

Det Europæiske Regionsudvalgs udtalelse — Et mobilt Europa: arbejdsretlige aspekter af godstransport ad landevej

(2018/C 176/13)

Ordfører: Spyros Spyridon (EL/EPP), medlem af kommunalrådet på Poros

Basisdokumenter: 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

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

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren

COM(2017) 281 final

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej

COM(2017) 282 final

I. ANBEFALEDE ÆNDRINGER

Anbefalet ændring 1

COM(2017) 277 final — del 1

Artikel 1, stk. 5, litra c)

Ændres som følger:

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
c) følgende indsættes som stk. 8a og 8b:	c) følgende indsættes som stk. 8a, 8b og 8c :
»8a. De regulære ugentlige hviletider og ugentlige hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil, må ikke tages i et køretøj. De skal tages i egnet indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold:	»8a. De regulære ugentlige hviletider og ugentlige hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil, må ikke tages i et køretøj. De skal tages i egnet indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold:

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
a) enten stillet til rådighed eller betalt af arbejdsgiveren, eller b) på bopælen eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren. 8b. Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren kan tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl i løbet af hver tre på hinanden følgende uger.»	a) enten stillet til rådighed eller betalt af arbejdsgiveren, eller b) på bopælen eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren. 8b. Stk. 8a behøver ikke at finde anvendelse i tilfælde, hvor den regulære ugentlige hviletid og anden hvile på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil, sker på et sted, som er tilstrækkeligt sikkert og har passende sanitære forhold, og hvor førerhuset lever op til de specifikationer, der er fastsat af det udvalg, der henvises til i artikel 24, stk. 1, af den nuværende forordning. 8c. Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren kan tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl i løbet af hver tre på hinanden følgende uger.»

Begrundelse

Langs mange motorveje mangler der både indkvartering til førerne og sikre holdepladser, som forudsat i stk. 8a.

Den oprindelige bestemmelse vil være til ulempe for førere fra lande i EU's periferi, som nødvendigvis er på vej i flere dage sammenlignet med chauffører fra centrale EU-lande. Gennemførelse af denne bestemmelse vil føre til øgede omkostninger for operatører fra mere perifert beliggende dele af Europa.

Anbefalet ændring 2

COM(2017) 277 final — del 1

Artikel 2

Ændres som følger:

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
I forordning (EU) nr. 165/2014 foretages følgende ændringer: 1) I artikel 8, stk. 1, affattes andet led således: — hver tredje times kumulerede køretid og hver gang køretøjet krydser grænsen».	I forordning (EU) nr. 165/2014 foretages følgende ændringer: 1) I artikel 8, stk. 1, affattes andet led således: — hver tredje times kumulerede køretid og hver gang køretøjet krydser grænsen».

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
2) I artikel 34, stk. 7, affattes første afsnit således: »7. Ved ankomst til den egnede holdeplads indlæser føreren i den digitale takograf nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede, samt hvor og hvornår føreren krydsede grænsen i køretøjet. En medlemsstat kan pålægge førerne af køretøjer, der udfører indlandstransport på landets område, ud over landets nationalitetsmærke at tilføje mere detaljerede geografiske betegnelser, hvis medlemsstaten inden den 1. april 1998 har underrettet Kommissionen om disse detaljerede geografiske betegnelser.«.	2) I artikel 34, stk. 7, affattes første afsnit således: »7. Ved ankomst til den egnede holdeplads indlæser føreren i den digitale takograf nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede, samt hvor og hvornår føreren krydsede grænsen i køretøjet. En medlemsstat kan pålægge førerne af køretøjer, der udfører indlandstransport på landets område, ud over landets nationalitetsmærke at tilføje mere detaljerede geografiske betegnelser, hvis medlemsstaten inden den 1. april 1998 har underrettet Kommissionen om disse detaljerede geografiske betegnelser.«. 3) Artikel 3, stk. 4, affattes således: <i>Fem år efter, at nyregistrerede køretøjer pålægges at have en takograf som fastsat i artikel 8, 9 og 10, skal køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har indregistreret dem, udstyres med en sådan takograf.</i> 4) Artikel 9, stk. 2, affattes således: <i>Fem år efter, at nyregistrerede køretøjer pålægges at have en takograf, jf. nærværende artikel og artikel 8 og 10, udstyrer medlemsstaterne i behørigt omfang deres kontrolmyndigheder med udstyr til tidlig fjernafsløring, der er nødvendigt for at muliggøre den i nærværende artikel omhandlede datakommunikation, idet der tages højde for medlemsstaternes specifikke håndhævelseskrav og -strategier. Indtil da kan medlemsstaterne selv vælge, hvorvidt de udstyrer deres kontrolmyndigheder med sådant udstyr til tidlig fjernafsløring.</i>

Begrundelse

Intelligente takografer muliggør hurtige, interoperable digitale kontroller og håndhævelse af reglerne. En frist i 2034 er ikke acceptabel. Det foreslås derfor, at »Femten år« erstattes med »Fem år« for at indrømme vejtransportoperatørerne en rimelig overgangsperiode.

Anbefalet ændring 3

COM(2017) 278 final — del 1

Artikel 2

Stk. 4 ændres

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
Medlemsstaterne må kun indføre følgende administrative krav og kontrolforanstaltninger:	Medlemsstaterne må kun indføre følgende administrative krav og kontrolforanstaltninger:
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:	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	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	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	iii) det forventede antal af og identiteten på de udstationerede førere
iv) udstationeringens forventede varighed og planlagte begyndelses- og slutdato	iv) udstationeringens forventede varighed og planlagte begyndelses- og slutdato
v) nummerpladerne på det køretøj, der bruges ved udstationeringen	v) nummerpladerne på det køretøj, der bruges ved udstationeringen
vi) typen af transporttjeneste, dvs. befordring af gods, befordring af passagerer, international transport, cabotagekørsel	vi) typen af transporttjeneste, dvs. befordring af gods, befordring af passagerer, international transport, cabotagekørsel
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 forordning (EF) nr. 1072/2009	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 forordning (EF) nr. 1072/2009

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
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	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/EØF, oversat til et af værtsmedlemsstatens officielle sprog eller engelsk	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, 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 elektronisk; ved kontrollen på vejene har føreren lov til at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller enhver anden person eller enhed, som kan fremskaffe denne kopi	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
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.	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
	g) en forpligtelse for vejtransportoperatøren til at give føreren adgang til en kopi af de dokumenter, på papir eller elektronisk, der henvises til i artikel 4, litra b), d) og e), inden føreren udstationeres.

Begrundelse

Det bør være vejtransportoperatørens ansvar, at der er adgang til de nødvendige dokumenter forbundet med udstationering, og som skal kunne fremvises ved vejkontroller.

Anbefalet ændring 4

COM(2017) 281 final — del 1

Artikel 1

Stk. 1, litra (b), ændres

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
b) Følgende stk. 6 tilføjes	b) Følgende stk. 6 tilføjes
»6. Artikel 3, stk. 1, litra b) og d), og artikel 4, 6, 8, 9, 14, 19 og 21 finder ikke anvendelse på virksomheder, der udøver godskørselserhvervet udelukkende med motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton eller med vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton.	»6. Artikel 4, 9 og 14 finder ikke anvendelse på virksomheder, der udøver godskørselserhvervet udelukkende med motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton eller med vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton, bortset fra hvor disse køretøjer udfører international befordring som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009.

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
Medlemsstaterne kan dog:	Medlemsstaterne kan dog:
a) pålægge disse virksomheder at anvende nogle af eller alle de bestemmelser, der er nævnt i første afsnit	(a) pålægge disse virksomheder at anvende nogle af eller alle de bestemmelser, der er nævnt i første afsnit
b) sænke den grænse, der er nævnt i første afsnit, for alle eller visse vejtransportkategorier.«.	(b) sænke den grænse, der er nævnt i første afsnit, for alle eller visse vejtransportkategorier.«.

Begrundelse

For at mindske den administrative byrde for små virksomheder, der kun beskæftiger sig med national befordring eller transport for egen regning, foreslås det, at de fire kriterier for adgang til erhvervet kun udvides til lette erhvervskøretøjer, der bruges til international transport.

II. POLITISKE ANBEFALINGER

DET EUROPÆISKE REGIONSUDVALG

Generelle bemærkninger

1. Det Europæiske Regionsudvalg lykønsker Kommissionen med dens arbejde for at uddybe det indre marked for den internationale vejtransportsektor på grundlag af forudsætninger som social retfærdighed og konvergens af arbejdsordninger som en væsentlig faktor for økonomisk, social og territorial samhørighed. Udvalget er dog forbeholdent over for, at internationale transporttjenester over en bred kam medtages i anvendelsesområdet for udstationseringsdirektivet;

2. bemærker, at vejtransport er en drivkraft for EU's økonomi og også fremover skal vise vejen med hensyn til at skabe yderligere økonomisk vækst og beskæftigelse, men at der samtidig fortsat skal være lige vilkår, og konkurrenceevnen og den territoriale samhørighed fremmes;

3. gør opmærksom på, at vejtransportsektoren i alle medlemsstater er kendetegnet ved meget store forskelle i lønninger og mere generelt i den arbejdsmarkedslovgivning, der anvendes. Mange lande pålægger supplerende lovbestemte begrænsninger. Forskelle i arbejdsvilkår kan resultere i konkurrenceforvridning og bringe vejsikkerheden i fare. Problemet er særligt udtalt i grænseoverskridende regioner, hvor der er betydelige forskelle i levestandard på de to sider af grænsen;

4. fremhæver derfor behovet for ikke blot at sikre transportsektorens bæredygtighed og konkurrencedygtighed i det indre marked, men også for at garantere anstændige arbejdsvilkår og et højt trafiksikkerhedsniveau. Lige løn for lige arbejde på samme sted bør også finde anvendelse i den europæiske transportsektor, og i den forbindelse bør der også tages højde for behovene i de mere afsidesliggende regioner;

5. påpeger, at de største problemer på transportområdet, som søges løst med den foreslåede lovgivning, overvejende skyldes, at der mellem regioner ikke er et tilstrækkeligt niveau af social samhørighed. Øget samhørighed vil mindske det anseelige løngab og overflødig gøre mange arbejdsmarkeds- og cabotageregler og dermed mindske risikoen for social dumping og forhindre konkurrenceforvridninger;

6. konstaterer, at der med de påtænkte bestemmelser i bund og grund tilstræbes en balance mellem kravet fra en gruppe af lande om at opretholde status quo med hensyn til en række procedurer og beslutninger vedrørende transportsektoren og behovet for en yderligere uddybning af det indre marked gennem harmonisering af reguleringsrammerne for sektoren, hvor de eneste sikringsforanstaltninger er vejsikkerhed, anstændige arbejdsvilkår og sikkerheden for førerne og de varer, der transporteres. På den baggrund anfører udvalget, at de sociale standarder må respekteres fuldt ud, og at social dumping på lastbilchaufførernes bekostning ikke er acceptabel;

7. understreger i den forbindelse, at der i en konkurrencebaseret og dereguleret sektor skal være gennemsigtighed med hensyn til regler, kontrolprocedurer og sanktioner, og at brugerne skal tilbydes den bedst mulige service. Udveksling af information skal være obligatorisk, og det samme gælder brugen af den nyeste teknologi såsom indførelsen af intelligente takografer, som stadig er betydeligt forsinket;

8. understreger, at medlemsstater i udkanten af EU har større vanskeligheder med at nå frem til hjertet af EU's indre marked. Det kan være nødvendigt at køre igennem en eller måske endda to tredjelande med alle de nødvendige grænse- og toldkontroller, hvilket forøger den samlede transporttid og dermed også omkostningerne. Irland kan også komme til at stå over for denne type vanskeligheder, når Det Forenede Kongerige forlader EU. Kommissionen opfordres til at tage initiativet og træffe særlige foranstaltninger for at løse dette specifikke problem;

9. glæder sig over anstrengelserne for at indføre klarere regler for cabotagekørsel og udstationering af førere i en sektor af økonomien, der er afgørende for at realisere et indre marked med stor mobilitet. Eftersom cabotagekørsel og udstationering af førere er tæt forbundne, skal drøftelserne og vedtagelsen af nye regler herom foregå parallelt;

10. advarer om risikoen for unfair konkurrence fra transportvirksomheder uden for EU og henstiller til, at der indføres en særlig ramme for kontrol;

11. opfordrer til systematiske og automatiserede kontroller ved hjælp af obligatoriske, intelligente digitale takografer som en grundlæggende forudsætning for, at det indre marked bliver velfungerende med eller uden ændringer af den institutionelle ramme;

12. peger samtidig på behovet for en grundig konsekvensanalyse af de foreslåede regler for SMV'er i EU og mener, at omkostningerne til overholdelse vil blive højere.

Forslag for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og [om ændring af] forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (COM(2017) 277 final)

13. Det Europæiske Regionsudvalg glæder sig over, at der med forslaget til forordning vil blive indført større fleksibilitet for så vidt angår førernes hviletid, og at hviletidsvilkårene forbedres;

14. mener, at de foreslåede ændringer af førernes hviletid og hviletidsvilkår, hvis de gennemføres og i betragtning af de positive virkninger for førerne, vil kunne forbedre betingelserne for førernes udøvelse af deres erhverv og dermed forøge den generelle transportsikkerhed;

15. er på den anden side bekymret for, at den foreslåede fleksibilitet, hvis den bruges af arbejdsgiverne som et pressionsmiddel, vil kunne være til skade for trafiksikkerheden og førernes arbejdsvilkår;

16. bemærker endvidere, at der er en risiko for misbrug, da det stadig vil være muligt kun at betale førerne for de timer, de rent faktisk kører, og ikke for hviletid. Det opfordrer til, at førerne betales efter det antal timer, de arbejder, også uden for køretøjet;

17. gør opmærksom på behovet for klare definitioner af begreberne køretid og hviletid for at afklare gråzoner, som f.eks. hvornår ventetid ved grænsekontrol begynder;

18. peger på manglen på sikre parkeringsarealer og rastepladser langs Europas motorveje og på, at det vil være umuligt at gennemføre den foreslåede lovgivning, før der er etableret sådanne områder, hvilket vil kræve lang tid og betydelige investeringer;

19. beklager, at man har forpasset muligheden for at fremskynde indførelsen af intelligente takografer, og advarer om, at indgivelse af håndskrevne kørselsoplysninger er med til at forlænge en situation, hvor det er umuligt at udføre omfattende kontrol, og at det kan forventes at føre til trafikophobning ved grænserne, hvor parkeringsfaciliteterne måske ikke er indrettet til dette formål;

20. henstiller til en fremskyndelse af transportvirksomhedernes indførelse af intelligente takografer og håndhævelsesmyndighedens indførelse af teknologien til at fjernaflæse dem.

Forslag til ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskraverne 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) og forslag til ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren (COM(2017) 281 final)

21. Det Europæiske Regionsudvalg mener, at tærsklen på tre dage, inden udstationeringen begynder, baner vej for hindringsfri international transport. Samtidig skaber den øjeblikkelige start på udstationeringen, hvis der er tale om cabotagekørsel, en ramme, der kan sikre mod yderligere unfair konkurrence. Det gør opmærksom på, at ulovlig cabotagekørsel skaber konkurrenceforvridning og ubalancer mellem medlemsstater og regioner med store forskelle i lønomkostninger;

22. konstaterer, at de nye regler for cabotagekørsel styrker det indre marked og tillige vil indebære færre lovovertrædelser, gøre kontrol lettere og have positive virkninger for vejtransportens samlede miljøaftryk, da antallet af tomme kørsler vil blive drastisk reduceret;

23. formoder dog, at de foreslåede udstationeringsregler vil øge de administrative omkostninger for såvel virksomhederne som medlemsstaternes myndigheder, idet førerne nemt vil kunne overskride grænsen, og der derfor ofte vil være behov for administrative procedurer til gennemførelse af og tilsyn med værtslandets arbejdsmarkedslovgivning;

24. forventer, at det vil kunne mærkes på priserne på transporterede varer, idet de tomme kørsler med aflæssede køretøjer nok vil blive færre, men stigningen i de administrative omkostninger til overholdelse af reglerne samtidig vil have den modsatte virkning, og en del af de deraf følgende omkostninger vil muligvis blive lagt over på forbrugerne;

25. gør opmærksom på de mange forskellige regler for kørsel med tunge godskøretøjer i medlemsstaterne, som f.eks. love om brugen af motorveje i weekenden, og opfordrer til, at der indføres fælles retningslinjer på området i et tæt samarbejde med lokale myndigheder;

26. bemærker, at de foreslåede regler gør det særligt svært at forudsige arbejdskraftomkostningerne, hvilket vil påvirke karakteren af transport, f.eks. de tidsmæssige kriterier;

27. forventer, at det i praksis vil være særligt vanskeligt at foretage kontrol af overholdelsen af arbejdsmarkedslovgivningen ved vejsiden. Førerne vil være udsat for risikoen for nemt at kunne begå fejl og dermed blive pålagt sanktioner. Udvalget finder det derfor vigtigt, at der sendes en advarsel, inden der pålægges egentlige sanktioner;

28. foreslår, at vægtede dagpenge overvejes som en mulig løsning, der vil forenkle proceduren. Disse dagpenge skulle betales til førerne under hensyntagen til det land, hvori transportarbejdet udføres, og det land, hvor transportvirksomheden har hovedkontor. Disse dagpenge kunne beregnes på grundlag af den dokumenterede klassificering af medlemsstater på basis af BNP pr. indbygger på nøjagtig samme måde som ved gennemførelsen af samhørighedspolitikken;

29. er tilfreds med, at Kommissionen fremmer elektronisk registrering og elektroniske kontrolforanstaltninger i hele transportkæden såsom intelligente takografer og elektroniske fragtbreve (e-CMR) tillige med standardisering af dokumenter og procedurer for at forbedre overvågningen af lovgivningens anvendelse og samtidig i et vist omfang holder de administrative omkostninger nede;

30. glæder sig over, at betingelserne for adgang til transporterhvervet præciseres, og over foranstaltningerne for at mindske risikoen for oprettelse af skuffeselskaber. Man bør overveje foranstaltninger, der kan sikre bevis for placeringen af en virksomheds faktiske økonomiske aktivitet;

31. bemærker, at den foreslåede revision af lovgivningen vedrørende lette erhvervskøretøjer (under 3,5 tons) er et skridt i den rigtige retning for at hindre disse køretøjer i at omgå sociale rettigheder og arbejdstagerrettigheder;

32. foreslår, at der så vidt muligt indføres ensartede regler for denne kategori af køretøjer, hvilket vil indskrænke fleksibiliteten for medlemsstaterne, men samtidig er en anerkendelse af, at der for lette godskøretøjer bør være en mere enkel ramme;

33. mener, at Kommissionens anstrengelser for at identificere typer af overtrædelser og grovhedsgrad er et skridt i den rigtige retning, da det giver nationale myndigheder og operatører i sektoren et referencepunkt og bidrager til konvergens med hensyn til håndteringen af overtrædelser;

34. anfører, at det forventede fokus på kontrol med virksomheder, der begår flere overtrædelser, vil medvirke til at mindske den administrative byrde og være en faktor i, at indsatsen over for overtrædelser bliver vellykket. Udvalget opfordrer til indførelse af fælles kontrolprocedurer på EU-niveau. Det bifalder endvidere forslaget om, at overtrædelser af direktivet om udstationering af arbejdstagere medtages i vandelskravet til en transportleder eller transportvirksomhed. Listen over overtrædelser, der kan medføre, at vejtransportoperatører ikke opfylder vandelskravet (forordning (EF) 1071/2009) bør også omfatte ulovlig cabotagekørsel;

35. advarer mod risikoen for gentagen cabotagekørsel ved grænserne i lande med forskellige lønomkostninger;
36. beklager, at den fulde drift af det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU) på ny forsinkes, og opfordrer medlemsstaterne til så hurtigt som muligt at efterleve deres endnu ikke opfyldte forpligtelser. Det henstiller samtidig til Kommissionen, at den undersøger, om det kan lade sig gøre at integrere eksisterende databaser som TACHOnet, ERRU og databasen over teknisk kontrol med køretøjer.

Forslag til ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (COM(2017) 282 final)

37. Det Europæiske Regionsudvalg bifalder forslaget til fuld liberalisering af anvendelsen af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport for egen regning i hele EU, uanset hvor køretøjet er lejet, som en vigtig liberalisering af markedet og opfatter det som en foranstaltning, der vil føre til skabelsen af nye jobs og medvirke til at forbedre miljøet;
38. bifalder tillige den delvise liberalisering af køretøjer lejet uden fører i en anden medlemsstat til kommercielle aktiviteter som en mulig løsning på den nuværende situation, hvor betingelserne for transportaktiviteter i EU-landene varierer.

Sammenfatning

39. Det Europæiske Regionsudvalg gør gældende, at faktorer som miljøkrav, økonomisk konvergens, de enkelte medlemsstaters lovgivning og skabelsen af sund konkurrence alle bør tages i betragtning i bestræbelserne for at fuldføre det indre marked for international vejtransport;
40. opfordrer i betragtning af udsigterne til fremtidig digital og teknologisk udvikling inden for transport til aktiv tilskyndelse til opkvalificering af arbejdsstyrken ved f.eks. at gøre dette område berettiget til støtte fra midlerne til samhørighedspolitikken;
41. bifalder Kommissionens arbejde for at pålægge ensartede regler for regelmæssig indberetning om medlemsstaternes kontrol- og tilsynsaktiviteter, og henstiller, at den optrapper sin kontrol af især det tværnationale administrative samarbejde og fortolkningen og den korrekte og ikkediskriminerende håndhævelse af den eksisterende lovgivning;
42. opfordrer medlemsstaterne til at gennemføre den foreslåede lovgivning systematisk og uden undtagelser, øge antallet af kontroller af bl.a. køretøjer fra tredjelande og pålægge passende sanktioner, således at en reel harmonisering af reglerne vil blive fremmet. Dette vil uddybe det indre marked og skabe jobs, vækst og investeringer, hvorved EU's og EU's regioners konkurrenceevne vil blive styrket;
43. imødeser en generel forbedring af kvaliteten af de transportydelser, der leveres, hvilket vil bidrage til den territoriale samhørighed og til at øge borgernes livskvalitet.

Bruxelles, den 1. februar 2018.

Karl-Heinz LAMBERTZ

*Formand for
Det Europæiske Regionsudvalg*