

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse 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) 278 final — 2017/0121 (COD))

og

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer**

(COM(2017) 277 final — 2017/0122 (COD))

(2018/C 197/08)

Ordfører: **Tanja BUZEK** (DE-II)

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 15.6.2017 Rådet, 20.6.2017
Retsgrundlag	Artikel 91 i EUF-traktaten
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsområdet
Vedtaget i sektionen	4.1.2018
Vedtaget på plenarforsamlingen	18.1.2018
Plenarforsamling nr.	531
Resultat af afstemningen	173/89/17
(for/imod/hverken for eller imod)	

## 1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. EØSU anerkender transportens vigtige rolle som drivkraft for EU's økonomi og støtter Kommissionens intention om at sikre, at EU også fremover indtager en førende rolle, når det gælder ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet. Det vigtigste middel til at nå dette mål er fortsat et velfungerende, fuldt ud gennemført indre marked inden for transportsektoren, som er socialt bæredygtigt og har reduceret de administrative byrder til et minimum.

1.2. Med hensyn til den videre udvikling af især vejtransporten fremhæver EØSU imidlertid, at der også er tale om begrænsninger som følge af manglen på plads til anlæg af veje og parkeringspladser, den miljømæssigt begrundede mangel på samfundsmæssig accept i mange europæiske regioner, de uløste problemer med færdselssikkerheden samt det vigtige spørgsmål om chaufførernes balance mellem arbejdsliv og privatliv. Alle EU's lovgivningsmæssige og ikke-lovgivningsmæssige initiativer på dette område bør tage højde for disse begrænsninger. Derudover vil fremtidige økonomiske modeller måske reducere vejtransporten til fordel for mere bæredygtige måder at tilrettelægge produktion og distribution på.

1.3. EØSU glæder sig over, at Kommissionen tager initiativ til at afklare rammebestemmelserne for vejtransport og til at sikre bedre håndhævelse og tættere samarbejde medlemsstaterne imellem og samtidig bekæmpe social dumping, der i udvalgets sonderende udtalelse TEN/575 i overensstemmelse med det vedtagne håndhævelsesdirektiv 2014/67/EU defineres som alle former for uacceptabel og illegal praksis, hvis sigte er at omgå eller overtræde sociale regler og regler om markedsadgang (postkasseselskaber) med henblik på at opnå konkurrencemæssige fordele. Herved sikres et velfungerende og fair indre marked og fuld respekt af arbejdstagernes rettigheder inden for sektoren.

1.4. EØSU mener dog, at de foreslåede ændringer i lovgivningen om køre- og hviletider såvel som udstationering af førere på flere punkter ikke effektivt tackler de problemer, der er konstateret inden for vejtransport, herunder at reglerne

ikke forenkles, ikke bliver klarere og ikke nemmere at håndhæve. EØSU mener, at manglerne i forslagene skyldes utilstrækkelige problemanalyser, og er af den opfattelse, at forslagene om social lovgivning ikke opfylder Kommissionens egne politiske mål, mens der fortsat hersker retlig usikkerhed. EØSU noterer sig, at initiativet har skabt forskellige holdninger blandt medlemsstaterne, arbejdsmarkedets parter og operatørerne selv.

1.5. EØSU pointerer, at målene i Kommissionens dagsorden vedrørende en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle kun kan opfyldes ved at garantere de sociale rettigheder, ved at sikre, at reglerne kan håndhæves og bliver håndhævet, og ved at garantere fair konkurrence, samtidig med at tunge procedurer reduceres. Det indre marked skal fungere for alle interessenter og for alle medlemsstater, nye som gamle.

1.6. Med hensyn til forlængelse af referenceperioden for fordeling af hviletider fra to til fire uger noterer EØSU sig Kommissionens bestræbelser på at imødekomme industriens og transportvirksomhedernes krav om øget fleksibilitet i vejtransportoperationer, men peger på, at dette kunne få følger for den fine balance mellem fair konkurrence, førernes sundhed og sikkerhed og vejsikkerheden, såvel som for en fælles harmoniseret fortolkning af reglerne, idet håndhævelsen og kontrollen heraf gøres sværere.

1.7. EØSU opfordrer lovgiveren til også at overveje muligheden for kompensation for en reduceret ugentlig hvileperiode i forbindelse med daglige hvileperioder som fastlagt i den nuværende forordning. Hvad angår pauser foreslår EØSU, at man overvejer en konsekvensanalyse af muligheden for at lade en mere fleksibel fordeling af de 45 minutters pause i løbet af en 6 timers periode være op til føreren. Denne konsekvensanalyse bør fokusere på førerens mulighed for at anvende pausen til hvile og forfriskning i løbet af 9-10 timers kørsel.

1.8. EØSU beklager, især hvad angår passagertransport med bus, at de foreslåede ændringer lægges frem uden en grundig vurdering af passager-, fører- og vejsikkerheden. EØSU efterlyser derfor en generel undersøgelse, der dækker hele EU, om træthed under kørslen, og beklager, at Kommissionen ikke har fremlagt løsninger til, hvordan dette problem skal håndteres.

1.9. I forbindelse med det vigtige spørgsmål om prissætning i transportsektoren peger EØSU på det helt afgørende i at udarbejde regler, der effektivt kan garantere lige konkurrencevilkår for alle transportoperatører, uafhængigt af deres størrelse, og for mobile arbejdstagere uden at skabe nye hindringer for det indre marked eller begrænse de sociale bestemmelser.

1.10. EØSU er enig med Kommissionen i, at en effektiv håndhævelse af reglerne er nødvendig, og fremhæver vigtigheden af et tæt samarbejde mellem medlemsstaterne og en effektiv informationsudveksling. EØSU anser det derfor for nødvendigt at sikre bedre håndhævelse af de eksisterende hviletidsbestemmelser, inden det overvejes at skabe mere fleksible regler uden et tilfredsstillende evidensgrundlag.

1.11. EØSU opfordrer endvidere Kommissionen til at gøre fremskridt mod intelligent håndhævelse og yde mest mulig støtte til fuld indførelse og anvendelse af risikoklassificeringssystemer, og tilskynder Kommissionen og medlemsstaterne til at lade de retshåndhævende myndigheder få reeltidsadgang til nationale elektroniske registre og til den ende gøre maksimal brug af det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU).

1.12. EØSU anbefaler, at Kommissionen godkender klare håndhævestiltag for at fjerne risikoen for manipulation af digitale takografer ved a) at fremskynde tidsfristen for indførelsen af den »intelligente« takograf i alle kommercielle køretøjer, der foretager cabotagekørsel og international transport, og b) at anvende alle nødvendige innovative teknologiske midler til at sikre, at manuelle indtastninger af takografdata er nøjagtige, f.eks. ved at forbinde en vægtsensor med takografen som et middel til mere effektivt at kunne kontrollere lastnings- og losningsaktiviteter, som rent faktisk også er en del af førerens arbejdstid.

1.13. EØSU anbefaler endvidere, at Kommissionen og medlemsstaterne tager fat på problemet med sikre parkeringsområder, herunder den nuværende begrænsede adgang til områder med passende faciliteter for chauffører, da mobilitetspakken ellers risikerer at gøre hvileperioder uden for førerkabinen til noget, der kun eksisterer på papir. EØSU opfordrer Kommissionen til grundigt at gennemgå det eksisterende netværk af parkeringsområder i medlemsstaterne, navnlig ved geografisk perifere veje og transportkorridorer, samt at udvikle en køreplan for at komme de hvide pletter på dette område til livs, hvilket vil være afgørende for en effektiv implementering af mobilitetspakken.

1.14. EØSU opfordrer EU-institutionerne og medlemsstaterne til gennem investering i og opbygning af en vejinfrastruktur af høj kvalitet at sikre, at den ugentlige hviletid og den kompensatoriske ugentlige hviletid tilbringes under passende indkvarteringsforhold med adgang til individuelle sanitære forhold og mad og samtidig sikre investering i og opbygning af en vejinfrastruktur af høj kvalitet. I den forbindelse glæder EØSU sig især over den nylige afgørelse fra Domstolen af 20. december 2017, som bekræfter, at den ugentlige hviletid skal tilbringes uden for køretøjet. Udvalget opfordrer også Kommissionen til at præcisere, hvem der bærer det økonomiske ansvar for førerens hjemsendelse til sin bopæl, da dette ikke bør være på førerens regning.

1.15. EØSU anser det for meget vigtigt, at reglerne for udstationering inden for vejtransport anvendes i hele EU for at opretholde lige konkurrencevilkår for både arbejdstagere og virksomheder. EØSU går ligeledes ind for enkle, effektive og ikkediskriminerende håndhævels tiltag for disse regler og mener samtidig, at administrative byrder for enhver pris skal undgås.

1.16. EØSU anerkender den høje mobilitet, der kendetegner vejtransportsektoren, men mener, at Kommissionens forslag om udstationering af arbejdstagere inden for international vejtransport i sin nuværende form ikke i tilstrækkelig grad vil løse problemerne. Der er behov for enkle regler for både transportvirksomhederne og førerne. Med hensyn til rene forsendelsesopgaver opfordrer EØSU lovgiveren til at præcisere, at reglerne for udstationering ikke finder anvendelse. Udvalget efterlyser endvidere en præcisering af, i hvilket omfang udstationeringsreglerne finder anvendelse på transportvirksomheder, der er etableret i et tredjeland (uden for EU).

1.17. EØSU er helt enig i, at direktivet om udstationering af arbejdstagere fortsat bør være gældende fra dag ét, hvad angår cabotage. Udvalget sætter dog spørgsmålstegn ved, om de nye, lempeligere administrative bestemmelser bør finde anvendelse på cabotage.

1.18. EØSU glæder sig over tilpasningen af håndhævelseskravene til de særlige forhold, der gør sig gældende i sektoren, og mener, at den administrative byrde vil blive lettet, hvis der indføres en one-stop-shop for meddelelser i hele EU.

For så vidt angår lønnen må EØSU dog ligeledes anerkende, at den midlertidige anvendelse af en fører fra en medlemsstat med et lavt indkomstniveau i en medlemsstat med et højere lønniveau som minimum skal respektere værtslandets mindsteløn som fastlagt ved lov eller gennem praksis, når betingelserne for udstationering er opfyldt.

1.19. EØSU anbefaler, at der indføres håndhævels tiltag i hele EU, som er enkle, klare, ikkediskriminerende og effektive, uden at der pålægges nogen administrativ byrde, herunder:

- et skift fra papirbaserede beviser til intelligente digitale teknologier, når det drejer sig om håndhævelse
- fremskyndelse af den obligatoriske indførelse af den »intelligente« takograf for alle relevante kommercielle køretøjer, der er involveret i international transport, som eneste middel til effektivt at bestemme varigheden og den midlertidige karakter af førerens aktiviteter på en bestemt medlemsstats territorium
- indførelse af en europæisk elektronisk erklæring om udstationering for hver enkelt udstationerede fører og et one-stop-shop-baseret meddelelssystem i hele EU, til hvilket inspektorater vil have realtidsadgang som eneste metode til at undgå administrative byrder, samtidig med at det sikres, at kontroller forbliver effektive.

1.20. Endvidere anbefaler EØSU, at der gøres maksimal brug af nationale elektroniske registre (NER) og ERRU i forbindelse med vejtransportvirksomheder ved 1) at indføre data i de nationale elektroniske registre om førere, der er ansat af virksomhederne, 2) at give de retshåndhavende vejmyndigheder adgang i realtid til de data, der er optaget i de nationale elektroniske registre og ERRU, herunder adgang til den elektroniske erklæring om udstationering og 3) at forlænge den tidsperiode, der er tilladt til at kontrollere førerkortet, fra 28 dage til flere måneder, således at kontrolmyndighederne nemt kan bestemme perioderne med midlertidigt arbejde, der udføres af førere i forskellige medlemsstater.

1.21. Endelig, for at sikre en bedre grænseoverskridende håndhævelse af de EU-regler, der gælder for vejtransport, opfordrer EØSU Kommissionen til at oprette et Europæisk Agentur for Vejtransport, hvis hovedkompetence skal være at sikre en forbedring af overholdelseskulturen inden for vejtransport samt yde støtte til politikudformningen i sektoren både på EU-niveau og nationalt niveau. Indtil dette bliver en realitet, anbefaler EØSU imidlertid, at medlemsstaterne aktivt deltager i de eksisterende europæiske transporttilsynstjenester (EUROCONTROLE Route mv.) og investerer i uddannelse af de nationale tilsynsmyndigheders ansatte.

## 2. Baggrund

2.1. Kommissionen forpligtede sig ved starten af sit mandat til at lancere en lovgivningsproces for at gøre de EU-regler, der gælder for vejtransport, enklere, klarere og nemmere at håndhæve. Dette blev foranlediget af adskillige opfordringer fra medlemsstaterne og fra det europæiske arbejdsmarkeds parter inden for vejtransport og logistik, Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) og Den Internationale Vejtransportunion (IRU), som delte den holdning, at den nuværende EU-lovgivning er uklar på flere punkter og kun håndhæves i ringe grad.

2.2. I 2013 foreslog ETF og IRU i fællesskab initiativer om ikke at åbne markederne yderligere for cabotage, om mere effektiv håndhævelse og om en bindende køreplan for harmonisering af skatteforhold, vejsikkerhed og sociale forhold (se ETF-IRU joint policy opinion document).

2.3. Divergerende konkurrenceforhold, herunder forskellige omkostningsstrukturer i de forskellige medlemsstater, har fremhævet problemstillinger, der relaterer sig til liberalisering af markedet, mindstelønninger, betingelserne for udstationering af arbejdstagere og anvendeligheden heraf for den mobile arbejdskraft. Dette har, kombineret med uklare rammebestemmelser, givet anledning til social dumping via en omgåelse af reglerne, herunder atypiske beskæftigelsesordninger og »postboks virksomheder«.

2.4. Nye nationale bestemmelser og ny praksis har givet anledning til en række overtrædelsesprocedurer og fremhævet behovet for passende tiltag på EU-niveau til at løse problemerne og sikre retssikkerhed for både markedsaktører og medarbejdere.

2.5. I den sammenhæng erklærede Juncker-Kommissionen, der tiltrådte i 2014, åbent sin forpligtelse til at arbejde for et mere retfærdigt indre marked, der bekæmper social dumping, som Kommissionens formand Jean-Claude Juncker tilkendegav i sin første tale til Europa-Parlamentet. Kommissionen har lige siden systematisk gentaget dette engagement under forberedelsen af mobilitetspakken og samtidig understreget det vigtige i at bevare sammenhængen i det indre marked.

2.6. Endvidere vedtog EØSU i september 2015 en sonderende udtalelse (TEN/575) om »Det indre marked for international vejgodstransport: social dumping og cabotage«. I september 2016 vedtog Europa-Parlamentet sin egen initiativudtalelse om »Social dumping i EU«. I begge udtalelser blev der fremsat en række hensigtsmæssige forslag, især på håndhævelsesområdet, med henblik på at sikre et fair og velfungerende indre marked. I samme ånd vedtog Europa-Parlamentet i maj 2017 en beslutning om vejtransport i EU.

2.7. Som følge heraf præsenterede Kommissionen den 31. maj 2017 en mobilitetspakke, der indeholder en første serie med otte lovgivningsinitiativer, der fokuserer på kommerciel vejtransport af gods og passagerer, som er en sektor, der beskæftiger fem millioner mennesker i EU. Pakkens mål er at forbedre vejgodsmarkedets funktionsmåde og bidrage til en forbedring af arbejderne sociale og ansættelsesmæssige forhold. Ifølge Kommissionen opnås dette ved at styrke håndhævelsen, bekæmpe ulovlige ansættelsesmetoder, reducere den administrative byrde for virksomheder og skabe mere klarhed over eksisterende regler, for eksempel vedrørende anvendelsen af national lovgivning om mindsteløn.

2.8. De fire indsatsområder i pakken er 1) det indre marked, 2) fair konkurrence og arbejdstagernes rettigheder, 3) dekarbonisering og 4) digitale teknologier. Nærværende udtalelse indgår i indsatsområdet fair konkurrence og arbejdstagernes rettigheder og dækker foreslåede ændringer til sociallovgivningen.

2.9. For at tackle ovenstående problemer og yderligere forbedre vejsikkerheden foreslår Kommissionens mobilitetspakke ændringer til reglerne om køre- og hviletider (forordning (EF) nr. 561/2006), udstationering af arbejdstagere (direktiv 96/71/EF) og håndhævelse af retsakt (direktiv 2014/67/EU).

2.10. Hvad angår arbejdstid inden for vejtransport (direktiv 2002/15/EF) følger der ikke et forslag med mobilitetspakken, men derimod høres arbejdsmarkedets parter om en mulig revision af direktivet i tråd med lovkravene i artikel 154 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

2.11. Forud for lanceringen af mobilitetspakken i april 2017 vedtog 27 fagforeningsorganisationer fra 20 europæiske lande, herunder Bulgarien, Danmark, Litauen, Nederlandene, Polen, Rumænien, Spanien, Storbritannien, Tjekkiet og Ungarn, Warszawa-erklæringen, som opfordrer Kommissionen til at introducere konkrete forslag i mobilitetspakken, som især skal fokusere på, at udstationeringen af arbejdstagere skal finde fuld anvendelse på vejtransportsektoren.

Som reaktion på Kommissionens mobilitetspakke fra oktober 2017 blev der offentliggjort en fælles erklæring mod anvendelsen af udstationeringsdirektivet på området for internationale transportoperationer, som blev underskrevet af transport- og logistiksammenslutninger og handelskamre fra Bulgarien, Danmark, Estland, Grækenland, Irland, Kroatien, Letland, Litauen, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Spanien, Storbritannien, Tjekkiet og Ungarn.

2.12. EØSU noterer sig EPSCO-Rådets seneste holdning, som går ud på, at de eksisterende regler om udstationering af arbejdstagere fortsat vil finde anvendelse på vejtransport, indtil der indføres eventuelle nye sektorspecifikke regler. EØSU noterer sig endvidere, at spørgsmålet om at anvende reglerne om udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren er yderst konfliktfyldt og har afstedkommet divergerende holdninger både på politisk niveau og blandt interessenterne.

### 3. Generelle bemærkninger

3.1. EØSU støtter det mål, der går ud på at sikre, at EU bevarer sin førerstilling i fremtiden, når det gælder ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet, som er en drivkraft bag EU's økonomi. Det vigtigste middel til at nå dette mål er fortsat et velfungerende, fuldt ud gennemført indre marked inden for transportsektoren, som er socialt bæredygtigt og har reduceret de administrative byrder til et minimum.

3.2. EØSU bifalder den overordnede målsætning for Kommissionens initiativ, og noterer sig, at initiativet har skabt forskellige synspunkter blandt medlemsstaterne, arbejdsmarkedets parter, førerne og operatørerne selv. EØSU understreger i sin egenskab af repræsentant for civilsamfundet, at det er vigtigt, at lovgivningsprocessen munder ud i resultater, der er acceptable for de berørte, og som leverer svar på legitime bekymringer. Dette er især tilfældet, når det drejer sig om forslaget om at anvende reglerne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, som har skabt alvorlige og modstridende bekymringer blandt interessenterne. EØSU understreger på den baggrund vigtigheden af en afbalanceret, tydelig og funktionel lovgivning, som ikke griber ind i det indre markeds gode funktionsmåde eller i forbedringen af sociale standarder inden for sektoren.

3.3. EØSU er enig i den konklusion på Kommissionens konsekvensanalyse, at illoyal konkurrence mellem vejtransportoperatørerne går hånd i hånd med social dumping (Driving change for business and people) som defineret i EØSU's sonderende udtalelse TEN/575 <sup>(1)</sup>. EØSU bemærker, at konsekvensanalysen delvist er baseret på kvalitativ og begrænset kvantitativ dokumentation.

3.4. EØSU tilslutter sig endvidere Kommissionens ræsonnement, der går ud på, at konkurrenceforvridning opstår, når operatører ikke overholder bestemmelserne og omgår loven for at opnå en konkurrencemæssig fordel. Smuthuller i EU's regler og divergerende fortolkninger i de forskellige medlemsstater kan — set fra Kommissionens synspunkt — have samme effekt. EØSU peger endvidere på, at lav kapacitet til kontrol af overholdelse forværrer situationen. EØSU er derfor enig i Kommissionens konsekvensanalyse, som konkluderer, at dette er endnu en grund til at tilstræbe en klar lovgivningsmæssig ramme, som er nem at håndhæve.

3.5. EØSU er også enig med Kommissionen i, at den skærpede konkurrence inden for vejtransport har forvrænget markeder på grund af forskellige tendenser, der ikke har at gøre med de sociale bestemmelser.

3.6. I forbindelse med det vigtige spørgsmål om prissætning i transportsektoren peger EØSU på, at det er helt afgørende for mobilitetspakken, at der udarbejdes klare regler, som er lette at håndhæve, og som effektivt kan garantere lige konkurrencevilkår for alle transportvirksomheder, uafhængigt af deres størrelse, og for alle mobile arbejdstagere uden at skabe nye hindringer for det indre marked eller begrænse de sociale bestemmelser. Det indre marked skal fungere for alle interessenter og for alle medlemsstater, nye som gamle.

<sup>(1)</sup> EUT C 13 af 15.1.2016, s. 176.

3.7. En nedadgående tendens i prisniveauet kan føre til, at vejtransport bliver socialt, økonomisk og miljømæssigt ubæredygtig, og kan i betydelig grad begrænse andre transportformers fair deltagelse i gods- og passagertransporten i hele EU. Som følge heraf risikerer Kommissionen at underminere andre politiske mål som for eksempel at sænke emissionsmålene og fremme multimodalitet. For at opfylde målene i Kommissionens dagsorden vedrørende en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle, er den eneste vej frem at garantere de sociale rettigheder, idet det sikres, at reglerne kan håndhæves og bliver håndhævet, og at der garanteres fair konkurrence, samtidig med at tunge procedurer reduceres.

3.8. EØSU peger endnu en gang på, at der er et antal ulovlige fremgangsmåder, hvis ofre er de lovlige virksomheder og i sidste ende vejgodstransportsektorens erhvervschauffører.

3.9. EØSU beklager, især hvad angår passagertransport med bus, at mobilitetspakken indfører mere fleksibilitet i planlægningen af hviletider uden en grundig vurdering af passager-, fører- og vejsikkerheden. EØSU efterlyser derfor en EU-dækkende undersøgelse om årsagerne til træthed under kørsel. Til årsagerne hører en blanding af kørselsaktiviteter og varetagelse af tjenesteydelser over for passagererne samt det forhold, at førerne skal planlægge deres ture, forberede deres køretøjer osv. i løbet af deres daglige hvileperiode. Hertil kommer, at der i arbejdsskemaerne indgår betydelige venteperioder mellem ture, som i de fleste tilfælde tilbringes i køretøjet, ofte under upassende forhold, selv om det anerkendes, at transportvirksomhederne har investeret i forbedring og modernisering af førerkabiner. Eventuelle nye bestemmelser bør afhjælpe denne situation og forebygge en sådan praksis fremover.

3.10. Med hensyn til vejsikkerhed noterer EØSU sig, at EU i 2010 fornyede sin forpligtelse til at forbedre vejsikkerheden og sætte et mål for reduktion af dødsfald i trafikken på 50 % inden 2020 sammenlignet med niveauet i 2010. Siden 2014 er denne fremgang dog stort set gået i stå. 2016 var det tredje år i træk med ringe vejsikkerhed som påvist af det europæiske færdselssikkerhedsråd (ETSC). Alene i 2015 omkom ca. 4 000 mennesker i sammenstød, hvor lastbiler var impliceret (Traffic Safety Basic Facts 2016 — HGVs and Buses, ERSO, det europæiske overvågningsorgan for trafiksikkerhed, hvilket dog ikke nødvendigvis er ensbetydende med, at lastbilen var skyld i ulykken. ETSC understreger, at sammenstød, hvor tunge køretøjer er impliceret, på grund af lastbilernes størrelse og vægt kan være katastrofale med en meget højere risiko for død eller alvorlig skade, og anbefaler en omfattende evaluering af de mulige følger. EØSU hæfter sig derfor ved Kommissionens indsats for at imødekomme sektorens krav, men gentager endnu en gang sine tvivl om det hensigtsmæssige i nye regler om fleksibilitet uden en forudgående grundig vurdering.

3.11. EØSU er endvidere dybt skuffet over, at der ikke er taget fat på manglen på sikre parkeringsområder, herunder behovet for at håndtere problemer i form af godskriminalitet og dårlige forhold for førerne i parkeringsområderne. Medlemsstaterne bør træffe passende foranstaltninger for at opfylde kravene i forordning (EU) nr. 1315/2013 som et effektivt middel til at forbedre vejtransportens sikkerhed, håndtere risikoen for tyveri af gods, forhindre adgangen til farligt gods, sikre, at førerne har passende parkeringsfaciliteter i et EU-omfattende netværk af sikre parkeringsområder, og i henhold til artikel 39, stk. 2, litra c), træffe passende foranstaltninger til at udvikle TEN-T-hovedvejnettets hvileområder ved motorveje for hver ca. 100 km for at give passende parkeringspladser til de kommercielle trafikanter med et passende niveau af sikkerhed og tryghed. EØSU opfordrer Kommissionen til grundigt at gennemgå det eksisterende netværk af parkeringsområder i medlemsstaterne, navnlig ved geografisk perifere veje og transportkorridorer, samt at udvikle en køreplan for at komme de hvide pletter på dette område til livs, hvilket vil være afgørende for en effektiv implementering af mobilitetspakken. Det udelukkes ikke, at der vil være behov for en ny udformning af finansieringsreglerne for TEN, og at der må anlægges en ny strategi for den berørte vejinfrastruktur. Den nuværende begrænsede adgang til sikre parkeringsområder med passende faciliteter for chauffører, herunder indkvartering, risikerer at gøre hvileperioder uden for førerkabinen til noget, der kun eksisterer på papir.

3.12. EØSU forstår bekymringerne over, at parkeringsinfrastrukturen ofte ikke imødekommer efterspørgslen, og understreger i den forbindelse, at parkeringsområdernes vigtigste formål er at tilbyde erhvervschauffører, bilister og passagerer en hvilepause fra kørslen med mulighed for forfriskning. Det er ikke tanken, at parkeringsområder skal være beregnet til, at lastbilchauffører regelmæssigt eller sågar altid tilbringer deres ugentlige hvileperioder i deres lastbil, og områderne er heller ikke udstyret hertil.

3.13. EØSU noterer sig således Kommissionens analyse af den aktuelle situation i sektoren, men peger på, at forslagene til social lovgivning ikke opfylder Kommissionens politiske målsætninger og ikke effektivt tager hånd om problemerne inden for vejtransport.

#### 4. Køre- og hviletider

4.1. Forordning (EF) nr. 561/2006 blev godkendt for 11 år siden, og i dens målsætning indgik tre indsatsområder: a) at sikre fair konkurrence inden for vejtransport, b) at forbedre arbejdsvilkårene i sektoren og c) at forbedre vejsikkerheden.

4.2. I løbet af det seneste årti har forholdene for vejtransport dog ændret sig markant, især i form af strammere leveringstider og tidspres for at overholde disse frister i lyset af den øgede trafiktrængsel på de europæiske veje.

4.3. Ifølge Kommissionens efterfølgende evaluering af reglerne for køre- og hviletider er der en sammenhæng mellem de nye forhold og højere erhvervsrelaterede sundhedsrisici inden for vejtransport såsom udmattelse, stress og sygdom (Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement). At garantere vejsikkerhed og sundhed og sikkerhed i arbejdsmiljøet under disse nye forhold viser sig at være en meget vanskeligere opgave for politikere og beslutningstagere, men EØSU har den holdning, at dette skal prioriteres højt i forbindelse med overvejelser om indførelse af mere fleksible regler.

4.4. Udmattelse på grund af træthed hos føreren (herunder tilfælde, hvor føreren ikke holder tilstrækkelige pauser) er en af de hyppigste årsager til ulykker, hvor tunge godskøretøjer er impliceret. Selv forbigående koncentrationssvigt kan have katastrofale følger. Vejtransportchauffører er også tilbøjelige til at lide af sundhedsproblemer forbundet med lange køreperioder uden tilstrækkelige pauser, især hjerte-kar-lidelser (typisk hjerteanfald, slagtilfælde osv.) samt muskel- og knoglelidelser (ryg- og nakkeskader), nervelidelser (stress og angst, depression osv.) og mave-/fordøjelsesbesvær. For at minimere disse påvirkninger er det afgørende med en streng håndhævelse af køre- og arbejdstidsbegrænsningerne og overholdelse af passende hvileperioder (OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — an overview).

4.5. Via mobilitetspakken foreslår Kommissionen en omfordeling af hvileperioder hen over en forøget referenceperiode på fire uger (i stedet for to uger). I dette scenarie kan den tilladte månedlige køretid akkumuleres i løbet af de første tre uger af måneden, mens den sidste uge kan være hviletid, hvilket kan resultere i helt op til 18 på hinanden følgende dage med arbejde med kun 2 dages hviletid ind imellem.

4.6. Den foreslåede forlængelse af referenceperioden betyder, at førere kan blive bedt om at udsætte deres ugentlige hviletid på 45 timer med yderligere to uger. Selv om denne udskudte ugentlige hviletid skal forlænges med de samlede kompenserende hvileperioder, bliver konsekvensen, at føreren måske ikke har nogen ugentlig hvileperiode på mere end 24 timer i op til tre uger, og i løbet af denne tid ville han/hun ikke have reel frihed til at forlade køretøjet, men ville skulle tage ansvar for det. I lyset af de reducerede muligheder for at forlade køretøjet og de mulige konsekvenser i form af træthed mener EØSU, at dette forslag bør evalueres.

4.7. EØSU pointerer ligeledes, at den foreslåede fleksibilitet for hvileperioder faktisk kan føre til uoverensstemmelser med den eksisterende ordning for maksimale køre- og arbejdstider. I denne henseende understreger EØSU imidlertid, at intet forslag reelt må medføre længere køretid eller en reduktion af arbejdstidsbegrænsningen, hvis primære målsætning er at garantere sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen.

4.8. EØSU har forståelse for Kommissionens bestræbelser på at foreslå tiltag, der afspejler virkeligheden inden for vejtransport og operatørernes og førernes behov, men er bekymret over de mulige konsekvenser for den fine balance mellem fair konkurrence, førerens sundhed og sikkerhed samt vejsikkerheden.

4.9. EØSU opfordrer lovgiveren til også at overveje muligheden for kompensation for en reduceret ugentlig hvileperiode i forbindelse med daglige hvileperioder som fastlagt i den nuværende forordning. Hvad angår pauser foreslår EØSU, at man overvejer en konsekvensanalyse af muligheden for at lade en mere fleksibel fordeling af de 45 minutters pause i løbet af en 6 timers periode være op til føreren. Konsekvensanalysen bør være koncentreret om førerens mulighed for at bruge pausen til hvile og opfriskning i løbet af 9-10 timers kørsel.

4.10. At garantere sikkerheden for trafikanter og passagerer vil fortsat være et problem selv i forbindelse med de nuværende meget strengere regler. Alvorlige sammenstød i de seneste år, der har involveret lastbiler og busser og ført til et stort antal ofre, (Traffic Safety Basic Facts 2016 — HGVs and Buses, ERSO) må være et alarmsignal om, at Europa har brug for enkle og klare regler, der kan håndhæves, med henblik på at skabe et rimeligt arbejdsklima for brugere, førere og transportvirksomheder med sikkerhed som det grundlæggende. Det er nødvendigt at sikre bedre håndhævelse af sådanne regler, inden det overvejes at skabe mere fleksible regler.

4.11. Set i et håndhævelsesperspektiv sætter EØSU spørgsmålstegn ved nogle af aspekterne i Kommissionens forslag. For det første må en forlængelse af referenceperioden til fordeling af hvileperioder ikke vanskeliggøre en harmoniseret fortolkning af reglerne ved ikke at give medlemsstaterne mulighed for at fremlægge egne scenarier og beregninger. For en grænseoverskridende aktivitet som vejtransport kan individuelle fortolkninger af reglerne have en indvirkning på, hvor gnidningsløst den samlede køretur, tjenesteydelse og aktiviteten som helhed afvikles.

4.12. I den forbindelse pointerer EØSU, at det tog Kommissionen og medlemsstaterne adskillige år, før de endelig kunne blive enige om en fælles vejledning til fortolkning af køre- og hviletider som fastlagt i den nuværende forordning (EF) nr. 561/2006. Se TRACE-publikationen »Transport Regulators Align Control Enforcement«, 2012. EØSU understreger derfor betydningen af at etablere et netværk, som skal støtte medlemsstaternes gennemførelsesarbejde og nedsætte risikoen for divergerende fortolkninger.

4.13. For det andet mener EØSU ikke, at de foreslåede ændringer af bestemmelserne om køre- og hviletider må gøre det sværere at håndhæve dem. Udvalget mener endvidere, at de foreslåede ændringer vil påføre medlemsstaterne nye omkostninger, f.eks. hvad angår udskiftning af software, der bruges til kontrol på vejene og hos virksomhederne, samt i forbindelse med oplæring af inspektører. EØSU understreger betydningen af, at der er tilstrækkelige ressourcer til rådighed til at sikre effektiv kontrol med overholdelse.

4.14. Hvad angår håndhævelse konkluderer EØSU, at der skal gøres en større indsats fra lovgivernes side med hensyn til intelligente og ikke-diskriminerende håndhævelsesmetoder. I denne henseende hilser EØSU Kommissionens forslag angående bedre anvendelse af risikoklassificeringssystemer velkommen. EØSU understreger dog behovet for, at inspektører får realtidsadgang til data, og at der oprettes faciliteter til bedre udveksling af information mellem medlemsstaterne. I denne sammenhæng skal medlemsstaterne gøre bedre brug af de nationale elektroniske registre (NER) og de europæiske elektroniske registre (ERRU) som påkrævet under forordning (EF) nr. 1071/2009 om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet.

4.15. Med hensyn til forholdene vedrørende ugentlig hviletid for førere glæder EØSU sig over Kommissionens intention om at gøre noget ved problemet. Forslaget efterlader dog usikkerhed på nogle områder.

4.16. I konkrete tilfælde rekrutteres der »nomadechauffører« — der tilbringer lange perioder væk hjemmefra og således er direkte berørt af det nye forslag — af vejtransportvirksomheder, der opererer i medlemsstater med et højt lønniveau, men som forsøger at drage fordel af de lavere arbejdskraftomkostninger og skatter i andre medlemsstater. Det er af afgørende betydning, at de praktiske problemer, der er forbundet med længerevarende fravær fra hjemmet, herunder indkvarteringsbehov eller omkostninger ved hjemsendelse, håndteres og løses på passende vis, da dette ikke bør ske på bekostning af chaufføren.

4.17. I betragtning af førernes høje mobilitetsgrad støtter EØSU Kommissionens planer om at lette deres hjemrejse, og peger på, at de foreslåede ændringer i køre- og hviletidsreglerne ikke bør give færre muligheder for at tilbringe tid sammen med familien i weekenderne og for et ordentligt socialt liv. Det potentielle scenarie med tre ugers intenst arbejde med kun to dages hvile ind imellem kan imidlertid indvirke negativt på førerens balance mellem arbejde og fritid.



4.18. Udvalget anerkender generelt forbedringen og moderniseringen af køretøjernes førerkabiner, men kabinerne har fortsat deres begrænsninger med hensyn til plads og faciliteter. EØSU glæder sig derfor over og finder det vigtigt, at Kommissionen har præciseret og EU-Domstolen i en nylig dom af 20. december 2017 har bekræftet, at ugentlige hvileperioder på 45 timer og derover skal tilbringes et andet sted end i køretøjet, enten ved indkvartering betalt af arbejdsgiveren, hjemme, eller et sted, som føreren frit kan vælge. EØSU peger imidlertid på, at der kan opstå problemer med dokumentation, hvis den regelmæssige ugentlige hvileperiode tilbringes under privat indkvartering eller i førerens hjem. For at opfylde kravet om, at føreren skal være i stand til »frit at disponere over sin egen tid« i løbet af den ugentlige hvileperiode, er det imidlertid tvingende nødvendigt, at føreren frit kan forlade køretøjet og have en uafbrudt tidsperiode, hvor han/hun ikke skal tage ansvar for køretøjets opbevaring og sikkerhed. Samtidig understreger udvalget, at der er behov for sikre parkeringsområder og andre faciliteter, hvis de foreslåede foranstaltninger skal kunne gennemføres på fornuftig vis.

## 5. Udstationering af førere i vejtransportsektoren

5.1. Inden for vejtransport er der betydelige forskelle mellem medlemsstaterne hvad angår førerlønninger, hvilket skyldes forskelle i leveomkostninger. En undersøgelse foretaget af Comité National Routier (CNR), som Kommissionen også har citeret i sin konsekvensanalyse, fremhæver, at der er betydelige forskelle i bruttolønnen, som kan være op til 11 gange højere i én medlemsstat end i en anden.

5.2. EØSU er enig med Kommissionen i, at det med disse lønforskelle er nødvendigt at kontrollere reglerne i overensstemmelse med EU's værdier og principper som foreskrevet i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, med henblik på:

- at undgå forvridding af hjemmemarkedene, både arbejds- og transportmarkedene
- at udelukke diskrimination baseret på nationalitet blandt arbejdstagere i medlemsstaterne hvad angår beskæftigelse, aflønning og andre arbejds- og ansættelsesvilkår — på baggrund af princippet om fri bevægelighed
- at sikre et retfærdigt konkurrencedygtigt miljø for virksomheder, uanset hvor disse er etableret, hvor de driver forretning, og hvor de rekrutterer deres arbejdsstyrke inden for EU.

5.3. Direktivet om udstationering af arbejdstagere (direktiv 96/71/EF) er en del af ovennævnte regler. I december 2016 vedtog EØSU en særlig udtalelse (SOC/541) <sup>(2)</sup>, hvori udvalget rejste en række bekymringer og fremsatte en række forslag.

5.4. Når førere midlertidigt arbejder i en EU-medlemsstat, som er en anden end deres egen, er de under de nuværende regler dækket af direktivet om udstationering af arbejdstagere, hvis de udfører cabotage. Hvis de er beskæftiget med international transport, er de kun udstationerede, hvis vilkårene for udstationering, som er defineret i artikel 1 i direktiv 96/71/EF, er til stede.

5.5. Kommissionen foreslår via mobilitetspakken, at der skal gå en bestemt tid, før reglerne om mindsteløn og betalt ferie gælder for en fører, der er beskæftiget med international transport i forbindelse med udstationering. EØSU mener, at dette skal stemme overens med EU's politiske dagsorden for bekæmpelse af social dumping — som fremsat af Kommissionens formand Jean-Claude Juncker, og fastholdt af EU-medlemsstaterne i »Rom-erklæringen« — og med det mål, som Kommissionen selv har fremsat i mobilitetspakken, nemlig at sikre et retfærdigt og konkurrencedygtigt indre marked for vejtransport. Forslaget skal gøre reglerne enklere, klarere og nemmere at håndhæve og dermed forhindre en fragmentering af EU-lovgivningen.

5.6. EØSU peger på, at det ikke er klart, hvordan forslaget ville finde anvendelse på transportvirksomheder, der er etableret i et tredjeland (uden for EU), og hvordan kravene skal håndhæves. Udvalget anmoder Kommissionen om en præcisering på dette område.

<sup>(2)</sup> EUT C 75 af 10.3.2017, s. 81.

5.7. EØSU noterer sig de bekymringer, der er givet udtryk for i forbindelse med håndhævelsen af reglerne om udstationering af arbejdstagere inden for international transport, især af SMV'er, som navnlig har henvist til den komplekse administrative udfordring, der består i at tage højde for nationale forskelle i mindsteløn, og til, at en uhåndterlig ophobning af lønninger og betalt ferie for meget korte perioder kunne skabe betydelige vanskeligheder og omkostninger. EØSU understreger derfor behovet for mere gennemsigtighed angående betingelserne og vilkårene for ansættelse, herunder mindsteløn, i hver enkelt medlemsstat.

5.8. EØSU anerkender vejsektorens særlige karakter og de særlige forhold, der gør sig gældende for sektorens højmobile arbejdstagere, men mener, at Kommissionens sektorspecifikke forslag om udstationering af arbejdstagere inden for international vejtransport i sin nuværende form ikke i tilstrækkelig grad vil løse de problemer, der er rejst i dette afsnit.

5.9. EØSU er helt enig i, at direktivet om udstationering af arbejdstagere fortsat bør være gældende fra dag ét, hvad angår cabotage, men sætter spørgsmålstegn ved anvendelsen af de nye, lempeligere regler for cabotage. Med hensyn til rene forsendelsesopgaver opfordrer EØSU i betragtning af den manglende retssikkerhed Kommissionen til at præcisere, at forsendelsesopgaver er undtaget fra reglerne om udstationering.

5.10. EØSU noterer sig de henvendelser, der kommer fra industrien om, at reglerne for udstationering ikke er egnede til vejtransportens mobile karakter, såvel som erhvervslivets bekymringer over, at Kommissionens forslag vil medføre betydelige administrative byrder. Udvalget bifalder følgelig tilpasningen af håndhævelseskravene til de særlige forhold i sektoren såsom at fjerne forpligtelsen for vejtransportvirksomheden til at udvælge en person i værtsmedlemsstaten, der skal samarbejde med myndighederne dér. EØSU mener, at den administrative byrde kunne lattes, hvis en one-stop-shop for meddelelser blev indført i hele EU. Det foreslår endvidere, at føreren ikke bør være forpligtet til under vejsidekontrol at indgive lønsedler for de sidste to måneder, medmindre de kan gøres tilgængelige ad elektronisk vej. Kontrolmyndighederne bør indhente dem direkte hos kontaktpersonen, og de bør gøres elektronisk tilgængelige i etableringsmedlemsstaten.

5.11. For så vidt angår lønnen må EØSU dog samtidig anerkende, at den midlertidige anvendelse af en fører fra en medlemsstat med et lavt indkomstniveau i en medlemsstat med et højere lønniveau som minimum skal tage udgangspunkt i værtslandets lønniveau som fastlagt ved lov eller gennem praksis.

5.12. Det er meget vigtigt, at reglerne for udstationering inden for vejtransport anvendes i hele EU for at opretholde lige konkurrencevilkår for både arbejdstagere og virksomheder. Dette ville også bidrage til at fjerne den omfattende misbrug og udnyttelse af lavt betalt arbejdskraft fra andre medlemsstater, der er blevet alt for fremherskende inden for den internationale vejtransport og en vigtig årsag til den nedadgående spiral for vejtransportchaufførers lønninger og vilkår.

5.13. I forlængelse heraf mener EØSU, at det er vigtigt at gøre yderligere fremskridt i form af opadgående økonomisk og social konvergens mellem medlemsstater med forskellige økonomiske resultater og samtidig sørge for ensartet anvendelse i hele EU af harmoniserede regler for udstationering. EØSU går ligeledes ind for enkle, effektive og ikkediskriminerende håndhævelseregler for disse regler. Administrative byrder skal undgås for enhver pris. EØSU bifalder den forenkede erklæring om udstationering, som indgår i dette forslag, men mener, at det forhold, at erklæringen kan dække en periode på op til seks måneder og flere førere, kan betyde mindre effektiv håndhævelse og kontrol af udstationeringsreglerne.

5.14. Især hvad angår udstationering af førere, er den intelligente takograf uden diskussion et meget mere effektivt værktøj end Kommissionens forslag om manuelle indtastninger. Især manuel indtastning af landekoder er sårbar over for mulig manipulation.

5.15. Endelig, for at sikre en bedre grænseoverskridende håndhævelse af de EU-regler, der gælder for vejtransport, opfordrer EØSU Kommissionen til at oprette et Europæisk Agentur for Vejtransport, hvis hovedkompetence skal være at sikre en forbedring af overholdelseskulturen inden for vejtransport samt yde støtte til politikudformningen i sektoren både på EU-niveau og nationalt niveau. I den forbindelse understreger EØSU, at vejtransport er den eneste sektor, som ikke har et

sådant agentur, selv om sektoren er fuldt ud liberaliseret og således stærkt afhængig af et tæt samarbejde mellem medlemsstaterne. Et sådant agentur ville være fordelagtigt, ikke kun for at forbedre kontrollen af reglerne for udstationering og køre- og hviletider, men også for cabotage og adgang til beskæftigelse i sektoren. Et agentur ville også være den eneste farbare vej til en harmoniseret fortolkning af reglerne. Ikke desto mindre anbefaler EØSU, at medlemsstaterne aktivt deltager i de eksisterende europæiske transporttilsynstjenester og investerer i uddannelse af de nationale tilsynsmyndigheders ansatte.

Bruxelles, den 18. januar 2018.

Georges DASSIS  
Formand  
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

---

## Bilag

## til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Følgende ændringsforslag blev forkastet, men opnåede mindst en fjerdedel af de afgivne stemmer:

**Punkt 4.18**

Udvalget anerkender generelt forbedringen og moderniseringen af køretøjernes førerkabiner, men kabinerne har fortsat deres begrænsninger med hensyn til plads og faciliteter. EØSU glæder sig derfor over og finder det vigtigt, at Kommissionen har præciseret, at ugentlige hvileperioder på 45 timer og derover skal tilbringes et andet sted end i køretøjet, enten ved indkvartering betalt af arbejdsgiveren, hjemme, eller et sted, som føreren frit kan vælge. EØSU peger imidlertid på, at der kan opstå problemer med dokumentation, hvis den regelmæssige ugentlige hvileperiode tilbringes under privat indkvartering eller i førerens hjem. For at opfylde kravet om, at føreren skal være i stand til »frit at disponere over sin egen tid« i løbet af den ugentlige hvileperiode, er det imidlertid tvingende nødvendigt, at føreren frit kan forlade køretøjet og have en uafbrudt tidsperiode, hvor han/hun ikke skal tage ansvar for køretøjets opbevaring og sikkerhed. Samtidig understreger udvalget, at der er behov for sikre parkeringsområder og andre faciliteter, hvis de foreslåede foranstaltninger skal kunne gennemføres på fornuftig vis. Hvis der indføres en retlig forpligtelse til at tilbringe den ugentlige hvileperiode uden for kabinen, vil manglen på sikre parkeringsområder og andre faciliteter i realiteten sætte føreren og operatoren i et umuligt dilemma, hvor de enten må risikere lasten og køretøjet eller følge loven. De retshåndhævende myndigheder skal tage behørigt hensyn til dette dilemma.

Stemmer for: 105

Stemmer imod: 152

Stemmer hverken for eller imod: 22

**Punkt 5.13**

Ifølge Kommissionen ~~Det er det~~ meget vigtigt, at reglerne for udstationering inden for vejtransport anvendes i hele EU for at opretholde lige konkurrencevilkår for både arbejdstagere og virksomheder. Kommissionen argumenterer, at ~~Dette forslag ville~~ også bidrage til at fjerne den omfattende misbrug og udnyttelse af lavt betalt arbejdskraft fra andre medlemsstater, der er blevet alt for fremherskende inden for den internationale vejtransport og en vigtig årsag til den nedadgående spiral for vejtransportchaufførers lønninger og vilkår. ville være afgørende for at skabe en fair og sikker vejtransportsektor, der både er miljømæssigt og socialt bæredygtig. EØSU billiger disse målsætninger. EØSU understreger imidlertid også betydningen af at tilpasse reglerne om udstationering til transportsektorens virkelighed, så de kan fungere, som foreslået af Kommissionen. EØSU finder det derfor nødvendigt at sætte spørgsmålstegn ved merværdien af anvendelse af udstationeringsreglerne i forbindelse med international transport, i betragtning af det komplekse administrative arbejde, der er forbundet hermed, og de problemer, der kan opstå i forbindelse med kontrol og håndhævelse.

Stemmer for: 105

Stemmer imod: 157

Stemmer hverken for eller imod: 11

**Punkt 5.14**

I forlængelse heraf mener EØSU, at det er vigtigt at gøre yderligere fremskridt i form af opadgående økonomisk og social konvergens mellem medlemsstater med forskellige økonomiske resultater og samtidig sørge for ensartet anvendelse i hele EU af harmoniserede regler for udstationering. EØSU går ligeledes ind for enkle, effektive og ikkediskriminerende håndhævels tiltag for disse regler. Administrative byrder skal undgås for enhver pris. EØSU bifalder den forenklede erklæring om udstationering, som indgår i dette forslag, men mener, at det forhold, at erklæringen kan dække en periode på op til seks måneder og flere førere, kan betyde mindre effektiv håndhævelse og kontrol af udstationeringsreglerne.

Stemmer for:	102
Stemmer imod:	160
Stemmer hverken for eller imod:	12

---