



---

*Mødedokument*

---

**A8-0206/2018**

8.6.2018

**\*\*\*I**

## **BETÆNKNING**

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren (COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Merja Kyllönen

Ordfører for udtalelse (\*):  
Martina Dlabajová, Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender

(\*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

### ***Tegnforklaring***

- \* Høringsprocedure
- \*\*\* Godkendelsesprocedure
- \*\*\*I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- \*\*\*II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- \*\*\*III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

### ***Ændringsforslag til et udkast til retsakt***

#### **Ændringsforslag fra Parlamentet opstillet i to kolonner**

Tekst, der udgår, er markeret med *fede typer og kursiv* i venstre kolonne.  
Tekst, der udskiftes, er markeret med *fede typer og kursiv* i begge kolonner.  
Ny tekst er markeret med *fede typer og kursiv* i højre kolonne.

Den første og den anden linje i informationsblokken til hvert ændringsforslag angiver den relevante passage i det pågældende udkast til retsakt. Hvis et ændringsforslag angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder informationsblokken tillige en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt.

#### **Ændringsforslag fra Parlamentet i form af en konsolideret tekst**

Ny tekst er markeret med *fede typer og kursiv*. Tekst, som er bortfaldet, markeres med symbolet ¶ eller med overstregning. Ved udskiftninger markeres den nye tekst med *fede typer og kursiv*, og den udskiftede tekst slettes eller overstreges.

Som en undtagelse bliver rent tekniske justeringer, der er foretaget af de berørte tjenestegrene med henblik på udarbejdelsen af den endelige tekst, ikke markeret.

## INDHOLD

	<b>Side</b>
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING	5
BEGRUNDELSE .....	56
UDTALELSE FRA UDVALGET OM BESKÆFTIGELSE OG SOCIALE ANLIGGENDER .....	60
PROCEDURE I KORRESPONDERENDE UDVALG .....	87
ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I KORRESPONDERENDE UDVALG.	88



## **FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING**

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren  
(COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))**

**(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2017)0278),
  - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk.1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C8-0170/2017),
  - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
  - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 18. januar 2018<sup>1</sup>,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 59,
  - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (A8-0206/2018),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
  2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatte, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

---

<sup>1</sup> Endnu ikke offentliggjort i EUT.

## Ændringsforslag 1

### Forslag til direktiv Afsnit 1

#### *Kommissionens forslag*

Forslag til

#### EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren

#### *Ændringsforslag*

Forslag til

#### EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

## Ændringsforslag 2

### Forslag til direktiv Betragtning -1 (ny)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

**(-1) I betragtning af den høje grad af mobilitet, som kendetegner arbejdsstyrken i vejtransportsektoren, er der brug for sektorspecifikke regler for at sikre balance mellem operatørernes frihed til at levere grænseoverskridende tjenesteydelser, den frie bevægelighed for varer og social beskyttelse af førerne. Formålet med dette direktiv er derfor at tilvejebringe retssikkerhed og klarhed, bidrage til harmonisering og fremme af håndhævelsen og bekæmpelsen af ulovlig praksis samt mindske den administrative byrde.**

## Ændringsforslag 3

### Forslag til direktiv

## Betragtning 1

### *Kommissionens forslag*

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

### *Ændringsforslag*

(1) For at skabe en sikker, effektiv og socialt ansvarlig vejtransportsektor er det nødvendigt at sikre *fri bevægelighed for varer og fri udveksling af tjenesteydelser*, egnede arbejdsvilkår og social beskyttelse for førerne *samt tilvejebringe et passende konkurrencepræget erhvervmiljø for operatørerne, samtidig med at de grundlæggende frihedsrettigheder, den frie bevægelighed for varer og den frie udveksling af tjenesteydelser, der er sikret ved traktaterne, overholdes.*

## Ændringsforslag 4

### Forslag til direktiv Betragtning 1 a (ny)

### *Kommissionens forslag*

### *Ændringsforslag*

*(1a) Alle nationale regler for vejtransport skal være forholdsmæssige og berettigede og må ikke gøre det vanskeligere eller mindre attraktivt at udøve de i traktaten sikrede grundlæggende frihedsrettigheder, såsom den frie bevægelighed for tjenesteydelser, således at Unionens konkurrenceevne opretholdes eller øges, samtidig med at arbejdsvilkårene og den sociale beskyttelse af førerne overholdes.*

## Ændringsforslag 5

### Forslag til direktiv Betragtning 2

### *Kommissionens forslag*

### *Ændringsforslag*

(2) Den iboende høje grad af mobilitet inden for vejtransporttjenester kræver særlig opmærksomhed, når det drejer sig om at sikre, at førerne nyder godt af deres

(2) Den iboende høje grad af mobilitet inden for vejtransporttjenester kræver særlig opmærksomhed, når det drejer sig om at sikre, at førerne nyder godt af deres

rettigheder, og at operatørerne ikke bliver konfronteret med uforholdsmæssigt store administrative hindringer, som uretmæssigt begrænser deres frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.

rettigheder, og at operatørerne, *som for størstedelens vedkommende (90 %) er SMV'er med færre end ti arbejdstagere*, ikke bliver konfronteret med uforholdsmæssigt store administrative hindringer *eller uredelige og diskriminerende kontroller*, som uretmæssigt begrænser deres frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.

## Ændringsforslag 6

### Forslag til direktiv Betragtning 2 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(2a) Alle nationale regler for vejtransport skal være forholdsmæssige og berettigede og må ikke gøre det vanskeligere eller mindre attraktivt at udøve de i traktaten sikrede grundlæggende frihedsrettigheder, eksempelvis den frie bevægelighed for varer, for at opretholde eller endda øge Unionens konkurrenceevne, herunder omkostningerne ved produkter og tjenesteydelser i forbindelse med hensynet til arbejdsvilkårene og den sociale beskyttelse af førerne samt de særlige forhold, der kendetegner sektoren, da førerne er meget mobile arbejdstagere og ikke udstationerede arbejdstagere.*

## Ændringsforslag 7

### Forslag til direktiv Betragtning 3

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(3) Balancen mellem at forbedre de sociale vilkår og arbejdsvilkårene for førerne og fremme udøvelsen af retten til at levere vejtransporttjenester baseret på fair konkurrence mellem nationale og udenlandske operatører er afgørende for et

(3) Balancen mellem at forbedre de sociale vilkår og arbejdsvilkårene for førerne og fremme udøvelsen af retten til at levere vejtransporttjenester baseret på fair, *forholdsmæssig og ikkediskriminerende* konkurrence mellem nationale og



velfungerende indre marked.

udenlandske operatører er afgørende for et velfungerende indre marked. **Enhver national lovgivning eller politik til gennemførelse på nationalt plan i transportsektoren skal derfor være befordrende for udviklingen og styrkelsen af det fælles europæiske transportområde og ikke på nogen måde medvirke til en fragmentering af det indre marked.**

## Ændringsforslag 8

### Forslag til direktiv Betragtning 4

#### *Kommissionens forslag*

(4) Efter at have evalueret effektiviteten og lønsomheden af Unionens gældende sociale bestemmelser vedrørende vejtransport, er der konstateret visse smuthuller i de gældende bestemmelser og mangler i deres håndhævelse. Derudover er der en række uoverensstemmelser mellem medlemsstaterne, når det drejer sig om fortolkning, anvendelse og gennemførelse af reglerne. **Det skaber retlig usikkerhed og ulige behandling af førere og operatører**, hvilket er skadeligt for arbejds- og konkurrencevilkårene og de sociale vilkår i sektoren.

#### *Ændringsforslag*

(4) Efter at have evalueret effektiviteten og lønsomheden af Unionens gældende sociale bestemmelser vedrørende vejtransport, er der konstateret visse smuthuller i de gældende bestemmelser og mangler i deres håndhævelse **samt ulovlig praksis, eksempelvis anvendelsen af postkasseselskaber. Der bør være mere fokus på bekæmpelse af sort arbejde i transportsektoren.** Derudover er der en række uoverensstemmelser mellem medlemsstaterne, når det drejer sig om fortolkning, anvendelse og gennemførelse af reglerne, **som skaber en stor administrativ byrde for førerne og operatørerne. Dette skaber retlig usikkerhed**, hvilket er skadeligt for arbejds- og konkurrencevilkårene og de sociale vilkår i sektoren.

## Ændringsforslag 9

### Forslag til direktiv Betragtning 4 a (ny)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

**(4a) For at sikre, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv**

*96/71/EF<sup>1a</sup> og 2014/67/EU<sup>1b</sup> anvendes korrekt, bør kontroller og samarbejde på EU-plan for at bekæmpe svindel i forbindelse med udstationering af førere styrkes, og der bør gennemføres strengere kontrol for at sikre, at sociale bidrag til de udstationerede førere rent faktisk udbetales.*

---

*<sup>1a</sup> 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).*

*<sup>1b</sup> 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).*

## Ændringsforslag 10

### Forslag til direktiv Betragtning 5

#### *Kommissionens forslag*

(5) Egnede, effektive og konsekvente håndhævelser af **arbejdstidsbestemmelserne** er afgørende for at beskytte førernes arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som følge af manglende overholdelse. Det er derfor ønskeligt at udvide de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EU.

#### *Ændringsforslag*

(5) Egnede, effektive og konsekvente håndhævelser af **arbejds- og hviletidsbestemmelserne** er afgørende for at **forbedre færdselssikkerheden** og beskytte førernes arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som følge af manglende overholdelse. Det er derfor ønskeligt at udvide de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EU. **Muligheden for at kombinere kontrollen af køre- og arbejdstid med kontrol med bestemmelser om udstationering af chauffører bør også**

*eksistere uden yderligere administrative byrder. Kontrol af overholdelse af arbejdstiden bør begrænses til de kontroller, som udføres hos transportoperatører, indtil den teknologi er til rådighed, som gør det muligt effektivt at gennemføre kontroller af arbejdstiden på vejene.*

## **Ændringsforslag 11**

### **Forslag til direktiv Betragtning 5 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(5a) Under hensyntagen til transportydelseernes særlige karakter og den direkte indvirkning på den frie bevægelighed for varer og med særligt fokus på færdselssikkerhed bør vejkontroller begrænses til et minimum. Førerne bør ikke bære ansvaret for yderligere administrative forpligtelser over for deres respektive virksomheder. Overholdelse af arbejdstidsregler bør udelukkende kontrolleres hos transportvirksomheden.*

## **Ændringsforslag 12**

### **Forslag til direktiv Betragtning 5 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(5b) Med henblik på at muliggøre mere effektive, hurtigere og hyppigere vejkontroller og samtidig mindske den administrative byrde for førere, bør overholdelsen af direktiv 2002/15/EF kontrolleres ved inspektioner hos virksomhederne snarere end ved vejkontroller.*

**Ændringsforslag 13**  
**Forslag til direktiv**  
**Betragtning 6 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(6a)** *Med henblik på at skabe et effektivt administrativt samarbejde og en effektiv udveksling af oplysninger bør medlemsstaterne sammenkoble deres nationale elektroniske registre (NER) via det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU), med retsgrundlag i artikel 16, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1071/2009. Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de nationale elektroniske registre er sammenkoblede, således at de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, herunder inspektører, der foretager kontrol på vejene, har direkte realtidsadgang til dataene og oplysningerne i ERRU.*

**Ændringsforslag 14**

**Forslag til direktiv**  
**Betragtning 6 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(6b)** *For at fremme en bedre og mere ensartet anvendelse af minimumsbetingelserne for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 og direktiv 2002/15/EF og for at lette vejtransportoperatørernes overholdelse af administrative krav ved udstationering af chauffører bør Kommissionen udvikle et eller flere moduler i IMI til elektronisk fremsendelse af erklæring ved udstationering og elektronisk ansøgning, som skal give inspektørerne direkte realtidsadgang til ERRU-funktionen og IMI ved vejkontroller.*

## Ændringsforslag 15

### Forslag til direktiv Betragtning 7 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(7a) For at sikre fair og lige vilkår for arbejdstagere og virksomheder er der behov for at gøre fremskridt i retning af en intelligent håndhævelse og yde al mulig støtte til en fuldstændig indførelse og brug af risikoklassificeringssystemerne. Med henblik herpå skal de håndhævende myndigheder gives adgang til de nationale elektroniske registre i realtid, samtidig med at der gøres størst mulig brug af det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU).*

## Ændringsforslag 16

### Forslag til direktiv Betragtning 8 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(8a) Regler for udstationering af arbejdstagere, som finder anvendelse på vejtransportaktiviteter, bør være afbalancerede, enkle og medføre en ringe administrativ byrde for medlemsstaterne og transportvirksomhederne. De bør ikke sigte mod at begrænse aktiviteter uden for det land, hvor en virksomhed er etableret.*

## Ændringsforslag 17

### Forslag til direktiv Betragtning 9

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(9) Der er ligeledes konstateret vanskeligheder i forbindelse med anvendelse af reglerne om udstationering

(9) Der er ligeledes konstateret vanskeligheder i forbindelse med anvendelse af reglerne om udstationering

af arbejdstagere som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF<sup>15</sup> og reglerne om administrative krav som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU<sup>16</sup> på den højmobile vejtransportsektor. De ukoordinerede nationale foranstaltninger vedrørende anvendelse og håndhævelse af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransportsektoren har skabt store administrative byrder for ikke-EU-operatører. Dette har medført uberettigede begrænsninger af retten til at yde grænseoverskridende vejtransporttjenester og har påvirket beskæftigelsen i negativ retning.

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

## Ændringsforslag 18

### Forslag til direktiv Betragtning 9 a (ny)

af arbejdstagere som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF<sup>15</sup> og reglerne om administrative krav som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU<sup>16</sup> på den højmobile vejtransportsektor. De ukoordinerede nationale foranstaltninger vedrørende anvendelse og håndhævelse af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransportsektoren har skabt **retlig usikkerhed, konkurrenceforvridning i transportsektoren** og store administrative byrder for ikke-EU-operatører. Dette har medført uberettigede begrænsninger af retten til at yde grænseoverskridende vejtransporttjenester og har påvirket beskæftigelsen **og transportvirksomhedernes konkurrenceevne** i negativ retning. **Administrative krav og kontrolforanstaltninger bør harmoniseres for at forhindre, at transportvirksomhederne udsættes for unødige eller vilkårlige forsinkelser.**

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(9a)** *Medlemsstaterne bør udveksle data og oplysninger, deltage i administrativt samarbejde og yde gensidig bistand via informationssystemet for det indre marked (IMI) – hvis retsgrundlag er forordning (EU) nr. 1034/2012 – med henblik på at sikre fuld overensstemmelse med reglerne. IMI bør ligeledes anvendes til at fremsende og ajourføre erklæringer om udstationering mellem transportvirksomheder og de kompetente myndigheder i de modtagende medlemsstater. Med henblik på sidstnævnte vil det være nødvendigt at udvikle en parallel offentlig grænseflade i IMI-systemet, som transportvirksomhederne vil have adgang til.*

## **Ændringsforslag 19**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 9 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(9b)** *Alle aktører i leveringskæden for varer bør bære deres rimelige andel af ansvaret for overtrædelser af de regler, der er fastsat i dette direktiv. Dette bør være tilfældet, når den handlende faktisk kendte til overtrædelserne, eller i lyset af alle de relevante omstændigheder burde have kendskab til dem.*

## **Ændringsforslag 20**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 9 c (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(9c)** *For at sikre den korrekte anvendelse af kontrolforanstaltninger i*

*forbindelse med udstationering af førere i vejtransportsektoren som defineret i direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU bør kontroller og samarbejde på EU-plan for at bekæmpe svig i forbindelse med udstationering af førere styrkes.*

## **Ændringsforslag 21**

### **Forslag til direktiv Betragtning 9 d (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(9d) Kontrahenter bør tilskyndes til at udvise socialt ansvar ved at benytte transportvirksomheder, som efterlever de regler, der er fastsat i dette direktiv. For at gøre det lettere for kontrahenter at finde sådanne transportvirksomheder bør Kommissionen vurdere de eksisterende instrumenter og bedste praksis, der fremmer socialt ansvarlig adfærd fra alle aktører i leveringskæden for varer med henblik på at etablere en europæisk platform for troværdige transportvirksomheder, hvor det er relevant.*

## **Ændringsforslag 22**

### **Forslag til direktiv Betragtning 10 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(10a) I betragtning af manglen på chauffører i Europa bør arbejdsvilkårene forbedres betydeligt for at øge erhvervets tiltrækningskraft.*

## **Ændringsforslag 23**

### **Forslag til direktiv Betragtning 11**



(11) For at sikre effektiv og forholdsmæssig gennemførelse af direktiv 96/71/EF i vejtransportsektoren er det nødvendigt at fastsætte sektorspecifikke regler, der afspejler det særegne ved den højmobile arbejdsstyrke inden for vejtransport, og skaber balance mellem den sociale beskyttelse af førerne og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.

(11) For at sikre effektiv og forholdsmæssig gennemførelse af direktiv 96/71/EF i vejtransportsektoren er det nødvendigt at fastsætte sektorspecifikke regler, der afspejler det særegne ved den højmobile arbejdsstyrke inden for vejtransport, og skaber balance mellem den sociale beskyttelse af førerne og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.

**Bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere i direktiv 96/71/EF og om håndhævelsen af disse bestemmelser i direktiv 2014/67/EU bør finde anvendelse på vejtransportsektoren i henhold til vilkårene i dette direktiv.**

## Ændringsforslag 24

### Forslag til direktiv Betragtning 12

(12) Sådanne afbalancerede kriterier bør være baseret på det koncept, at en fører skal have en tilstrækkelig tilknytning til en værtsmedlemsstats område. **Derfor skal der fastsættes en tærskel, over hvilket det er værtsmedlemsstatens satser for mindsteløn og betalt ferie, der gælder i tilfælde af internationale transporter. Tærsklen skal ikke finde anvendelse på cabotagekørsel som defineret i forordning (EF) 1072/2009<sup>18</sup> og forordning (EF) nr. 1073/2009<sup>19</sup>, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat. Som konsekvens bør værtsmedlemsstatens mindsteløn og den årlige betalte ferie gælde for cabotagekørsel, uanset hvor hyppigt og hvor længe en fører er om transporterne.**

<sup>18</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21.

(12) Sådanne afbalancerede kriterier bør være baseret på det koncept, at en fører skal have en tilstrækkelig tilknytning til en værtsmedlemsstats område. **Denne tilstrækkelige tilknytning eksisterer ved cabotagekørsel som defineret i forordning (EF) 1072/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat. Bestemmelserne i direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU bør finde anvendelse på cabotagekørsel. Desuden bør reglerne om udstationering også finde anvendelse på vejstrækninger i kombineret transport, jf. direktiv 1992/106/EF, forudsat at vejstrækningen udføres inden for samme medlemsstat.**

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> 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).

oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

<sup>19</sup> 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).

## **Ændringsforslag 25**

### **Forslag til direktiv Betragtning 12 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(12a) Direktiv 96/71/EF bør finde anvendelse på cabotagekørsel som defineret i forordning (EF) 1072/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat, og der er direkte konkurrence med lokale virksomheder. Som følge heraf bør direktiv 96/71/EF finde anvendelse på cabotagekørsel, uanset hvor hyppigt og hvor længe en fører er om transporterne.*

## **Ændringsforslag 26**

### **Forslag til direktiv Betragtning 12 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(12b) Da en fører ikke har en tilstrækkelig tilknytning til en transitmedlemsstats område, bør transitekørsel ikke betragtes som udstationering.*

## Ændringsforslag 27

### Forslag til direktiv Betragtning 12 c (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(12c) Vejtransport er en yderst mobil sektor og kræver en fælles tilgang til visse aspekter af aflønningen i sektoren. Transportvirksomheder har behov for retssikkerhed omkring de regler og krav, som de skal overholde. Disse regler og krav bør være klare, letforståelige og lettilgængelige for transportvirksomheder og bør muliggøre en effektiv kontrol. Det er vigtigt, at nye regler ikke medfører unødvendige administrative byrder, og at de på behørig vis tager hensyn til SMV'ernes interesser.*

## Ændringsforslag 28

### Forslag til direktiv Betragtning 13

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(13) Med henblik på at sikre en effektiv håndhævelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere og for at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder for ikke-hjemmehørende operatører, bør der fastsættes specifikke administrative krav og kontrolkrav i vejtransportsektoren, hvor der drages fuld fordel af kontrolredskaber såsom digitale takografer.

(13) Med henblik på at sikre en effektiv håndhævelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere og for at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder for ikke-hjemmehørende operatører, bør der fastsættes specifikke administrative krav og kontrolkrav i vejtransportsektoren, hvor der drages fuld fordel af kontrolredskaber såsom digitale takografer. **Med henblik på at minimere kompleksiteten af de forpligtelser, der er fastsat i nærværende direktiv og direktiv 96/71, bør det stå medlemsstaterne frit for kun at pålægge vejtransportoperatørerne de administrative krav i dette direktiv, som er skræddersyet til vejtransportsektoren.**

## Ændringsforslag 29

**Forslag til direktiv  
Betragtning 13 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(13a) Med henblik på at minimere den administrative byrde og de dokumentforvaltningsopgaver, der påhviler førerne, skal transportoperatørerne på anmodning af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor operatøren har hjemsted, levere alle nødvendige dokumenter, som fastlagt i bestemmelserne i kapitel III i direktiv 96/71 om gensidig bistand og samarbejde mellem medlemsstaterne.*

**Ændringsforslag 30**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 13 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(13b) For at lette gennemførelsen, anvendelsen og håndhævelsen af dette direktiv bør informationssystemet for det indre marked (IMI), som er oprettet ved forordning (EU) nr. 1024/2012, anvendes i medlemsstaterne til øget udveksling af oplysninger mellem regionale og lokale myndigheder på tværs af grænserne. Det kan også være en fordel at udvide IMI til at omfatte indgivelse og fremsendelse af simple erklæringer.*

**Ændringsforslag 31**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 13 c (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(13c) For at mindske den administrative byrde for transportoperatører, som ofte er små og mellemstore virksomheder, vil det*

*være hensigtsmæssigt at forenkle processen for transportoperatørernes indsendelse af erklæringer om udstationering ved hjælp af standardiserede formularer med nogle foruddefinerede elementer oversat til alle officielle EU-sprog.*

## **Ændringsforslag 32**

### **Forslag til direktiv Betragtning 13 d (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(13d) En generel gennemførelse og anvendelse af reglerne for udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport kan få konsekvenser for vejgodstransportbranches struktur i Unionen. Medlemsstaterne og Kommissionen bør derfor nøje overvåge konsekvenserne af denne proces.*

## **Ændringsforslag 33**

### **Forslag til direktiv Betragtning 13 e (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(13e) Håndhævelsen bør koncentrere sig om inspektioner hos virksomhederne. Vejkontrol bør ikke være udelukket, men bør foretages på en ikke-diskriminerende måde og kun for fragtbreve eller elektroniske udgaver heraf, bekræftelser af forhåndsregistrering og bevis for tilbagevenden til det land, hvor operatøren er etableret, eller hvor føreren har bopæl. Man bør ved vejkontrol i første række kontrollere takografernes data, hvilket er vigtigt for at bestemme en førers og et køretøjs aktivitet over en løbende periode på fire uger og denne aktivitets geografiske dækning. Registrering af landekoden kan være en hjælp.*

## Ændringsforslag 34

### Forslag til direktiv Betragtning 13 f (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(13f) Konsekvenserne af anvendelsen og håndhævelsen af reglerne for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren bør gentagne gange evalueres af Kommissionen, der bør rapporteres til Parlamentet og Rådet, og der bør fremsættes forslag til at forenkle dem yderligere og reducere den administrative byrde.**

## Ændringsforslag 35

### Forslag til direktiv Betragtning 13 g (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(13g) I erkendelse af behovet for en specifik behandling af transportsektoren, hvor bevægelse er selve essensen af førernes arbejde, bør anvendelsen af direktiv 96/71/EU på vejtransportsektoren ske samtidig med datoen for ikrafttrædelsen af ændringen af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren.**

## Ændringsforslag 36

### Forslag til direktiv Betragtning 13 h (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(13h) For at tilpasse bilagene til dette direktiv til udviklingen inden for bedste**

*praksis bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændringer af bilagene. 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<sup>1</sup>. 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, som beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.*

### **Ændringsforslag 37**

#### **Forslag til direktiv Betragtning 14 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(14a) Udvekslingen af oplysninger som led i et effektivt administrativt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne skal overholde reglerne om beskyttelse af personoplysninger i forordning 2016/679.*

### **Ændringsforslag 38**

#### **Forslag til direktiv Betragtning 14 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(14b) Regler til at sikre gode sociale vilkår på hele det europæiske marked for vejgodstransport bør respekteres af alle*

*parter i forsyningskæden. For at skabe et økonomisk og socialt bæredygtigt europæisk indre marked bør der fastlægges og gennemføres en ansvarskæde, der omfatter alle aktører i logistikkæden. Ved at håndhæve gennemsigtighed og ansvar og øge den sociale og økonomiske lighed vil man gøre arbejdet, som fører til en mere attraktiv profession og fremme en sund konkurrence.*

## Ændringsforslag 39

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra a

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 2

#### *Kommissionens forslag*

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.

#### *Ændringsforslag*

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 ***i tilfælde af kontrol hos virksomheden*** mobile arbejdstagere og førere, der er omfattet af direktiv 2002/15/EF. ***Medlemsstaterne tilrettelægger først kontrol på vejene af gennemførelsen af direktiv 2002/15, efter at der findes teknologi, der kan gøre disse kontroller effektive. Indtil da skal disse kontroller udelukkende udføres hos transportvirksomhederne.***

## Ændringsforslag 40

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 2 – stk. 3 – afsnit 1

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*



Hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at minimum 3 % af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF, kontrolleres.

Hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at minimum 3 % af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF, kontrolleres. *Efter vejkontrol og i tilfælde, hvor føreren ikke er i stand til at indsende et eller flere af de krævede dokumenter, skal førerne frigives med henblik på at fortsætte deres transport, og transportoperatøren i etableringsmedlemsstaten er forpligtet til at indsende de påkrævede dokumenter via de kompetente myndigheder.*

## Ændringsforslag 41

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra c

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 2 – stk. 4

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

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

## Ændringsforslag 42

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 a (nyt)

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 5

#### *Gældende ordlyd*

#### *Ændringsforslag*

*(3a) Artikel 5 affattes således:*

Medlemsstaterne gennemfører mindst seks gange om året samordnede kontrolaktioner med henblik på vejkontrol af førere og køretøjer, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85. Disse aktioner gennemføres samtidig af to eller flere medlemsstater kontrolmyndigheder, der hver arbejder på deres respektive medlemsstats eget område.

Medlemsstaterne gennemfører mindst seks gange om året samordnede kontrolaktioner med henblik på vejkontrol **og kontroller hos virksomheder** af førere og køretøjer, der er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 eller (EU) nr. 165/2014. Disse aktioner gennemføres samtidig af to eller flere medlemsstater kontrolmyndigheder, der hver arbejder på deres respektive medlemsstats eget område. *Resuméet af resultaterne af de samordnede kontroller offentliggøres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.*

### Ændringsforslag 43

#### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 6 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

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

### Ændringsforslag 44

#### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (ny)

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 7 – stk. 1 – litra b

*Gældende ordlyd*

**b)** hvert andet år at fremsende statistiske oplysninger til Kommissionen i henhold til artikel **16, stk. 2**, i forordning (**EØF**) nr. **3820/85**

**Ændringsforslag 45**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 – litra -a (nyt)**

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 8 – stk. 1 – indledning

*Gældende ordlyd*

1. Oplysninger, som medlemsstaternes myndigheder stiller til rådighed for hinanden i henhold til artikel **17, stk. 3**, i forordning (**EØF**) nr. **3820/85** og artikel **19, stk. 3**, i forordning (**EØF**) nr. **3821/85**, udveksles mellem de udpegede organer, der er meddelt Kommissionen i medfør af artikel 7, **stk. 2**:

**Ændringsforslag 46**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 – litra b**

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 8 – stk. 1 – litra b

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

**(4a) Artikel 7, stk. 1, litra b), affattes således:**

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

*Ændringsforslag*

**-a) Artikel 8, stk. 1, indledningen, affattes således:**

1. Oplysninger, som medlemsstaternes myndigheder stiller til rådighed for hinanden i henhold til artikel **22, stk. 2**, i forordning (**EF**) nr. **561/2006** og artikel **40** i forordning (**EU**) nr. **165/2014**, udveksles mellem de udpegede organer, der er meddelt Kommissionen i medfør af artikel 7.

*Ændringsforslag*

**b)** efter **særlig** anmodning fra en medlemsstat i **enkelte** tilfælde **og forudsat, at de nødvendige oplysninger ikke er tilgængelige gennem direkte tilgang til nationale elektroniske registre, der er omhandlet i artikel 16, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1071/2009.**

## Ændringsforslag 47

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 – litra b

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 8 – stk. 1a – afsnit 1

#### *Kommissionens forslag*

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

## Ændringsforslag 48

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 – litra b

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 8 – stk. 1a – afsnit 2

#### *Kommissionens forslag*

Hvis *den anmodede* medlemsstat *mener*, at anmodningen ikke er tilstrækkeligt begrundet, *informerer* den den anmodende medlemsstat herom inden for **10** arbejdsdage. Den anmodende medlemsstat skal følgelig underbygge anmodningen yderligere. Hvis dette ikke er muligt, kan anmodningen afvises af medlemsstaten.

#### *Ændringsforslag*

1a. Medlemsstaterne fremlægger de oplysninger, som andre medlemsstater har anmodet om i henhold til stk. 1, litra b), i denne artikel inden for **10** arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen. I *behørigt begrundede* sager, der kræver en tilbunds gående undersøgelse eller indebærer kontrol hos de pågældende virksomheder, *er tidsfristen 20 arbejdsdage*. Der kan fastsættes en kortere frist efter gensidig aftale mellem medlemsstaterne. I hastesager eller sager, der kræver en simpel søgning i registre såsom risikoklassificeringssystemer, fremsendes de anmodede oplysninger inden for tre arbejdsdage.

#### *Ændringsforslag*

Hvis *en* medlemsstat, *der modtager en anmodning om oplysninger, finder*, at anmodningen ikke er tilstrækkeligt begrundet, *underretter* den den anmodende medlemsstat herom inden for **fem** arbejdsdage. Den anmodende medlemsstat skal følgelig underbygge anmodningen yderligere. Hvis dette ikke er muligt, kan anmodningen afvises af medlemsstaten.

## Ændringsforslag 49

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 – litra b

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 8 – stk. 1a – afsnit 3 a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

Hvis det er *svært* eller umuligt *for en medlemsstat* at imødekomme *en anmodning* om oplysninger eller at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser, *underretter* den *anmodede* medlemsstat *den anmodende medlemsstat herom* inden for *5* arbejdsdage, *idet* den *på behørig vis begrundet* og angiver *årsagerne til, at det er vanskeligt eller umuligt at udlevere de relevante oplysninger*. De berørte medlemsstater fører drøftelser med hinanden for at finde en løsning på det pågældende problem.

## Ændringsforslag 50

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 – litra b

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 8 – stk. 1a – afsnit 4

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

*Hvis Kommissionen bliver bekendt med et vedvarende problemer med udveksling af oplysninger, eller hvis udlevering af oplysninger vedvarende nægtes, kan Kommissionen, når den underrettes, træffe alle nødvendige foranstaltninger for at afhjælpe situationen, herunder eventuelt indlede en undersøgelse eller pålægge sanktioner.*

## Ændringsforslag 51

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 – litra b a (nyt)

*Gældende ordlyd*

2. *Medlemsstaterne tilstræber at indføre systemer til elektronisk udveksling af oplysninger. Efter proceduren i artikel 12, stk. 2, fastlægger Kommissionen en fælles metode for effektiv udveksling af oplysninger.*

*Ændringsforslag*

*ba) Artikel 8, stk. 2, affattes således:*

2. *Uanset artikel 21 i direktiv 2014/67/EU sker udvekslingen af oplysninger mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, som er omhandlet i denne artikels stk. 1 og 1a, via informationssystemet for det indre marked (IMI), som blev oprettet ved forordning (EU) nr. 1024/2012. Medlemsstaternes kompetente myndigheder skal have direkte adgang i realtid til data i de nationale elektroniske registre gennem det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU), der henvises til i artikel 16 forordning (EF) nr. 1071/2009.*

**Ændringsforslag 52**

**Forslag til direktiv**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 – litra b b (nyt)**  
Direktiv 2006/22/EF  
Artikel 8 – stk. 2 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(bb) I artikel 8 tilføjes som stk. 2a:*

*2a. Kommissionen udarbejder inden 2020 et elektronisk ansøgningskema, der er fælles for alle EU's medlemsstater, og som vil give inspektørerne direkte tidstro adgang til ERRU-funktionen og IMI under vejkontroller og kontroller hos virksomheder. Ansøgningen skal udvikles via et pilotprojekt.*

**Ændringsforslag 53**

**Forslag til direktiv**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra a**  
Direktiv 2006/22/EF  
Artikel 9 – stk. 1 – afsnit 2

### *Kommissionens forslag*

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

### **Ændringsforslag 54**

#### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra b a (nyt)**

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 3 – afsnit 1

### *Gældende ordlyd*

3. En foreløbig liste over overtrædelser af forordning (**EØF**) nr. **3820/85** og (**EØF**) nr. **3821/85** er opstillet i bilag III.

### **Ændringsforslag 55**

#### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra b a (nyt)**

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 3 – afsnit 2

### *Kommissionens forslag*

Med henblik på at opstille retningslinjer for vægtning af overtrædelser af forordning (**EØF**) nr. **3820/85** og (**EØF**) nr. **3821/85** **kan** Kommissionen, **hvis det er relevant,**

### *Ændringsforslag*

Kommissionen **tillægges beføjelse til i overensstemmelse med artikel 15a at fastlægge** ved hjælp af gennemførelsesretsakter en fælles formel til beregning af risikoklassificering af virksomheder, hvor der tages højde for overtrædelsernes antal, alvor og hyppighed såvel som for resultaterne af kontrollerne, hvis der ikke er påvist en overtrædelse, og for hvorvidt en vejtransportvirksomhed har anvendt en intelligent takograf, jf. kapitel II i forordning (EU) nr. 165/2014, i alle sine køretøjer.

### *Ændringsforslag*

**ba) I stk. 3 affattes første og andet afsnit således:**

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

### *Ændringsforslag*

Med henblik på at opstille retningslinjer for vægtning af overtrædelser af forordning (**EF**) nr. **561/2006** eller (**EU**) nr. **165/2014** **tillægges** Kommissionen **beføjelser til at**

*efter proceduren i artikel 12, stk. 2, tilpasse* bilag III med henblik på at fastlægge en fælles ramme for overtrædelser, som inddeles i kategorier, efter hvor alvorlige overtrædelserne er.

*vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15, der ændrer* bilag III med henblik på at fastlægge en fælles ramme for overtrædelser, som inddeles i kategorier, efter hvor alvorlige overtrædelserne er.

## **Ændringsforslag 56**

### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra b a (nyt)**

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 3 – afsnit 3

#### *Kommissionens forslag*

Kategorien vedrørende de mest alvorlige overtrædelser bør omfatte overtrædelser, hvor manglende overholdelse af de relevante bestemmelser i forordning (*EØF*) nr. 3820/85 og (*EØF*) nr. 3821/85 indebærer en stor risiko for alvorlig personskade eller død.

#### *Ændringsforslag*

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 alvorlig personskade eller død.

## **Ændringsforslag 57**

### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra c (nyt)**

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 4

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

4. For at lette målrettet kontrol på vejene har alle kompetente kontrolmyndigheder i den pågældende medlemsstat adgang til dataene i det nationale risikoklassificeringssystem *og de nationale registre over transportvirksomheder og -aktiviteter* på tidspunktet for kontrollen *via mindst en elektronisk applikation, der er fælles for alle EU-medlemsstater, og som giver dem direkte realtidsadgang til ERRU.*



## Ændringsforslag 58

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra c (nyt)

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 5

#### *Kommissionens forslag*

5. Medlemsstaterne stiller oplysningerne i det nationale risikoklassificeringssystem til rådighed, **enten på anmodning eller** ved at give den anden medlemsstats kompetente myndigheder direkte adgang, **jf. de i artikel 8 fastsatte frister.**

#### *Ændringsforslag*

5. Medlemsstaterne stiller oplysningerne i det nationale risikoklassificeringssystem til rådighed **gennem interoperable nationale elektroniske registre, der er omhandlet i artikel 16, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1071/2009**, ved at give den anden medlemsstats kompetente myndigheder direkte adgang. **(AM 228, 229, 230, 231).** **På denne måde vil udveksling af oplysninger og data om transportvirksomheder, overtrædelser og risikoklassificering blive samlet og gennemført ved hjælp af den sammenkobling, som ERRU etablerer mellem de forskellige nationale registre i medlemsstaterne.**

## Ændringsforslag 59

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 11 – stk. 3

#### *Kommissionens forslag*

3. Kommissionen **fastlægger ved hjælp af** gennemførelsesretsakter en fælles tilgang til registrering og kontrol af perioder med andet arbejde som defineret i artikel 4, litra e), i forordning (EF) nr. 561/2006, og perioder på mindst én uge, hvor føreren er væk fra sit køretøj. **Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 12, stk. 2.**

#### *Ændringsforslag*

3. Kommissionen **tillægges beføjelser til at vedtage** gennemførelsesretsakter **i overensstemmelse med artikel 15a, der fastlægger** 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 formen af registreringen og særlige tilfælde, hvor den skal finder 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.**

## Ændringsforslag 60

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 12

#### *Kommissionens forslag*

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

*Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.*

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006L0022&rid=1>)

## Ændringsforslag 61

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 13 – litra b

#### *Gældende ordlyd*

b) at tilskynde kontrolmyndighederne til at følge en samordnet fremgangsmåde og en harmoniseret fortolkning af forordning (EØF) nr. 3820/85

## Ændringsforslag 62

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8 b (nyt)

PE615.504v02-00

34/88

RR\1155566DA.docx

#### *Ændringsforslag*

#### *(8a) Artikel 12 affattes således:*

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, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

#### *(8a) Artikel 13, litra b), affattes således:*

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

*Gældende ordlyd*

Artikel 14

Forhandlinger med tredjelande

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

Indtil disse forhandlinger er afsluttet, fremsender medlemsstaterne kontroldata vedrørende køretøjer fra tredjelande sammen med de oplysninger, der fremsendes til Kommissionen i henhold til artikel **16, stk. 2**, i forordning (**EØF**) nr. **3820/85**.

**Ændringsforslag 63**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 6 – stk. 1 – nr. 8 c (nyt)**

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 15

*Gældende ordlyd*

*Ændringer i bilagene, der er nødvendige for at tilpasse dem til udviklingen inden for bedste praksis, vedtages efter proceduren i artikel 12, stk. 2.*

**Ændringsforslag 64**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 6 – stk. 1 – nr. 8 d (nyt)**

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 15a (ny)

*Ændringsforslag*

**(8b) Artikel 14 affattes således:**

Artikel 14

Forhandlinger med tredjelande

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

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

*Ændringsforslag*

**(8c) Artikel 15 affattes således:**

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

**(8d) Følgende indsættes som artikel 15a:**

**Artikel 15a**

**Udøvelse af de delegerede beføjelser**

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

## **Ændringsforslag 65**

### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra -a (nyt)**

Direktiv 2006/22/EF

Bilag I – del A – punkt 1

#### *Gældende ordlyd*

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 15, stk. 7, i forordning (EØF) nr. 3821/85 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

## **Ændringsforslag 66**

### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra -a a (nyt)**

Direktiv 2006/22/EF

Bilag I – del A – punkt 2

#### *Ændringsforslag*

**-a) I del A affattes punkt 1 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 15, stk. 7, i forordning (EØF) nr. 3821/85, 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 N 3 eller 105 km/h for køretøjer i kategori M 3 (kategori N 3 og M 3 som defineret i bilag II, del A, til Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2006/28/EF (EUT L 65 af 7.3.2006, s. 27).

(-a a) Del A, punkt 2, affattes således:

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

---

<sup>1a</sup> 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)"

## Ændringsforslag 67

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra -a b (nyt)

Direktiv 2006/22/EF

Bilag I – del A – punkt 4

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 14, stk.

(-ab) Del A, punkt 4, affattes således:

4) sikring af, at kontrolapparatet fungerer korrekt (fastlæggelse af eventuelt misbrug af kontrolapparatet og/eller førerkortet og/eller diagramarkene) eller, hvor det er relevant, at de i artikel 16,

5, i forordning (*EØF*) nr. 3820/85 nævnte dokumenter forefindes

stk. 2, i forordning (*EF*) nr. 561/2006 nævnte dokumenter forefindes

## Ændringsforslag 68

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra a

Direktiv 2006/22/EF

Bilag I – del A – punkt 6

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

6) ugentlig arbejdstid som fastsat i artikel 4 og 5 i direktiv 2002/15/EF, *forudsat at teknologien gør det muligt at kontrollere dette effektivt.*

## Ændringsforslag 69

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b a (nyt)

Direktiv 2006/22/EF

Bilag I – del B – afsnit 2

#### *Gældende ordlyd*

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 (*EØF*) nr. 3820/85 og (*EØF*) nr. 3821/85.

#### *Ændringsforslag*

#### *ba) Del B, afsnit 2, 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.

## Ændringsforslag 70

### Forslag til direktiv

#### Artikel 2 – stk. 2 – afsnit 1

*Kommissionens forslag*

2. Medlemsstaterne anvender ikke artikel 3, stk. 1, første afsnit, litra b) og c), i direktiv 96/71/EF på førere i vejtransportsektoren, som er ansat af de i artikel 1, stk. 3, litra a), i nævnte direktiv omtalte virksomheder, når de udfører international transport som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009, **hvis længden af udstationeringsperioden på deres område er kortere end eller lig med 3 dage i løbet af en kalendermåned.**

**Ændringsforslag 71**  
**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 2 – afsnit 2**

*Kommissionens forslag*

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

**Ændringsforslag 72**

**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 3 – indledning**

*Kommissionens forslag*

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

**Ændringsforslag 73**

**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 3 – litra a**

*Ændringsforslag*

2. Medlemsstaterne anvender ikke artikel 3, stk. 1, første afsnit, litra b) og c), i direktiv 96/71/EF på førere i vejtransportsektoren, som er ansat af de i artikel 1, stk. 3, litra a), i nævnte direktiv omtalte virksomheder, når de udfører international transport som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009, **når føreren passerer igennem en medlemsstat uden pålæsning eller aflæsning af varer og uden optagning eller afsætning af passagerer.**

*Ændringsforslag*

*udgår*

*Ændringsforslag*

*udgår*



*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

- (a) *betragtes en daglig arbejdsperiode på under seks timer på en værtsmedlemsstats område som en halv dag* **udgår**

**Ændringsforslag 74**  
**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 3 – litra b**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

- (b) *betragtes en daglig arbejdsperiode på seks timer eller derover på en værtsmedlemsstats område som en hel dag* **udgår**

**Ændringsforslag 75**  
**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 3 – litra c**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

- c) *betragtes pauser og hviletider såvel som rådighedsperioder, der tilbringes på en værtsmedlemsstats område, som en arbejdsperiode.* **udgår**

**Ændringsforslag 76**

**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 2 a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**2a. Medlemsstaterne anvender direktiv 96/71/EF på førere i vejtransportsektoren, som er ansat af de i artikel 1, stk. 3, litra a), i nævnte direktiv omtalte virksomheder, når de udfører**

**a) cabotagekørsel som defineret i**

*forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009*

*b) vejstrækninger i kombineret transport som omhandlet i artikel 4 direktiv 92/106/EØF, forudsat at vejstrækningen tilbagelægges i samme medlemsstat.*

## **Ændringsforslag 77**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 2 b (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*2b. Medlemsstaterne kan ikke anvende artikel 3, stk. 1a, [om udstationeringens varighed] i direktiv 96/71/EF, som ændret, på vejtransport, der er omfattet af dette direktiv.*

## **Ændringsforslag 78**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 4 – indledning**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

4. *Uanset artikel 9 i direktiv 2014/67/EU* må *medlemsstaterne* kun indføre følgende administrative krav og kontrolforanstaltninger:

## **Ændringsforslag 79**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 4 – litra a – indledning**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

a) en forpligtelse for vejtransportoperatører, der er etableret i en

a) en forpligtelse for vejtransportoperatører, der er etableret i en

anden medlemsstat, om senest ved udstationeringens begyndelse at *sende en udstationeringserklæring* i elektronisk form til de nationale kompetente myndigheder på et af *værtsmedlemsstatens officielle sprog eller på engelsk* indeholdende følgende oplysninger:

anden medlemsstat, om senest ved udstationeringens begyndelse at *fremsende denne erklæring og enhver opdatering* i elektronisk form *via informationssystemet for det indre marked (IMI) som oprettet ved forordning (EU) nr. 1024/2012* til de nationale kompetente myndigheder på et af *Den Europæiske Unions officielle sprog* indeholdende følgende oplysninger:

## Ændringsforslag 80

### Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 4 – litra a – nr. i

#### *Kommissionens forslag*

- i) vejtransportoperatørens identitet

#### *Ændringsforslag*

- i) vejtransportoperatørens identitet *ved hjælp af hans/hendes EF-skatteidentifikationsnummer*

## Ændringsforslag 81

### Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 4 – litra a – nr. iii

#### *Kommissionens forslag*

- iii) *det forventede antal af og identiteten på de udstationerede førere*

#### *Ændringsforslag*

- iii) *oplysninger om den udstationerede fører, der skal omfatte følgende: identitet, bopælsland, landet, hvor der betales sociale bidrag, det sociale sikringsnummer og kørekortets nummer*

## Ændringsforslag 82

### Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 4 – litra a – nr. iv

#### *Kommissionens forslag*

- iv) *udstationeringens forventede varighed og planlagte begyndelses- og*

#### *Ændringsforslag*

- iv) *værtsmedlemslandet, den forventede begyndelses- og slutdato samt*

*slutdato*

forventede varighed, *samt hvilken lov der finder anvendelse på ansættelseskontrakten.*

**Ændringsforslag 83**  
**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 4 – litra a – nr. iv a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*iv a) modtagernes identitet og kontaktoplysninger, forudsat at transportoperatøren ikke anvender e-CMR;*

**Ændringsforslag 84**

**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 4 – litra a – nr. vi a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*vi a) adresse(r) på steder for lastning og losning, forudsat at transportoperatøren ikke anvender e-CMR*

**Ændringsforslag 85**

**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 4 – litra b**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(b) en forpligtelse for *føreren* til at *have eller tilgængeliggøre*, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, en kopi af udstationeringserklæringen, på papir eller elektronisk, samt bevis på, at transporten finder sted i værtsmedlemsstaten som eksempelvis et elektronisk fragtbrev (e-CMR) eller beviser som omhandlet i artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets

(b) en forpligtelse for *vejtransportoperatøren* til at *sikre, at føreren*, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, *råder over* en kopi af udstationeringserklæringen, på papir eller elektronisk, samt bevis på, at transporten finder sted i værtsmedlemsstaten som eksempelvis et elektronisk fragtbrev (e-CMR) eller beviser som omhandlet i artikel 8 i Europa-

## Ændringsforslag 86

### Forslag til direktiv

#### Artikel 2 – stk. 4 – litra c

##### *Kommissionens forslag*

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

##### *Ændringsforslag*

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

## Ændringsforslag 87

### Forslag til direktiv

#### Artikel 2 – stk. 4 – litra c a (nyt)

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

**ca) Ved kontrollen på vejene, jf. litra b), og c), i denne artikel, har føreren lov til at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller enhver anden person eller enhed, som kan fremskaffe den krævede dokumentation**

## Ændringsforslag 88

### Forslag til direktiv

#### Artikel 2 – stk. 4 – litra cb

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

f) en forpligtelse for operatøren til inden for en rimelig tidsfrist efter udstationeringsperioden at forelægge

**cb)** en forpligtelse for operatøren til inden for en rimelig tidsfrist efter udstationeringsperioden at forelægge

kopier af de i litra b), c), og e), nævnte dokumenter, på papir eller elektronisk, på anmodning af værtsmedlemsstatens myndigheder.

kopier af de i litra b), og c), nævnte dokumenter, på papir eller elektronisk, på anmodning af værtsmedlemsstatens myndigheder, *samt dokumentation for aflønning af udstationerede førere for udstationeringsperioden og deres arbejdskontrakt eller et tilsvarende dokument, jf. artikel 3, i Rådets direktiv 91/533/EØS*<sup>1a</sup>, *timesedler for førerens arbejde og dokumentation for betaling. I overensstemmelse med artikel 6 og 7 i direktiv 2014/67/EU sender den kompetente myndighed i værtsmedlemsstaten en tilsvarende anmodning til den kompetente myndighed i etableringsmedlemsstaten, som anmoder operatøren om disse oplysninger. De kan anvende IMI til at fremsende dokumentation.*

---

*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).*

**Ændringsforslag 89**  
**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 4 – litra d**

*Kommissionens forslag*

*d) en forpligtelse for føreren til at have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, en kopi af ansættelseskontrakten, på papir eller elektronisk, eller et tilsvarende dokument som omhandlet i artikel 3 i Rådets direktiv 91/533/EØF<sup>20</sup>, oversat til et af værtsmedlemsstatens officielle sprog eller engelsk*

---

<sup>20</sup> Rådets direktiv 91/533/EØF af 14.

*Ændringsforslag*

*udgår*

---

<sup>20</sup> 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).

oktober 1991 om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdskontrakten eller ansættelsesforholdet (EFT L 288 af 18.10.1991, s. 32).

**Ændringsforslag 90**  
**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 4 – litra e**

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

**udgår**

**Ændringsforslag 91**  
**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 5**

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

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

**Ændringsforslag 92**  
**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 5 a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**5a. Oplysningerne fra erklæringerne skal gemmes i databasen i IMI med henblik på kontrol i en periode på 18**

*måneder, og der skal være direkte og  
tidstro adgang for alle andre  
medlemsstaters kompetente myndigheder,  
der er udpeget i henhold til artikel 3 i  
direktiv 2014/67/EU, artikel 18 i  
forordning (EF) nr. 1071/2009 og  
artikel 7 i direktiv 2006/22/EF.*

## **Ændringsforslag 93**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 5 b (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*5b. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at udvikle standardiserede formularer på alle EU's officielle sprog, der anvendes til indgivelse af anmeldelser, præciserer funktionerne i erklæringen i IMI, og hvordan de oplysninger, der er omhandlet i i), til via), i punkt 4, litra a) anføres i erklæringen, og sikrer, at disse oplysninger fra erklæringer oversættes automatisk til sproget i værtslandet. Gennemførelsesretsakten vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 2a, stk. 2.*

## **Ændringsforslag 94**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 5 c (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*5c. Ved gennemførelsen af kontrolforanstaltningerne undgår medlemsstaterne unødvendige forsinkelser, som kan påvirke udstationeringens varighed og datoer.*

## **Ændringsforslag 95**



**Forslag til direktiv  
Artikel 2 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**Artikel 2a**

- 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, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.**

**Ændringsforslag 96**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**Artikel 2b**

**Ansvar**

***Medlemsstaterne indfører sanktioner over for afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører for manglende overholdelse af artikel 2 i dette direktiv, når disse ved, at de transporttjenesteydelser, som de afgiver ordre på, indebærer overtrædelser af denne forordning, eller i lyset af alle de relevante omstændigheder burde have kendskab til dette.***

***Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af dette direktiv og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre***

*forskelsbehandling.*

## **Ændringsforslag 97**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 c (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

### *Artikel 2c*

*Revisionsklausul om en europæisk  
platform af troværdige virksomheder*

*Kommissionen skal vurdere de  
eksisterende instrumenter og bedste  
praksis til fremme af socialt ansvarlig  
adfærd fra alle aktører i leveringskæden  
for varer og fremsætte et  
lovgivningsmæssigt forslag om at etablere  
en europæisk platform for troværdighed,  
hvis det er hensigtsmæssigt, senest 2 år  
efter dette direktivs ikrafttræden.*

## **Ændringsforslag 98**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 d (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

### *Artikel 2d*

*Intelligent håndhævelse*

*1. Uden at det berører direktiv  
2014/67/EU og for yderligere at  
håndhæve forpligtelserne i artikel 2 i dette  
direktiv, skal medlemsstaterne sikre, at  
der anvendes en sammenhængende  
national håndhævelsesstrategi på deres  
område. Denne strategi skal fokusere på  
virksomheder i en høj risikoklasse, som  
omhandlet i artikel 9 i Europa-  
Parlamentets og Rådets direktiv  
2006/22/EF.*

2. *Hver medlemsstat sørger for, at den kontrol, der er foreskrevet i artikel 2 i direktiv 2006/22/EF, vil omfatte, hvor det er relevant, en kontrol af udstationering, og at disse kontroller skal gennemføres uden forskelsbehandling, navnlig uden forskelsbehandling på grundlag af køretøjers nummerplader, når de benyttes til udstationering.*

3. *Medlemsstaterne målretter kontrollen mod virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse for så vidt angår overtrædelse af de bestemmelser i artikel 2 i dette direktiv, der gælder for dem. Med henblik herpå behandler medlemsstaterne inden for det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF og udvidet i henhold til artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009, risikoen for sådanne overtrædelser som en selvstændig risiko.*

4. *Med henblik på anvendelsen af stk. 3 skal medlemsstaterne have adgang til relevante oplysninger og data, der registreres, behandles eller lagres af den intelligente takograf, der er omhandlet i kapitel II i forordning (EU) nr. 165/2014, udstationeringserklæringer som omhandlet i artikel 2, stk. 4, i nærværende direktiv og elektroniske transportdokumenter, såsom elektroniske fragtbreve i henhold til konventionen om fragtaftaler ved international transport af gods ad landevej (eCMR).*

5. *Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastsætte egenskaberne for de data, som medlemsstaterne har adgang til, betingelserne for anvendelse af dem og de tekniske specifikationer for overførsel af eller adgang til dem, navnlig med angivelse af:*

a) *en detaljeret liste over de oplysninger og data, som de nationale*

*kompetente myndigheder skal have adgang til, og som mindst skal omfatte tid og sted for passage af grænser, på- og aflæsninger, nummerplade og oplysninger om føreren*

*b) de kompetente myndigheders adgangsrettigheder, eventuelt opdelt efter typen af kompetente myndigheder, adgangstype og formålet, hvortil dataene anvendes*

*c) de tekniske specifikationer for overførsel eller adgang til de oplysninger, der er omhandlet i litra a), herunder, hvor det er relevant, den maksimale varighed, hvor data gemmes, eventuelt differentieret efter typen af data.*

*6. Alle de personoplysninger, der omtales i denne artikel, må ikke tilgås eller opbevares længere end strengt nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne blev indsamlet, eller med henblik hvorpå de senere behandles. Når sådanne oplysninger ikke længere er nødvendige til disse formål, tilintetgøres de.*

*7. Medlemsstaterne gennemfører mindst seks gange om året samordnet vejkontrol af udstationering, eventuelt samtidigt med den kontrol, der udføres i overensstemmelse med artikel 5 i direktiv 2006/22/EF. Denne kontrol gennemføres samtidigt i to eller flere medlemsstater af de nationale myndigheder med ansvar for håndhævelsen af reglerne for udstationering, som hver især udfører kontrollen på deres egen medlemsstats område. Medlemsstaterne udveksler oplysninger om antallet og arten af de konstaterede overtrædelser, efter at den samordnede vejkontrol har fundet sted.*

*Resuméet af resultaterne af de samordnede kontroller offentliggøres i overensstemmelse med 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.*

## **Ændringsforslag 99**

### **Forslag til direktiv Artikel 2 e (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

#### *Artikel 2e*

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

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

*8. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF for så vidt angår sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF: Artikel 8*

*9. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren: Artikel 2, stk. 5.*

## **Ændringsforslag 100**

### **Forslag til direktiv Artikel 3 – stk. 1**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

1. Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv, navnlig virkningen af artikel 2, og aflægger senest [3 år efter datoen for dette direktivs *gennemførelse*] en rapport for

1. Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv, navnlig virkningen af artikel 2, *stk. 2*, og aflægger senest [*tre* år efter datoen for dette direktivs *ikrafttræden*] en

Europa-Parlamentet og Rådet om  
anvendelsen af dette *direktiv*.  
Kommissionens rapport ledsages om  
nødvendigt af et lovgivningsforslag.

rapport for Europa-Parlamentet og Rådet  
om anvendelsen af *denne artikel*.  
Kommissionens rapport ledsages om  
nødvendigt af et lovgivningsforslag.

## Ændringsforslag 101

### Forslag til direktiv Artikel 3 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

#### *Artikel 3a*

*For at sikre overholdelsen af  
bestemmelserne i dette direktiv indfører  
både Kommissionen og medlemsstaterne  
et omfattende og integreret program for  
uddannelse og tilpasning til de nye regler  
og krav til førere og alle andre aktører,  
der er involveret i proceduren,  
virksomheder, forvaltninger, inspektører*

## Ændringsforslag 102

### Forslag til direktiv Artikel 4 – stk. 1 – afsnit 1

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

Medlemsstaterne vedtager og offentliggør  
*inden ... [2 år efter dette direktivs  
ikrafttræden]* de love og administrative  
bestemmelser, der er nødvendige for at  
efterkomme dette direktiv. De tilsender  
straks Kommissionen disse love og  
bestemmelser.

## Ændringsforslag 103

### Forslag til direktiv Artikel 4 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*Transportsektoren er grundet dens anerkendte yderst mobile karakter ikke underlagt foranstaltningerne i henhold til retsakterne til ændring af direktiv 96/71/EF, indtil dette direktiv kommer til at finde anvendelse.*

## **Ændringsforslag 104**

**Forslag til direktiv  
Artikel 4 – stk. 1 – afsnit 1 b (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*Transportsektoren er undtaget fra de foranstaltninger, som følger af retsakterne om ændring af direktiv 96/71/EF, indtil ikrafttrædelsen af dette direktivs håndhævelseskrav, der indeholder særlige regler om transport.*

## BEGRUNDELSE

Et af de vigtigste mål for Juncker-Kommissionen er at opbygge et mere retfærdigt Europa ved at styrke dets sociale dimension. Inden for transportpolitikken, navnlig inden for vejtransport, blev der taget et skridt i denne retning, da Kommissionen offentliggjorde den første af sine tre mobilitetspakker den 31. maj 2017.

Den europæiske vejtransportsektor beskæftiger over fem millioner mennesker, mens dens årlige drivhusgasemissioner tegner sig for ca. en femtedel af emissionerne fra transportsektoren som helhed. Den første mobilitetspakke sigter naturligvis mod at modernisere europæisk transport-/mobilitetssektor og gøre den mere socialt retfærdig og mere konkurrencedygtig i en overgang mod renere transport.

De af Kommissionen foreslåede ændringer tager sigte på at gøre den eksisterende lovgivning på vejtransportområdet mere retfærdig og mere effektiv og på at højne det sociale ansvar på området. Samtidig er det målet at reducere uforholdsmæssigt store administrative byrder for operatørerne og undgå konkurrenceforvridning.

En vurdering af den sociale lovgivning inden for vejtransportsektoren har vist, at den nuværende retlige ramme er behæftet med en række mangler og problemer, især med hensyn til gennemførelse af lovgivning. Hertil kommer, at medlemsstaterne fortolker, anvender og gennemfører den på meget forskellige måder. Dette har ikke blot medført retlig usikkerhed, men også ulige behandling af førere og vejtransportoperatører.

De vigtigste sociale bestemmelser i vejtransportsektoren er:

- direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter
- 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
- forordning (EF) nr. 561/2006 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
- direktiv 2014/67/EU 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") og
- direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

Ordførerens holdning

Ordføreren mener, at forslagene i den første mobilitetspakke om ændringer af direktiv 2006/22/EF og vedtagelsen af specifik lovgivning, "lex specialis", vedrørende udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren (forslag om ændringer af direktiv 96/71/EF og



2014/67/EU) udgør en sammenhængene lovpakke sammen med ændringerne af forordning 561/2006, 165/2014, 1071/2009 og 1072/2009. Blandt initiativerne i den første mobilitetspakke bør disse forslag vedrørende den sociale søjle og søjlen for det indre marked især behandles som en helhed.

Som en generel bemærkning ønsker ordføreren at takke Kommissionen for at fremsætte dette omfattende forslag i stedet for individuelle lovgivningsforslag. Ordføreren mener, at Kommissionens forslag indeholder tilstrækkelige elementer til at sikre væsentlige forbedringer med henblik på at skabe et mere socialt retfærdigt indre marked, bedre arbejdsvilkår for førere, forbedre trafikikkerheden og undgå social dumping. De mange forslag til at begrænse miljøskader forårsaget af vejtransport er også vigtige i forbindelse med både den første og den anden mobilitetspakke. Det er nødvendigt med en betydelig indsats med hensyn til klimaet, og Kommissionens forslag vil være en hjælp i denne henseende.

Lex specialis — specifik lovgivning om udstationerede førere

Ordføreren gør opmærksom på, at direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere i øjeblikket er ved at blive fuldstændig revideret. En omfattende reform kan anses for at være begrundet, men der må tages højde for slutresultatet heraf ved udarbejdelsen af specifik lovgivning om vejtransport. Ordføreren ser det som muligt parallelt at overveje forslagene om udstationerede arbejdstagere og udstationerede førere, men ikke at vedtage en endelig holdning, før det endelige resultat af revisionen af direktivet om udstationering af arbejdstagere er kendt.

Ordføreren finder det berettiget at behandle førere af køretøjer i vejtransport og vejtransport som separat lovgivning i forhold til direktivet om udstationering af arbejdstagere og støtter denne tilgang. I denne forbindelse vil ordføreren gerne takke Kommissionen for dens forslag om vejtransport og beslutning om at behandle det som et særskilt spørgsmål, da hun mener, at direktivet om udstationering af arbejdstagere ikke var udformet på en sådan måde, at der tages hensyn til førerhvervets mobile karakter. Dette er også en af hovedårsagerne til, at det nuværende direktiv om udstationering af arbejdstagere har været så vanskelig at gennemføre i vejtransportsektoren. På den anden side har fortolkningsproblemer ført til en situation, hvor Kommissionen har indledt retssager mod EU-medlemsstater. Disse sager verserer stadig ved EU-Domstolen og afventer, så vidt det er ordføreren bekendt, retningslinjer fra Rådet og Parlamentet. Uklarheder har medført en situation, der har ført til illoyal konkurrence i transportsektoren samt social dumping, som påvirker førerne, og uligheder i status mellem førere i forskellige EU-medlemsstater. Ordføreren mener, at lex specialis bør afhjælpe disse mangler og gøre transportbranchen, som er rygraden i EU's indre marked, socialt retfærdig på en sådan måde, at lovgivningen er klar for alle parter og let for dem at gennemføre og håndhæve.

Kommissionen har foreslået, at når international transport udføres på grundlag af en underentreprise, bør der være en tærskel på 3 dage//18 timer, før bestemmelserne i direktivet om udstationering af arbejdstagere for så vidt angår årlige feriedage og mindsteløn finder anvendelse. Her mener ordføreren, at det bør overvejes at finde en alternativ løsning for at lette gennemførelsen og håndhævelsen og med henvisning til den administrative byrde for virksomhederne. Af hensyn til klarhed bør lex specialis også omfatte andre transportsituationer, på hvilke direktivet om udstationering af arbejdstagere finder umiddelbar anvendelse fra dag ét.

Hvad angår administrative krav og kontroller glæder ordføreren sig over Kommissionens forslag til en lukket liste. Dette vil forhindre vilkårlighed i forbindelse med udførelsen af kontroller og gøre spillereglerne klare for alle. Med hensyn til de oplysninger, der skal gives i erklæringen, mener ordføreren, at Kommissionens forslag skal afklares yderligere, i det mindste for så vidt angår nærmere oplysninger om den part, som har bestilt transporten. Kommissionen foreslår også en liste over de oplysninger, som føreren skal give under vejkontroller. Efter ordførerens opfattelse bør denne liste undersøges nærmere for så vidt angår administrativ byrde, og det bør være muligt at fremsende oplysningerne ad elektronisk vej. Herudover er det også hensigtsmæssigt at undersøge, om pligten til at fremlægge oplysninger bør finde anvendelse på den virksomhed, der udfører transporten, frem for på føreren. Ordføreren er også af den opfattelse, at rekvirentens ansvar bør betragtes som et muligt element, som medlemsstaterne kan tage hensyn til i forbindelse med gennemførelsen, hvis de ønsker det.

Administrative krav og kontrolforanstaltninger bør betragtes som en helhed i forbindelse med de former for transport, som forordningerne om udstationering af arbejdstagere finder anvendelse på. Kravene skal være rimelige set i forhold til administrativ byrde samt effektive for så vidt angår vejkontroller for ikke at forsinke transporten. Ordføreren anser det for vigtigt, at de muligheder, som digitaliseringen giver for at forbedre udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaternes myndigheder, vurderes omhyggeligt, og at mulighederne for at indføre princippet om en kvikskranke på grundlag af eksisterende informationsudvekslingssystemer, herunder IMI-systemet, bør undersøges.

Ordføreren anser det for yderst vigtigt, at sanktionerne for manglende overholdelse af reglerne om udstationering bør være tilstrækkelige. I denne henseende bør vandelssystemet, risikoklassificeringssystemet og de muligheder, som gennemførelsesdirektiv 2014/67/EU giver, og deres tilstrækkelighed vurderes.

Desuden anser ordføreren det for nødvendigt, at der i den videre procedure også bør foretages vurderinger af situationen med hensyn til førere og virksomheder i/fra tredjelande (lande uden for EU). EU's regler om udstationerede førere må efter ordførerens opfattelse ikke føre til en situation, hvor social dumping rettet mod førere flyttes uden for EU. Det er vigtigt at vurdere mulige undtagelser, der gælder for både gods- og passagertransport.

Mulig ændring af direktiv 2006/22/EF

Ordføreren glæder sig over Kommissionens forslag, navnlig med hensyn til at gøre grænseoverskridende udveksling af oplysninger mellem myndigheder mere effektiv. Fremadrettet vil det være vigtigt at vurdere mulighederne ved digitalisering for yderligere forbedring af udvekslingen af oplysninger mellem myndigheder.

Ordføreren er forbeholden over for Kommissionens forslag om at integrere overvågning af arbejdstiden i kontrollerne på vejene. Den praktiske gennemførelse af kontrol af arbejdstiden og de myndigheder, som gennemfører dem, varierer mellem medlemsstaterne, hvilket bør tages i betragtning i det videre arbejde med dette forslag. Hvis kontrol om overholdelse af reglerne om arbejdstid indgår i vejkontrol, skal der fastsættes en ordning, under hvilken, som led i intelligente takografers funktion, arbejdstiden også ville blive overvåget i realtid, uden at føreren behøver at opbevare formularer i køretøjet.

Med hensyn til risikoklassificeringssystemet glæder ordføreren sig over Kommissionens

forslag om vedtagelse af en ensartet formel.

I lyset af ovenstående er det vigtigt at fremskynde indførelsen af intelligente takografer. Mulighederne for at anvende intelligente takografer til også at udføre en omfattende kontrol af overholdelsen af reglerne for udstationerede førere skal også undersøges nøje i den videre procedure.

#### Konklusion

Ordføreren ønsker at understrege, at tvisten i Parlamentet mellem TRAN- og EMPL-udvalgene om, hvem af dem der skulle være det kompetente udvalg, først blev løst den 15. november 2017, hvilket forsinkede påbegyndelsen af arbejdet. Desuden vil ordføreren under hensyntagen til lovgivningens kompleksitet og de igangværende reformer af lovgivningen vedrørende udstationerede arbejdstagere fortsætte sit arbejde for at supplere sin betænkning med konkrete forslag til ændringer.

4.5.2018

## UDTALELSE FRA UDVALGET OM BESKÆFTIGELSE OG SOCIALE ANLIGGENDER

til Transport- og Turismeudvalget

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren (COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

Ordfører for udtalelse: Martina Dlabajová

(\*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

### KORT BEGRUNDELSE

Vejtransport kræves sektorspecifikke regler med henblik på at gøre det indre marked stærkere og mere konkurrencedygtigt. Disse regler bør være enkle, ensartede, klare og lette at håndhæve for at lette gennemførelsen af transporter og samtidig beskytte arbejdstagerne i denne industri. Regler, der er uklare eller vanskelige at håndhæve, vil sandsynligvis medføre, at medlemsstaterne fortolker de fælles regler på forskellig vis, samt mindske effektiviteten af deres håndhævelse og dermed øge risikoen for fragmentering af det indre marked. Endvidere fører regler, der er uklare og ikke håndhæves effektivt, ikke til en bedre beskyttelse af arbejdstagerne.

Som det konkluderedes i Kommissionens konsekvensanalyse, passer de eksisterende bestemmelser om udstationering og administrative krav ikke til den høje mobilitet, som kendetegner førernes arbejde. Dette medfører uforholdsmæssigt store regelbyrder for operatørerne og skaber unødige barrierer for levering af tjenesteydelser på tværs af grænserne.

Dette udkast til udtalelse har til formål yderligere at forenkle reglerne om udstationering, der gælder for vejtransportsektoren, og at mindske den administrative byrde for virksomhederne og deres førere. Ordføreren foreslår udtrykkeligt at udelukke transit og international transport fra anvendelsesområdet for direktivet om udstationering af arbejdstagere. Dette er berettiget af flere grunde. For det første er arbejdstagerne i denne sektor yderst mobile. De kan arbejde i flere forskellige lande i løbet af en enkelt dag. For det andet konkurrerer de virksomheder, der er involveret i transit eller international transport i et bestemt land, ikke med transportvirksomheder i det pågældende land.

Endvidere er arbejdstagernes situation i sådanne tilfælde ikke sammenlignelig med udstationerede arbejdstagere i andre sektorer, som ofte opholder sig i en bestemt værtsmedlemsstat i længere perioder. Anvendelse og håndhævelse af direktiv 96/71/EF for så vidt angår transit og international transport ville medføre enorme administrative byrder, idet de gældende nationale lovgivninger kunne ændre sig dagligt i løbet af en enkelt rejse. Ordføreren mener, at en sådan situation ville medføre uberettigede hindringer for en af de grundlæggende frihedsrettigheder i EU, nemlig den frie bevægelighed for tjenesteydelser.

Ordføreren anerkender behovet for at løse problemer, der opstår af såkaldt "nomadekørsel" (arbejdstagere, der befinder sig uden for deres hjemland i mange måneder, og som rent faktisk bor og sover i deres lastbiler i disse lange perioder). Hun mener dog ikke, at det aktuelle forslag er det rette sted at løse dette problem. Det bør tværtimod løses ved hjælp af en retsakt baseret på Kommissionens forslag COM(2017)0277 om maksimal daglig og ugentlig køretid. Dette forslag indeholder et krav om, at føreren og køretøjet vender tilbage til deres ansættelsessted.

I den aktuelle udtalelse foreslås det at anvende visse dele af håndhævelsesdirektiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere og direktiv 2014/67/EU på cabotagekørsel. I sådanne tilfælde konkurrerer udenlandske og lokale virksomheder direkte med hinanden. Derfor bør ensartede regler vedrørende arbejdstagernes løn i det væsentlige finde anvendelse. Disse to direktiver bør dog kun finde anvendelse på cabotagekørsel, for så vidt som det er skitseret i denne særlige lovregel, i betragtning af den yderst mobile karakter og behovet for at mindske administrative byrder.

Ordføreren foreslår derfor at afskaffe den metode, som Kommissionen havde indført for at beregne daglige arbejdsperioder med henblik på at identificere udstationeringssituationer. Hun mener, at dette næppe kan håndhæves i praksis og ville medføre unødvendige administrative byrder, navnlig ved anvendelse samtidig med forordning nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport.

Endelig foreslås det i udtalelsen, at denne særlige lovregel er det rette sted at fastsætte datoen for anvendelsen og ikrafttrædelsen af de særlige regler for udstationering af førere i vejtransportsektoren. Hvis disse datoer fastlægges af det generelle direktiv om udstationering af arbejdstagere, vil det skabe risiko for, at nye regler vil finde anvendelse i vejtransportsektoren længe før nogen anden sektor (under hensyntagen til Rådets generelle tilgang, som giver medlemsstaterne tre år til at vedtage deres lovgivning og fire år til at iværksætte foranstaltningerne). Hun foreslår desuden, at transportsektoren bør være undtaget fra direktiv 96/71, indtil denne sektorspecifikke lovgivning er vedtaget.

## **ÆNDRINGSFORSLAG**

Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at tage hensyn til følgende ændringsforslag:

### **Ændringsforslag 1**

#### **Forslag til direktiv**

## Betragtning 1

### *Kommissionens forslag*

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

### *Ændringsforslag*

(1) **Fri bevægelighed for arbejdstagere, etableringsfrihed og fri udveksling af tjenesteydelser er grundlæggende principper for det indre marked. De er fastlagt i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og er afgørende for et velfungerende indre marked.** For at skabe en sikker, effektiv og socialt ansvarlig vejtransportsektor er det nødvendigt at sikre *en balance mellem den frie bevægelighed for transporttjenester og anstændige* arbejdsvilkår, *ligebehandling* og social beskyttelse for førerne og *et konkurrencepræget* og fair *erhvervs miljø* for operatørerne.

## Ændringsforslag 2

### Forslag til direktiv Betragtning 1 a (ny)

### *Kommissionens forslag*

### *Ændringsforslag*

**(1a) Kommissionens formand meddelte i sin tale om Unionens tilstand den 13. september 2017, at der ville blive oprettet en europæisk arbejdsmarkedsmyndighed.**

## Ændringsforslag 3

### Forslag til direktiv Betragtning 2

### *Kommissionens forslag*

### *Ændringsforslag*

(2) Den iboende høje grad af mobilitet inden for vejtransporttjenester kræver særlig opmærksomhed, når det drejer sig om at sikre, at førerne nyder godt af deres rettigheder, og at *operatørerne ikke bliver konfronteret med uforholdsmæssigt store*

(2) Den iboende høje grad af mobilitet inden for vejtransporttjenester kræver særlig opmærksomhed, når det drejer sig om at sikre, at førerne nyder godt af deres rettigheder, og at *der opretholdes fair konkurrencevilkår, samtidig med at den*

*administrative hindringer, som uretmæssigt begrænser deres frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.*

*fri udveksling af tjenesteydelser respekteres.*

#### **Ændringsforslag 4**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 2 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(2a) Alle nationale regler for vejtransport bør være forholdsmæssige og berettigede og bør ikke gøre det vanskeligere eller mindre attraktivt at udøve de i TEUF sikrede grundlæggende frihedsrettigheder, såsom den frie udveksling af tjenesteydelser, således at Unionens konkurrenceevne opretholdes eller øges, samtidig med at der sikres anstændige arbejdsvilkår og social beskyttelse af førerne.*

#### **Ændringsforslag 5**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 2 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(2a) Vejtransportsektoren er yderst konkurrencepræget og kendetegnet ved særlige forvriddninger, som skyldes operatørernes ulovlige forumshopping med henblik på at sænke eller undgå udgifter til lønninger og social sikring eller andre sociale og arbejdsmæssige vilkår, hvilket tidligere har ført til konkurrence på grundlag af kapløb mod bunden; Et velfungerende indre marked skal være baseret på lige vilkår. Derfor er det nødvendigt med yderligere skridt for at forhindre misbrug fra vejtransportoperatørers side i forbindelse med forumshopping, herunder horisontale foranstaltninger i EU's*

*selskabsret for at sætte en stopper for vejtransportoperatørers regelshopping og -arbitrage.*

## Ændringsforslag 6

### Forslag til direktiv Betragtning 3

#### *Kommissionens forslag*

(3) Balancen mellem at **forbedre de sociale vilkår og arbejdsvilkårene for førerne** og fremme udøvelsen af retten til at levere vejtransporttjenester baseret på **fair** konkurrence mellem nationale og udenlandske operatører er afgørende for *et* velfungerende indre marked.

#### *Ændringsforslag*

(3) Balancen mellem at fremme udøvelsen af retten til at levere vejtransporttjenester baseret på **ikkediskriminerende** konkurrence mellem nationale og udenlandske operatører, **nedbringelse af den administrative byrde og sociale vilkår og arbejdsvilkår for førerne** er afgørende for *en* velfungerende **vejtransportsektor i det** indre marked;

## Ændringsforslag 7

### Forslag til direktiv Betragtning 4

#### *Kommissionens forslag*

(4) Efter at have evalueret effektiviteten og lønsomheden af Unionens gældende sociale bestemmelser vedrørende vejtransport, er der konstateret visse smuthuller i de gældende bestemmelser og mangler i deres håndhævelse. Derudover er der en række uoverensstemmelser mellem medlemsstaterne, når det drejer sig om fortolkning, anvendelse og gennemførelse af reglerne. **Det** skaber **retlig usikkerhed og ulige behandling af førere og operatører**, hvilket er skadeligt for arbejds- og konkurrencevilkårene og de sociale vilkår i sektoren.

#### *Ændringsforslag*

(4) Efter at have evalueret effektiviteten og lønsomheden af Unionens gældende sociale bestemmelser vedrørende vejtransport, er der konstateret visse smuthuller i de gældende bestemmelser og mangler i deres håndhævelse **samt ulovlig praksis, eksempelvis anvendelsen af postkasseselskaber. Der bør være mere fokus på bekæmpelse af sort arbejde i transportsektoren.** Derudover er der en række uoverensstemmelser mellem medlemsstaterne, når det drejer sig om fortolkning, anvendelse og gennemførelse af reglerne, **som** skaber **en stor administrativ byrde for førerne og operatørerne. Dette skaber retlig usikkerhed**, hvilket er skadeligt for



arbejds- og konkurrencevilkårene og de sociale vilkår i sektoren.

## Ændringsforslag 8

### Forslag til direktiv Betragtning 4 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(4a) For at sikre, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF<sup>1a</sup> og 2014/67/EU<sup>1b</sup> anvendes korrekt, bør kontroller og samarbejde på EU-plan for at bekæmpe svindel i forbindelse med udstationering af førere styrkes, og der bør gennemføres strengere kontrol for at sikre, at sociale bidrag til de udstationerede førere rent faktisk udbetales.**

---

<sup>1a</sup> 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).

<sup>1b</sup> 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).

## Ændringsforslag 9

### Forslag til direktiv Betragtning 5

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(5) Egnet, effektiv og konsekvent

(5) Egnet, effektiv og konsekvent

håndhævelse af arbejdstidsbestemmelserne er afgørende for at beskytte førernes arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som følge af manglende overholdelse. Det er derfor ønskeligt at udvide de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EU.

håndhævelse af arbejdstidsbestemmelserne er afgørende for at beskytte førernes arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som følge af manglende overholdelse. Det er derfor ønskeligt at udvide de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EU. ***De kontroller, der er fastsat i direktiv 2002/15/EU, bør begrænses på vejene til den daglige og ugentlige arbejdstid, pauser, hvileperioder og natarbejde. Andre forpligtelser i henhold til direktiv 2002/15/EF bør kontrolleres hos operatøren.***

## Ændringsforslag 10

### Forslag til direktiv Betragtning 6

#### *Kommissionens forslag*

(6) Det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne hvad angår gennemførelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransportsektoren har vist sig at være utilstrækkeligt, hvilket gør den grænseoverskridende håndhævelse mere vanskelig, ineffektiv og inkonsekvent. Det er derfor nødvendigt at fastsætte en ramme for effektiv kommunikation og gensidig bistand, herunder udveksling af data om overtrædelser og oplysninger om bedste praksis inden for håndhævelse.

#### *Ændringsforslag*

(6) Det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne ***og støtte fra Unionen***, hvad angår gennemførelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransportsektoren, har vist sig at være utilstrækkeligt, hvilket gør den grænseoverskridende håndhævelse mere vanskelig, ineffektiv og inkonsekvent. Det er derfor nødvendigt at fastsætte en ramme for effektiv kommunikation og gensidig bistand, herunder udveksling af data om overtrædelser og oplysninger om bedste praksis inden for håndhævelse.

## Ændringsforslag 11

### Forslag til direktiv Betragtning 9

#### *Kommissionens forslag*

(9) Der er ligeledes konstateret vanskeligheder i forbindelse med

#### *Ændringsforslag*

(9) Der er ligeledes konstateret vanskeligheder i forbindelse med

anvendelse af reglerne om udstationering af arbejdstagere som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF<sup>15</sup> og reglerne om administrative krav som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU<sup>16</sup> på den højmobile vejtransportsektor. De ukoordinerede nationale foranstaltninger vedrørende anvendelse og håndhævelse af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransportsektoren har skabt store administrative byrder for ikke-EU-operatører. ***Dette har medført uberettigede begrænsninger af retten til at yde grænseoverskridende vejtransporttjenester og har påvirket beskæftigelsen i negativ retning.***

---

<sup>15</sup>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).

<sup>16</sup>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).

## Ændringsforslag 12

### Forslag til direktiv Betragtning 9 a (ny)

*Kommissionens forslag*

anvendelse af reglerne om udstationering af arbejdstagere som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF<sup>15</sup> og reglerne om administrative krav som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU<sup>16</sup> på den højmobile vejtransportsektor. De ukoordinerede nationale foranstaltninger vedrørende anvendelse og håndhævelse af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransportsektoren har skabt store administrative byrder for ikke-EU-operatører og har ***skabt uretfærdige konkurrencebetingelser mellem virksomheder i sektoren.***

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

*Ændringsforslag*

***(9a) Manglende overholdelse af reglerne for etablering af internationale vejtransportvirksomheder skaber forskelle inden for det indre marked og bidrager til uretfærdige konkurrencebetingelser***

*mellem virksomheder. Betingelserne for etablering af internationale vejtransportvirksomheder bør derfor strammes og gøre lettere at overvåge, især med henblik på at bekæmpe oprettelsen af skuffeselskaber.*

## Ændringsforslag 13

### Forslag til direktiv Betragtning 10

#### *Kommissionens forslag*

(10) Kommissionen anerkendte i sit forslag af 8. marts 2016<sup>17</sup> om revision af direktiv 96/71/EF, at gennemførelsen af direktivet rejser særlige juridiske spørgsmål og *giver* vanskeligheder *i en sektor kendetegnet ved høj mobilitet*, og angav, at disse problemer bedst håndteres gennem sektorspecifik vejtransportlovgivning.

---

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

## Ændringsforslag 14

### Forslag til direktiv Betragtning 10 a (ny)

#### *Kommissionens forslag*

## Ændringsforslag 15

### Forslag til direktiv

#### *Ændringsforslag*

(10) Kommissionen anerkendte i sit forslag af 8. marts 2016<sup>17</sup> om revision af direktiv 96/71/EF, at gennemførelsen af direktivet *i den højmobile vejtransportsektor*, rejser særlige juridiske spørgsmål og vanskeligheder og angav, at disse problemer bedst håndteres gennem sektorspecifik vejtransportlovgivning. *Da transportsektoren imidlertid er en af de mest sårbare sektorer, skal minimumsbestemmelserne for beskyttelse i direktiv 96/71/EF finde anvendelse på alle arbejdstagere.*

---

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

## Betragtning 11

### *Kommissionens forslag*

(11) For at sikre effektiv og forholdsmæssig gennemførelse af direktiv 96/71/EF i vejtransportsektoren er det nødvendigt at fastsætte sektorspecifikke regler, der afspejler det særegne ved den højmobile arbejdsstyrke inden for vejtransport, og skaber balance mellem den sociale beskyttelse af førerne og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.

### *Ændringsforslag*

(11) For at sikre effektiv og forholdsmæssig gennemførelse af direktiv 96/71/EF i vejtransportsektoren er det nødvendigt at fastsætte **og styrke håndhævelsen af** sektorspecifikke regler, der afspejler det særegne ved den højmobile arbejdsstyrke inden for vejtransport, og skaber balance mellem den sociale beskyttelse af førerne og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.

## Ændringsforslag 16

### Forslag til direktiv Betragtning 12

### *Kommissionens forslag*

(12) **Sådanne afbalancerede kriterier bør være baseret på det koncept, at en fører skal have en tilstrækkelig tilknytning til en værtsmedlemsstats område. Derfor skal der fastsættes en tærskel, over hvilket det er værtsmedlemsstatens satser for mindsteløn og betalt ferie, der gælder i tilfælde af internationale transporter. Tærsklen skal ikke finde anvendelse på cabotagekørsel** som defineret i forordning (EF) 1072/2009<sup>18</sup> og forordning (EF) nr. 1073/2009<sup>19</sup>, **eftersom hele** transporten finder sted i en **værtsmedlemsstat**. Som konsekvens bør værtsmedlemsstatens mindsteløn og den årlige betalte ferie gælde for cabotagekørsel, uanset hvor hyppigt og hvor længe en fører er om transporterne.

### *Ændringsforslag*

(12) **Cabotagekørsel** som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009<sup>18</sup> og forordning (EF) nr. 1073/2009<sup>19</sup> **er tjenesteydelser, der er omfattet af direktiv 96/71/EF, da** transporten finder **fuldstændig** sted i en **anden medlemsstat**. Som konsekvens bør værtsmedlemsstatens mindsteløn og den årlige betalte ferie gælde for cabotagekørsel, uanset hvor hyppigt og hvor længe en fører er om transporterne.

---

<sup>18</sup>Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang

---

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup>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).

## Ændringsforslag 17

### Forslag til direktiv Betragtning 12 a (ny)

#### *Kommissionens forslag*

til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

<sup>19</sup> 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).

#### *Ændringsforslag*

***(12a) På grund af de særlige forhold ved transitkørsel og på grund af manglende tilstrækkelig forbindelse mellem føreren og værtsmedlemsstatens område bør transitkørsel udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde.***

## Ændringsforslag 18

### Forslag til direktiv Betragtning 13

#### *Kommissionens forslag*

(13) Med henblik på at ***sikre en effektiv håndhævelse af*** sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere og for at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder for ikke-hjemmehørende operatører, bør der fastsættes specifikke administrative krav og kontrolkrav i vejtransportsektoren, hvor der drages fuld fordel af kontrolredskaber såsom ***digitale*** takografer.

#### *Ændringsforslag*

(13) Med henblik på at ***tilvejebringe klare*** sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere ***i medfør af direktiv 96/71/EF [som ændret ved COD 2016/0070] og 2014/67/EU samt sikre en effektiv håndhævelse heraf*** og for at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder for ikke-hjemmehørende operatører, bør der fastsættes ***standardiserede formularer udviklet af Kommissionen og reducerede*** specifikke administrative krav og kontrolkrav i vejtransportsektoren, hvor der drages fuld fordel af kontrolredskaber

såsom *informationssystemet for det indre marked (IMI), GNSS-portalen for vejtransport og intelligente takografer..*

## **Ændringsforslag 19**

### **Forslag til direktiv Betragtning 13 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(13a) Praksis, hvorunder moderselskaber i én medlemsstat tildeles størstedelen af overskuddet og datterselskaber i andre medlemsstater tildeles begrænsede ressourcer, selv om de er ansvarlige for størstedelen af omsætningen fra deres transportvirksomhed, kan medføre uligheder og uforholdsmæssig overførsel af overskud mellem medlemsstaterne og bør undgås. En negativ social konsekvens af en sådanne praksis er, at førernes indkomst i de medlemsstater, hvor datterselskaberne opererer, holdes på et lavere niveau. For at imødegå eventuel illoyal konkurrence i vejtransportsektoren bør sådanne praksisser analyseres nøje med henblik på at forhindre dem.*

## **Ændringsforslag 20**

### **Forslag til direktiv Betragtning 13 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(13b) De kompetente kontrolmyndigheder bør have adgang til og verificere alle data, der sendes via IMI og GNSS-portalen, for at sikre fuld overholdelse af den sociale lovgivning og under hensyn til den forventede oprettelse af en europæisk arbejdstilsynsmyndighed.*

## Ændringsforslag 21

Forslag til direktiv

### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3– litra a

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

#### *Kommissionens forslag*

**”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.”.

#### *Ændringsforslag*

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

## Ændringsforslag 22

Forslag til direktiv

### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 6, stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

1. Kontrol hos en virksomhed planlægges i lyset af tidligere erfaringer med forskellige transport- og virksomhedskategorier. Der foretages også kontrol hos en virksomhed, hvis der ved vejkontrol er konstateret grove overtrædelser af forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 eller direktiv 2002/15/EF **for så vidt angår den maksimale ugentlige og daglige arbejdstid og kravene vedrørende pauser, hvileperioder og natarbejde.**”.

## Ændringsforslag 23

Forslag til direktiv

### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6– litra a



*Kommissionens forslag*

*efter begrundet* anmodning fra en medlemsstat i specifikke tilfælde.”.

*Ændringsforslag*

**b)** *efter særlig* anmodning fra en medlemsstat i specifikke tilfælde.

**Ændringsforslag 24**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra a**

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 1 – afsnit 2

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter en fælles formel til beregning af risikoklassificering af virksomheder, hvor der tages højde for overtrædelsernes antal, alvor og hyppighed såvel som for resultaterne af kontrollerne, hvis der ikke er påvist en overtrædelse. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i dette direktivs artikel 12, stk. 2.

**Ændringsforslag 25**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra c**

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 4

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

4. For at lette målrettet kontrol på vejene har alle kompetente kontrolmyndigheder i **medlemsstaterne** adgang til dataene i det nationale risikoklassificeringssystem på tidspunktet for kontrollen.

## Ændringsforslag 26

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra c a (nyt)

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 5 a

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

ca) *Følgende stykke tilføjes:*

*Den intelligente takograf, der angiver førerens placering i løbet af en periode på 56-dage, indføres på alle køretøjer, der beskæftiger sig med international transport og cabotagekørsel, senest den 2. januar 2020.*

## Ændringsforslag 27

### Forslag til direktiv

#### Artikel 2 – stk. 1

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

1. Denne artikel fastsætter specifikke regler vedrørende *håndhævelsen* af direktiv 96/71/EF angående udstationering af førere inden for vejtransportsektoren og af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU om administrative krav og kontrolforanstaltninger i forbindelse med udstationering af disse førere.

## Ændringsforslag 28

### Forslag til direktiv

#### Artikel 2 – stk. 1 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*1a. Den intelligente takograf, der angiver førerens placering i løbet af en periode på 56-dage, indføres på alle køretøjer, der beskæftiger sig med international transport og cabotagekørsel,*

senest den 2. januar 2020.

## Ændringsforslag 29

Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 1 b (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***1b. Transitkørsel indgår ikke i anvendelsesområdet for nærværende direktiv og direktiv 96/71/EF.***

## Ændringsforslag 30

Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 2 – afsnit 1

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

2. Medlemsstaterne anvender ikke artikel 3, stk. 1, første afsnit, litra b) og c), i direktiv 96/71/EF på førere i vejtransportsektoren, som er ansat af de i artikel 1, stk. 3, litra a), i nævnte direktiv omtalte virksomheder, når de udfører international transport som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009, ***hvis længden af udstationeringsperioden på deres område er kortere end eller lig med 3 dage i løbet af en kalendermåned.***

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

## Ændringsforslag 31

Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 2 – afsnit 2 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***Medlemsstaterne anvender direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU på hele udstationeringen på deres område på førere i vejtransportsektoren, som er ansat***

*af de i artikel 1, stk. 3, litra a), b), og c), omtalte virksomheder, når de udfører vejstrækninger i kombineret transport som omhandlet i artikel 4 direktiv 92/106/EØF.*

## **Ændringsforslag 32**

### **Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 3 b (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*3b. For så vidt angår artikel 3, stk. 1, første afsnit, litra b) og c), i direktiv 96/71/EF, gælder det, at hvor kørslen udføres i mere end én medlemsstat på samme dag, finder de ansættelsesvilkår, der er mest gunstige for den udstationerede fører, anvendelse.*

## **Ændringsforslag 33**

### **Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 4**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

4. medlemsstaterne *indfører for hver udstationeret fører en forpligtelse for vejtransportoperatører, der er etableret i en anden medlemsstat, til senest ved udstationeringens begyndelse via informationssystemet for det indre marked (IMI) at sende en simpel erklæring til de nationale kompetente myndigheder i en standardiseret elektronisk form som udarbejdet og stillet til rådighed af Kommissionen, uden unødigt forsinkelse, på alle EU's officielle sprog, og som minimum indeholder følgende oplysninger:*

*a) en forpligtelse for vejtransportoperatører, der er etableret i en anden medlemsstat, om senest ved udstationeringens begyndelse at sende en*

**udstationeringserklæring i elektronisk form til de nationale kompetente myndigheder på et af værtsmedlemsstatens officielle sprog eller på engelsk indeholdende følgende oplysninger:**

- i) vejtransportoperatørens identitet
- ii) kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten, som kan træde i kontakt med de kompetente myndigheder i den værtsmedlemsstat, hvor tjenesterne ydes, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser
- iii) **det forventede antal af og identiteten på de udstationerede førere**
- iv) **udstationeringens forventede varighed og** planlagte begyndelses- og slutdato
- v) nummerpladerne på det køretøj, der bruges ved udstationeringen
- vi) typen af transporttjeneste, dvs. befordring af gods, befordring af passagerer, international transport, cabotagekørsel

**b)** en forpligtelse for **føreren** til at

i) vejtransportoperatørens identitet **og, i tilfælde af et datterselskab, adressen på hjemstedet**

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) **oplysninger om den udstationerede fører, der skal omfatte følgende: identiteten, bopælslandet, den arbejdsmarkedslovgivning, der finder anvendelse på ansættelseskontrakten, det land, hvortil der indbetales sociale bidrag, samt socialsikringsnummeret**

iv) **den** planlagte begyndelses- og slutdato **for hver arbejdstagers udstationering, uagtet eventuelle forlængelser, hvis dette nødvendiggøres af uforudsete omstændigheder**

v) nummerpladerne på det køretøj, der bruges ved udstationeringen

vi) typen af transporttjeneste, dvs. befordring af gods, befordring af passagerer, international transport, cabotagekørsel.

**Den simple erklæring, der er omhandlet i første afsnit, kan omfatte en maksimal periode på seks måneder og opdateres elektronisk af vejtransportoperatøren alt efter den aktuelle reelle situation uden unødigt forsinkelse.**

**4a. Medlemsstaterne kan desuden indføre følgende administrative krav og kontrolforanstaltninger:**

a) en forpligtelse for

*have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, en kopi af udstationeringserklæringen, på papir eller elektronisk, samt bevis på, at transporten finder sted i værtsmedlemsstaten som eksempelvis et elektronisk fragtbrev (e-CMR) eller beviser som omhandlet i artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009*

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

d) *en forpligtelse for føreren til at have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, en kopi af ansættelseskontrakten, på papir eller elektronisk, eller et tilsvarende dokument som omhandlet i artikel 3 i Rådets direktiv 91/533/EØF20, oversat til et af værtsmedlemsstatens officielle sprog eller engelsk*

e) *en forpligtelse for føreren til at have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, en kopi af de seneste to måneders lønsedler på papir eller*

*vejtransportoperatøren til at fremlægge følgende dokumenter for føreren, på papir eller elektronisk, i forbindelse med kontrol på vejene:*

i) *en kopi af den simple erklæring, der er omhandlet i stk. 4*

ii) bevis på, at transporten finder sted i værtsmedlemsstaten som omhandlet i artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009

iii) *det elektroniske fragtbrev (e-CMR)*

iv) *en kopi af ansættelseskontrakten på et af værtsmedlemsstatens officielle sprog eller på engelsk*

v) *en kopi af de seneste to måneders lønsedler;*

b) en forpligtelse for føreren til at have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, data fra **den relevante takograf** og navnlig **førerkortet med de registrerede grænseovergange** og landekoderne på de medlemsstater, hvor føreren har opholdt sig i forbindelse med internationale transporter eller cabotagekørsel

*elektronisk; ved kontrollen på vejene har føreren lov til at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller enhver anden person eller enhed, som kan fremskaffe denne kopi*

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

c) en forpligtelse for operatøren til efter udstationeringsperioden at forelægge kopier af de i litra *a*) og *b*) nævnte dokumenter *herunder kopier af relevante lønsedler*, på papir eller elektronisk, på anmodning af værtsmedlemsstatens myndigheder *og uden unødigt forsinkelse*.

---

*<sup>20</sup>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).*

## Ændringsforslag 34

Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 4 b (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*4b. Medlemsstaterne kan indføre andre administrative krav og kontrolforanstaltninger i tilfælde af, at der opstår situationer eller en ny udvikling, hvor de eksisterende administrative krav og kontrolforanstaltninger ikke forekommer tilstrækkelige eller virkningsfulde nok til at sikre effektiv overvågning af overholdelsen af de forpligtelser, der er fastsat i direktiv 96/71/EF [direktiv 2014/67/EU] og i nærværende direktiv, forudsat at disse er berettigede og forholdsmæssigt afpassede.*

## Ændringsforslag 35

### Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 4 c (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**4c. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen og informerer tjenesteyderne om eventuelle foranstaltninger som omhandlet i stk. 4a, som de anvender eller har gennemført. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om disse foranstaltninger. Oplysningerne til tjenesteyderne gøres alment tilgængelige på det centrale officielle nationale websted, som er omhandlet i artikel 5 direktiv 2014/67/EU. Kommissionen overvåger nøje anvendelsen af de i stk. 4c omhandlede foranstaltninger, vurderer, om de overholder EU-lovgivningen, og træffer, hvis det er hensigtsmæssigt, de nødvendige foranstaltninger i overensstemmelse med sine beføjelser i henhold til TEUF. Kommissionen aflægger regelmæssigt rapport til Rådet om de foranstaltninger, som medlemsstaterne har givet meddelelse om, og i relevant omfang om status for dens analyse eller vurdering.**

## Ændringsforslag 36

### Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 4 d (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**4d. Den dokumentation, der er omtalt i artikel 2, stk. 4a, litra a), b) og c), opbevares i køretøjet og forevises de bemyndigede inspektører i den medlemsstat, føreren befinder sig i, under vejkontrollen.**



## Ændringsforslag 37

### Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 4 e (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**4e.** *Med henblik på at vurdere, om bestemmelserne i direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU er opfyldt, kontrollerer de kompetente myndigheder i værtsmedlemsstaten følgende under vejkontrollerne:*

- a) data fra takografen for den pågældende dag og de foregående 56 dage*
- b) de elektroniske fragtbreve for den aktuelle dag og for de forudgående 56 dage*
- c) de dokumenter, der er omhandlet i stk. 4a, litra a), b) og c).*

*Vejkontrolmyndighederne videregiver alle oplysninger som anført i ovenstående stykke til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der er ansvarlig for at vurdere overensstemmelsen med direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU.*

*Af hensyn til direktivets gennemførelse samarbejder medlemsstaternes kompetente myndigheder og yder gensidig bistand og videregiver alle relevante oplysninger i henhold til betingelserne i direktiv 2014/67/EU og forordning (EF) nr. 1071/2009.*

*For at øge effektiviteten af den grænseoverskridende håndhævelse og de målrettede kontroller giver medlemsstaterne alle relevante bemyndigede inspektionsmyndigheder adgang i realtid til IMI, til de nationale elektroniske registre i henhold til forordning (EF) nr. 1071/2009, til de simple erklæringer, som er omhandlet i stk. 4 i denne artikel, samt til andre relevante databaser.*

## Begrundelse

Det er ikke muligt at gennemføre en fuld kontrol af udstationeringen af arbejdstagere på vejene, da vejkontrolmyndighederne ikke råder over den primære kompetence og viden til at kunne gennemgå udstationeringssituationerne. Vejkontrollerne kan dog have en afgørende betydning for håndhævelsen af reglerne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, hvis disse kombineres hensigtsmæssigt med virksomhedskontroller foretaget af arbejds- og transportmyndighederne. Under vejkontrollerne skal der således indsamles data vedrørende udstationeringen, og disse skal videregives til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor kontrollen finder sted. Denne sikrer efterfølgende en informationsudveksling med modparterne andre steder i EU. Herved sikres en effektiv kombination af grænseoverskridende øjeblikkontroller og branchens mobilitet.

### Ændringsforslag 38

#### Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 4 f (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**4f. For at sikre den største gennemsigthed skal der offentliggøres en EU-liste over de transportvirksomheder, der ikke opfylder de pågældende juridiske krav. EU-listen bygger på fælles kriterier, der er udarbejdet på EU-niveau, og som årligt revideres af den europæiske arbejdsmarkedsmyndighed. Transportvirksomheder på EU-listen er underlagt et driftsforbud. De aktivitetsforbud, der står på EU-listen, gælder overalt på medlemsstaternes område. I ekstraordinære tilfælde kan medlemsstaterne iværksætte ensidige foranstaltninger. I nødstilfælde og i tilfælde af et uventet sikkerhedsproblem har medlemsstaterne mulighed for straks at udstede et driftsforbud for deres eget område.**

### Ændringsforslag 39

#### Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 5

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

*Begrundelse*

*En udstationeringserklæring for en gruppe af førere og alle transporttyper for en periode på seks måneder styrker ikke håndhævelsen, idet en sådan kun indeholder oplysninger af meget overordnet karakter, hvilket betyder, at de håndhævende myndigheder ikke kan verificere udstationeringens ægthed. I modsætning hertil skaber en udstationeringserklæring for den enkelte fører og udstationeringssituation en reel og retskraftig forbindelse mellem en transportaktivitet på den ene side og føreren og køretøjet på den anden side. Kun sådan vil man kunne forhindre potentielt misbrug.*

**Ændringsforslag 40**

**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 5 a (nyt)**

- 5a. Medlemsstaternes kompetente myndigheder arbejder tæt sammen og yder gensidig bistand og videregiver alle relevante oplysninger i henhold til betingelserne i direktiv 2014/67/EU og forordning (EF) nr. 1071/2009.*

**Ændringsforslag 41**

**Forslag til direktiv**  
**Artikel 2 – stk. 5 (nyt)**

- 5c. For at øge effektiviteten af den grænseoverskridende håndhævelse og de målrettede kontroller giver medlemsstaterne alle relevante myndigheder adgang i realtid til informationssystemet for IMI, til de nationale elektroniske registre i henhold til forordning (EF) nr. 1071/2009, til de*

*simple erklæringer, som er omhandlet i stk. 4 i denne artikel, samt til andre relevante databaser.*

## **Ændringsforslag 42**

### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 1**

##### *Kommissionens forslag*

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

##### *Ændringsforslag*

Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest ***den*** [...] ***[to år efter direktivets ikrafttrædelsesdato]*** de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

## **Ændringsforslag 43**

### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 4 – stk. 1 – afsnit 2 a (nyt)**

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

***Frem til datoen som angivet i andet afsnit finder direktiv 2003/88/EF, 96/71/EF og 2014/67/EF fortsat anvendelse som helhed.***

## PROCEDURE I RÅDGIVENDE UDVALG

<b>Titel</b>	Håndhævelseskrav og særlige regler i forbindelse med udstationering af førere i vejtransportsektoren	
<b>Referencer</b>	COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD)	
<b>Korresponderende udvalg</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.6.2017	
<b>Udtalelse fra</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	EMPL 15.6.2017	
<b>Associerede udvalg - dato for meddelelse på plenarmødet</b>	14.12.2017	
<b>Ordfører for udtalelse</b> Dato for valg	Martina Dlabajová 21.9.2017	
<b>Behandling i udvalg</b>	23.1.2018	26.2.2018
<b>Dato for vedtagelse</b>	25.4.2018	
<b>Resultat af den endelige afstemning</b>	+: 30	–: 23
	0:	2
<b>Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer</b>	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská	
<b>Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere</b>	Georges Bach, Heinz K. Becker, Rosa D’Amato, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Michaela Šojdová, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski	
<b>Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)</b>	Dominique Bilde, Maria Grapini, Christel Schaldemose, Marco Valli	

## ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

30	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea, Rosa D'Amato, Marco Valli
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Jérôme Lavrilleux, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Michael Detjen, Elena Gentile, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Evelyn Regner, Christel Schaldemose, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

23	-
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
ECR	Czesław Hoc, Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
PPE	Ádám Kósa, Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Verónica Lope Fontagné, Marek Plura, Michaela Šojdrová
S&D	Vilija Blinkevičiūtė, Maria Grapini, Georgi Pirinski

2	0
PPE	Heinz K. Becker, Romana Tomc

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller

## PROCEDURE I KORRESPONDERENDE UDVALG

<b>Titel</b>	Håndhævelseskrav og særlige regler i forbindelse med udstationering af førere i vejtransportsektoren		
<b>Referencer</b>	COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD)		
<b>Dato for høring af EP</b>	31.5.2017		
<b>Korresponderende udvalg</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.6.2017		
<b>Rådgivende udvalg</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	EMPL 15.6.2017		
<b>Associerede udvalg</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	EMPL 14.12.2017		
<b>Ordførere</b> Dato for valg	Merja Kyllönen 10.7.2017		
<b>Behandling i udvalg</b>	23.1.2018	20.3.2018	15.5.2018
<b>Dato for vedtagelse</b>	4.6.2018		
<b>Resultat af den endelige afstemning</b>	+: –: 0:	27 21 0	
<b>Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer</b>	Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
<b>Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere</b>	Bas Eickhout, Michael Gahler, Maria Grapini, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Marek Plura, Franck Proust, Dario Tamburrano		
<b>Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)</b>	Frank Engel, José Manuel Fernandes, Lampros Fountoulis, Barbara Kappel, Andrey Novakov, Marco Valli		
<b>Dato for indgivelse</b>	8.6.2018		

**ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB  
I KORRESPONDERENDE UDVALG**

<b>27</b>	<b>+</b>
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Pavel Telička
ECR	Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Merja Kyllönen
PPE	Deirdre Clune, Andor Deli, Frank Engel, José Manuel Fernandes, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Marek Plura, Claudia Schmidt, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Inés Ayala Sender, Maria Grapini, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Janusz Zemke, Claudia Țapardel

<b>21</b>	<b>-</b>
ALDE	Dominique Riquet
EFDD	Daniela Aiuto, Dario Tamburrano, Marco Valli
ENF	Marie-Christine Arnautu, Barbara Kappel
GUE/NGL	Marie-Pierre Vieu
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Franck Proust, Massimiliano Salini
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Marita Ulvskog
Verts/ALE	Michael Cramer, Bas Eickhout, Keith Taylor

<b>0</b>	<b>0</b>

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller