

Artikkel 6.

Begrepet *Utsendt arbeidstaker* i det nye europeiske forskrifter som omtaler sjåfører

Frem til nå har vi hatt definisjonen av *utsendt arbeidstaker* som er fastsatt i *direktiv 96/71/EF*, med ulike modifikasjoner, frem til den siste versjonen som ble innført med *direktiv 2018/957*, men den ekskluderte arbeidstakere i transportsektoren fra anvendelsesområdet.

Direktiv 2020/1057 skiller nå mellom hvilke typer transportoperasjoner som skal omfattes av utsendingsreglene, og hvilke operasjoner som ikke skal omfattes av utsendingsreglene.

Vi legger dermed til grunn at det er underforstått at utsending av arbeidstakere skjer når to operasjoner utføres mellom andre medlemslanda enn det landet der transportselskapets er etablert.

På den ene siden de såkalte **grenseoverskridende transportene**, forstått som transportoperasjoner som utføres mellom to medlemslanda, eller mellom et medlemsland og et tredjeland, der ingen av dem er det landet der transportselskapet som utfører disse transportoperasjonene er etablert.

Og **kabotasje**, forstått som nasjonal transportoperasjoner på vegne av andre som utføres på midlertidig basis på et medlemslands territorium av et transportselskap som er etablert i et annet medlemsland.

På den annen side vil sjåføren ikke anses å være utsendt når han utfører opptil fire forskjellige typer transportoperasjoner:

- **Internasjonale bilaterale transportoperasjoner**, som er transportoperasjoner basert på en transportkontrakt fra det medlemslandet der transportøren er etablert, til et annet medlemsland eller til et tredjeland, eller fra et annet medlemsland eller et tredjeland til det medlemslandet der de er etablert;
- **Begrensede ekstra laste- og/eller losseaktiviteter**, det vil si grenseoverskridende operasjoner som utføres i forbindelse med bilaterale operasjoner i medlemslandet eller tredjeland som sjåføren passerer gjennom;
- **Transitt gjennom et medlemslands territorium uten å utføre noen laste- eller losseaktivitet**; og til slutt
- **Den innledende eller avsluttende etappen av en kombinert transportoperasjon**, som definert i *rådsdirektiv 92/106/EØF*, der veietappen alene består av en internasjonal bilateral transport.

Disse nye erklæringene vil erstatte alle de meldingene som til nå har blitt sendt til hvert enkelt land, som Frankrike, Tyskland, Nederland, Italia, Østerrike, osv. (den såkalte *Macron-loven*).

I tillegg slår de fast at det ikke lenger vil være nødvendig å ansette en representant, siden dokumentene som kreves av kontrollagentene, vil bli overført via «IMI»-nettportalen. Sertifikatene og kvitteringene for mottak av disse vil imidlertid fortsatt være tilgjengelige på de enkelte landenes portaler, som bevis i tilfelle en tvist om en tidligere kontroll, og de vil derfor fortsatt bli ansett som gyldige for disse formålene.