\*\*.”

---

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).”

- (3) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

---

<sup>18</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

<sup>19</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

(a) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

”Dessa kontroller ska varje år täcka ett stort och representativt genomsnitt av mobila arbetstagare, förare, företag och fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 samt av mobila arbetstagare och förare som omfattas av direktiv 2002/15/EG.”

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

”Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna på ett sådant sätt att minst 3 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006, förordning (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG kontrolleras.”

(c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Den information som lämnas till kommissionen i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006 ska inbegripa uppgifter om antalet förare som kontrollerats på vägarna, antalet kontroller i företagens lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser samt antalet och typen av rapporterade överträdelser med uppgift om huruvida det rör sig om person- eller godstransport.”

(4) Artikel 6.1 ska ersättas med följande:

”1. Kontroller i företagens lokaler ska organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Denna typ av kontroller ska även utföras när allvarliga överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014 eller direktiv 2002/15/EG har avslöjats vid vägkontroller.”

(5) I artikel 7.1 ska följande led läggas till som led d:

”d) Att säkerställa utbyte av information med de övriga medlemsstaterna när det gäller tillämpningen av nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv och direktiv 2002/15/EG.”

(6) Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 1 ska led b ersättas med följande:

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

(b) Följande punkt ska införas som punkt 1a:

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

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

När det är svårt eller omöjligt att tillmötesgå en begäran om information eller att genomföra kontroller, inspektioner eller utredningar, ska den berörda medlemsstaten informera den medlemsstat som begär informationen om detta inom tio arbetsdagar och ange skälen. De berörda medlemsstaterna ska diskutera med varandra i syfte att finna en lösning på alla problem.”

(7) Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska införa ett riskvärderingssystem för företag och dessa ska grundas på det relativa antal överträdelse av förordning (EG) nr 561/2006 eller av förordning (EU) nr 165/2014 eller av nationella bestämmelser som införlivar direktiv 2002/15/EG som begås av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelse är.

Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa en gemensam formel för beräkning av en riskvärdering avseende företag, vilken ska ta hänsyn till överträdelseernas antal, allvarlighetsgrad och frekvens samt resultaten av kontroller där ingen överträdelse har upptäckts och huruvida ett vägtransportföretag har använt den smarta färdskrivaren i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 165/2014 på alla sina fordon. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2 i detta direktiv.”

(b) I punkt 2 ska andra meningen utgå.

(c) Följande punkter ska läggas till som punkterna 4 och 5:

”4. För att underlätta riktade vägkontroller ska uppgifterna i det nationella riskvärderingssystemet vid tidpunkten för kontrollen vara åtkomliga för samtliga behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten.

5. Medlemsstaterna ska göra den information som finns i det nationella riskvärderingssystemet tillgänglig på begäran eller direkt åtkomlig för samtliga behöriga myndigheter i andra medlemsstater i enlighet med de tidsfrister som anges i artikel 8.”

(8) Artikel 11.3 ska ersättas med följande:

”3. Kommissionen ska fastställa en gemensam metod för registrering och kontroll av perioder av ”annat arbete”, enligt definitionen i artikel 4 e i förordning (EG) nr 561/2006, och perioder på minst en vecka under vilken en förare har lämnat fordonet, genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.”

(9) Bilaga I ska ändras på följande sätt:

(a) I del A ska följande punkt läggas till som punkt 6:

”6. Veckoarbetstid enligt artiklarna 4 och 5 i direktiv 2002/15/EG.”

(b) I del B ska följande punkt läggas till som punkt 4:

”4. Veckoarbetstid, raster och krav avseende nattarbete enligt artiklarna 4, 5 och 7 i direktiv 2002/15/EG.”

## *Artikel 2*

1. I denna artikel fastställs särskilda bestämmelser vad gäller vissa aspekter av direktiv 96/71/EG avseende utstationering av förare inom vägtransportsektorn och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU avseende administrativa krav och kontrollåtgärder för utstationering av dessa förare.
2. Medlemsstaterna får inte tillämpa leden b och c i första stycket i artikel 3.1 i direktiv 96/71/EG på förare inom vägtransportsektorn som är anställda av företag som avses i artikel 1.3 a i det direktivet när förarna utför internationella transporter enligt förordningarna 1072/2009 och 1073/2009 och utstationeringsperioden på deras



territorium för att utföra dessa transporter uppgår till högst tre dagar under en kalendermånad.

Om utstationeringsperioden är längre än 3 dagar ska medlemsstaterna tillämpa artikel 3.1 första stycket led b och c i direktiv 96/71/EG för hela utstationeringsperioden på deras territorium under den kalendermånad som avses i första stycket.

3. Vid beräkning av de utstationeringsperioder som avses i punkt 2 gäller följande:

- (a) En daglig arbetsperiod som är kortare än sex timmar och som tillbringas på en värdmedlemsstats territorium ska räknas som en halv dag.
- (b) En daglig arbetsperiod på sex timmar eller mer som tillbringas på en värdmedlemsstats territorium ska räknas som en hel dag.
- (c) Raster och viloperioder samt tid då arbetstagaren är tillgänglig som tillbringas på en värdmedlemsstats territorium ska räknas som arbetsperiod.

4. Medlemsstaterna får endast införa följande administrativa krav och kontrollåtgärder:

(a) En skyldighet för det vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat att skicka en utstationeringsdeklaration till de nationella behöriga myndigheterna senast vid utstationeringens början, i elektronisk form, på ett av de officiella språken i värdmedlemsstaten eller på engelska, vilken endast innehåller följande information:

- i) Transportföretagets identitet.
- ii) Kontaktuppgifterna för en trafikansvarig eller andra kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten som gör det möjligt att kontakta de behöriga myndigheterna i den värdmedlemsstat där tjänsterna tillhandahålls och sända ut och ta emot handlingar eller delgivningar.
- iii) Det förväntade antalet utstationerade förare och deras personuppgifter.
- iv) Utstationeringens förväntade varaktighet samt planerade start- och slutdatum.
- v) Registreringsnumren för fordon som används vid utstationeringen.
- vi) Typen av transporttjänster, dvs. godstransport, personbefordran, internationell transport, cabotagetransport.

(b) En skyldighet för föraren att bevara och tillhandahålla, på begäran vid kontroll ute på vägarna, i pappersform eller elektronisk form, en kopia av utstationeringsdeklarationen och bevis på att transporten äger rum i värdmedlemsstaten, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009.

(c) En skyldighet för föraren att bevara och tillhandahålla, på begäran vid kontroll ute på vägarna, färdskrivardata, och särskilt landskoderna för medlemsstater där föraren har befunnit sig vid utförandet av internationella vägtransporter eller cabotagetransporter.

(d) En skyldighet för föraren att bevara och tillhandahålla, på begäran vid kontroll ute på vägarna, i pappersform eller elektronisk form, en kopia av anställningsavtalet eller en likvärdig handling i den mening som avses i artikel 3 i rådets direktiv 91/533/EEG<sup>20</sup>, översatt till ett av de officiella språken i värdmedlemsstaten eller till engelska.

---

<sup>20</sup> Rådets direktiv 91/533/EEG av den 14 oktober 1991 om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet (EGT L 288, 18.10.1991, s. 32).

(e) En skyldighet för föraren att tillhandahålla, på begäran vid kontroll ute på vägarna, i pappersform eller elektronisk form, en kopia av de senaste två månadernas lönebesked. Under vägkontrollen ska föraren tillåtas ta kontakt med sitt huvudkontor, den trafikansvarige eller andra personer eller organ som kan tillhandahålla denna kopia.

(f) En skyldighet för vägtransportoperatören att överlämna, efter utstationeringsperioden, i pappersform eller i elektronisk form, kopior av handlingar som avses i leden b, c och e, på begäran av myndigheterna i värdmedlemsstaten inom en rimlig tidsperiod.

5. För de syften som avses i punkt 4 a får transportföretaget tillhandahålla en utstationeringsdeklaration som omfattar en period på högst sex månader.

### *Artikel 3*

1. Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv, i synnerhet effekterna av artikel 2, senast [tre år efter införlivandet av detta direktiv] och rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv. Kommissionens rapport ska, om det är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag.
2. Efter den rapport som avses i punkt 1 ska kommissionen regelbundet utvärdera detta direktiv och överlämna utvärderingsresultaten till Europaparlamentet och rådet.
3. I tillämpliga fall ska de rapporter som avses i punkterna 1 och 2 åtföljas av relevanta förslag.

### *Artikel 4*

1. Medlemsstaterna ska senast den [...] [Tidsfristen för införlivande kommer att vara så kort som möjligt, och i allmänhet inte längre än två år] anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [...].

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

### *Artikel 5*

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

*Artikel 6*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*