

# EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

---

*Plenarhandling*

SLUTLIG VERSION  
**A5-0151/2001**

27 april 2001

**\*\*\*I**

## **BETÄNKANDE**

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier avseende ett enhetligt förartillstånd  
(KOM(2000) 751 – C5-0638/2000 – 2000/0297(COD))

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism

Föredragande: Rijk van Dam

## ***Teckenförklaring***

- \* Samrådsförfarandet  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten*  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten*
- \*\*\* Samtyckesförfarandet  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget*
- \*\*\*I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*\*II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten*  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten*
- \*\*\*III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet*

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

## ***Ändringsförslag till lagtexter***

Parlamentets ändringar markeras med fetkursiv stil. Kursiv stil används för att markera ord eller textavsnitt som man tycker bör korrigeras innan den slutliga texten produceras. (exempelvis om en språkversion har uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda tekniska avdelningar för godkännande.

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
PROTOKOLLSIDA .....	4
FÖRSLAG TILL RÄTTSAKT.....	6
FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION .....	10
MOTIVERING .....	11

## PROTOKOLLSIDA

Med en skrivelse av den 23 november 2000 förelade kommissionen parlamentet, i enlighet med artikel 251.2 och artikel 71.1 i EG-fördraget, ett förslag om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier avseende ett enhetligt förartillstånd (KOM(2000) 751 - 2000/0297(COD)).

Vid plenarsammanträdet den 11 december 2000 tillkännagav talmannen att detta förslag hänvisats till utskottet för regionalpolitik, transport och turism, som utsetts till ansvarigt utskott, och till budgetutskottet och utskottet för sysselsättning och socialfrågor som utsetts till rådgivande utskott (C5-0638/2000).

Vid utskottssammanträdet den 24 januari 2001 utsåg utskottet för regionalpolitik, transport och turism Rijk van Dam till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 20 mars, 24-25 april 2001 behandlade utskottet kommissionens förslag och förslaget till betänkande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet enhälligt förslaget till lagstiftningsresolution.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Konstantinos Hatzidakis (ordförande), Emmanouil Mastorakis (vice ordförande), Rijk van Dam (föredragande), Pedro Aparicio Sánchez (suppleant för Carmen Cerdeira Morterero), Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Carlos Bautista Ojeda (suppleant för Reinhold Messner i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Gerard Collins, Francis Decourrière, Garrelt Duin, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Jean-Claude Fruteau (suppleant för Danielle Darras), Mathieu J.H. Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Mary Honeyball, Marie Anne Isler Béguin (suppleant för Camilo Nogueira Román), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Sérgio Marques, Manuel Medina Ortega (suppleant för Demetrio Volcic i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Erik Meijer, Emilio Menéndez del Valle (suppleant för John Hume), Rosa Miguélez Ramos, Francesco Musotto, Juan Ojeda Sanz, Josu Ortuondo Larrea, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (suppleant för Gilles Savary), Samuli Pohjamo, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Isidoro Sánchez García, Dana Rosemary Scallon, Brian Simpson, Renate Sommer, Per Stenmarck (suppleant för Karla M.H. Peijs), Dirk Sterckx, Hannes Swoboda (suppleant för Ulrich Stockmann), Johan Van Hecke (suppleant för Margie Sudre), Ari Vatanen, Christian Ulrik von Boetticher (suppleant för Ingo Schmitt) och Mark Francis Watts.

Budgetutskottet beslutade den 24 januari 2001 och utskottet för sysselsättning och socialfrågor beslutade den 18 januari 2001 att inte avge något yttrande.

Betänkandet ingavs den 27 april 2001.

Fristen för att inge ändringsförslag kommer att anges i förslaget till föredragningslista för den sammanträdesperiod vid vilken betänkandet skall behandlas.

## FÖRSLAG TILL RÄTTSAKT

### Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstats territorier avseende ett enhetligt förartillstånd (KOM(2000) 751 - C5-0638/2000 – 2000/0297(COD))

Förslaget ändras på följande sätt:

Kommissionens förslag <sup>1</sup>

Parlamentets ändringar

#### Ändringsförslag 1

##### SKÅL 5

(5) Denna omöjlighet att kontrollera förarens anställningsförhållanden utanför etableringsmedlemsstaten har lett till en marknadssituation där förare är irreguljärt anställda för att endast utföra internationella transporter utanför etableringsmedlemsstaten i syfte att bryta mot den nationella lagstiftningen i den etableringsmedlemsstat som utfärdat transportföretagets gemenskapstillstånd.

(5) Denna omöjlighet att kontrollera förarens anställningsförhållanden utanför etableringsmedlemsstaten har lett till en marknadssituation där förare, **vanligen från tredje land**, är irreguljärt anställda för att endast utföra internationella transporter utanför etableringsmedlemsstaten i syfte att bryta mot den nationella lagstiftningen i den etableringsmedlemsstat som utfärdat transportföretagets gemenskapstillstånd.

#### Motivering

*För att nå önskat resultat bör förordningen framför allt (dock ej uteslutande) avse förare från tredje land.*

#### Ändringsförslag 2

##### SKÅL 6

(6) När sådana irreguljärt anställda förare används har de ofta ofördelaktiga arbetsvillkor och löner vilket leder till allvarliga trafiksäkerhetsproblem.

(6) När sådana irreguljärt anställda förare, **vanligen från tredje land**, används har de ofta ofördelaktiga arbetsvillkor och löner vilket leder till allvarliga trafiksäkerhetsproblem.

#### Motivering

<sup>1</sup> EGT C 96, 27.3.2001, s. 207.

*För att nå önskat resultat bör förordningen framför allt (dock ej uteslutande) avse förare från tredje land.*

#### Ändringsförslag 3

##### SKÄL 8

(8) Medlemsstaternas behöriga organ finner det omöjligt att kontrollera arbetsvillkoren för de förare som är irreguljärt anställda.

(8) Medlemsstaternas behöriga organ finner det omöjligt att kontrollera arbetsvillkoren för de förare, **vanligen från tredje land**, som är irreguljärt anställda.

#### Motivering

*För att nå önskat resultat bör förordningen framför allt (dock ej uteslutande) avse förare från tredje land.*

#### Ändringsförslag 4

##### SKÄL 9

(9) Endast ett enhetligt dokument kommer att göra det möjligt för medlemsstaterna att utvärdera huruvida förarna är lagligt anställda eller lagligt står till *transportföretagets förfogande för interna transporter*.

(9) Endast ett enhetligt dokument kommer att göra det möjligt för medlemsstaterna att utvärdera huruvida förarna, **vanligen från tredje land**, är lagligt anställda *av* eller lagligt står till *förfogande för det transportföretag som ansvarar för transporten*.

#### Motivering

*För att nå önskat resultat bör förordningen framför allt (dock ej uteslutande) avse förare från tredje land.*

#### Ändringsförslag 5

##### ARTIKEL 1, PUNKT 1

##### Artikel 2 (förordning (EEG) nr 881/92)

*"- förare en person som framför ett fordon eller som åker i det fordonet för att vid behov vara tillgänglig som chaufför,"*

*"- förare en person **som inte är medborgare i en av EU:s medlemsstater och** som framför ett fordon eller som åker i det fordonet för att vid behov vara tillgänglig som chaufför, **en person som är medborgare i en av EU:s medlemsstater och som framför ett fordon eller som åker i det fordonet för att vid behov vara tillgänglig som chaufför,"***

### Motivering

*För att snarast möjligt kunna lösa problemet med irreguljärt anställda förare från tredje land, bör definitionen av "förare" differentieras för att denna förordning på så sätt skall kunna träda i kraft vid olika datum.*

### Ändringsförslag 6 Artikel 3, stycke 2

Denna förordning skall tillämpas **från och med [ett år]** efter att den trätt i kraft.

Denna förordning skall tillämpas **genast** efter att den trätt i kraft, **för förare som inte är medborgare i en av EU:s medlemsstater.**

**För förare som är medborgare i en av EU:s medlemsstater skall denna förordning tillämpas från och med två år efter att den trätt i kraft.**

### Motivering

*Arbetsmarknaden i transportbranschen snedvrids främst genom irreguljär anställning av personer från tredje land vilket leder till illojal konkurrens. För att motarbeta detta och kunna bekämpa social dumpning är det viktigt att de åtgärder i förordningen som avser personer från tredje land tillämpas omedelbart. Åtgärderna i förordningen skall emellertid också hindra förare från EU:s medlemsstater att kringgå lagen. Då de arbetstagare som förordningen gäller till största delen utgörs av förare från EU:s medlemsstater, bör dessa företag och behöriga myndigheter beviljas en längre övergångsperiod. Att det tillfälligt görs skillnad mellan medborgare i tredje land och medborgare i EU:s medlemsstater måste man acceptera i syfte att så fort som möjligt få bort snedvridningen av konkurrensen och samtidigt undvika att genomförandet av åtgärderna hindras av alltför höga administrativa kostnader.*

### Ändringsförslag 6 Bilaga III Fotnot 2

(2) Uppgifter om föraren: efternamn, förnamn, födelsedatum och födelseort, nationalitet, passnummer.

(2) Uppgifter om föraren: efternamn, förnamn, födelsedatum och födelseort, nationalitet, pass- **och körkortsnummer, personnummer.**

### Motivering

*Att ha med uppgifter om körkorts- och personnummer är en beprövad metod att begränsa otillåten användning av förartillstånd till ett minimum.*

## FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

**Europaparlamentets lagstiftningsresolution om förslaget till rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier avseende ett enhetligt förartillstånd (KOM(2000) 751 – C5-0638/2000 – 2000/0297(COD))**

**(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)**

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet, (KOM(2000) 751) <sup>1</sup>,
  - med beaktande av artikel 251.2 och artikel 71.1 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag inför parlamentet (C5-0638/2000),
  - med beaktande av artikel 67 i arbetsordningen,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för regionalpolitik, transport och turism (A5-0151/2001).
1. Parlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet,
  2. uppmanar kommissionen att på nytt höra parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra detta förslag eller ersätta det med ett nytt,
  3. uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

---

<sup>1</sup> EGT C 96, 27.3.2001, s. 207.



## MOTIVERING

### Inledning

Den ekonomiska utvecklingen inom EU är starkt beroende av tillgången till fysiska godstransporter. Godstransporter på väg utgör en väsentlig del av de totala godstransporterna.

Vägtransporterna inom EU kan delas in i nationella och internationella transporter. Denna rapport behandlar den senaste kategorin. Man kan få tillträde till denna marknad på olika sätt.

I första hand sker det via ett CEMT-tillstånd<sup>1</sup>. Dessa tillstånd infördes 1974 som ett praktiskt steg i riktning mot liberalisering av marknaden för internationella godstransporter på väg. Varje deltagarland får varje år ett begränsat antal tillstånd som vart och ett tillåter ett obegränsat antal resor mellan deltagarländerna. Man kan konstatera att i vissa länder står antalet tillstånd inte i proportion till den andel av utrikeshandeln som sker med EU, och den därmed sammanhängande efterfrågan på transporter. Antalet CEMT-tillstånd är synnerligen begränsat i relation till antalet transporter som äger rum inom CEMT-området<sup>2</sup>. Då gemenskapstillstånden infördes genom förordning EEG nr 881/92 och därmed öppnade den interna transportmarknaden för EU-företag, upphörde i stort sett nyttan med CEMT-tillstånd för dessa företag, då den största delen av transporterna sker på den inre marknaden.

I andra hand kan tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg ske genom ett bilateralt tillstånd mellan en medlemsstat i EU och ett tredje land. Genom detta tillstånd har transportföretag från den ena fördragsstaten i fastställd utsträckning tillgång till den andra fördragsstatens infrastruktur.

I tredje hand krävs det ett gemenskapstillstånd för transportföretag med säte inom EU, enligt förordning EEG nr 881/92. Detta tillstånd ges först när ett företag uppfyller EU:s och medlemsstatens föreskrifter för yrkesutövning som speditör.

EU strävar efter att skapa en fullständigt fri (intern) transportmarknad från vilken konkurrensstörande element är förvisade. Detta har också i viss mån förverkligats. Inom EU är internationella frakter tillåtna utan inskränkning om man har ett gemenskapstillstånd. Dessutom har cabotaget släppts fritt inom EU.

Trots detta idealtillstånd, är praktiken svårare att komma till rätta med än teorin. Friheterna inom EU missbrukas, ibland i kombination med andra system, för att förvanska konkurrensvillkoren.

---

<sup>1</sup> CEMT: Europeiska transportministerkonferensen. 38 länder är representerade inom CEMT, däribland EU-länderna.

<sup>2</sup> Ungefär 5 procent av transporterna inom CEMT-området genomförs med CEMT-tillstånd. Därtill kommer att företag i länder utanför EU använder sig av CEMT-tillstånd i större utsträckning än företag i EU-länderna.

Europaparlamentets forskningsavdelning har nyligen sammanställt en rapport<sup>1</sup> om missförhållanden vad avser godstransporter på väg inom EU. Av den rapporten framgår att ett antal transportföretag inom EU genom allehanda konstruktioner använder sig av billigt material och billig arbetskraft från tredje land. I de länderna ligger kostnaderna för både material och arbetskraft väsentligt under EU-nivå. Detta skapar betydande kostnadsfördelar<sup>2</sup> vilket leder till att den ärliga konkurrensen lider skada<sup>3</sup>.

En del av dessa aktiviteter är illegala. Det gäller särskilt användningen av förare från tredje land som saknar de nödvändiga tillstånden för fordon som är registrerade inom EU.

Redan nu har olika länder sett sig nödsakade att vidta åtgärder för att motverka illegal användning<sup>4</sup> av billiga förare. Frankrike har antagit en lag enligt vilken förare på franskt territorium kan åläggas att visa upp anställningskontraktet med det företag vars fordon de kör. Denna bestämmelse är inte begränsad till dem som arbetar för ett franskt företag. I Nederländerna krävs att en förare med ett nederländskregistrerat fordon kan visa upp ett intyg från arbetsgivaren där det framgår att arbetsgivare och arbetstagare har en korrekt arbetsrelation. I Tyskland finns ett långt framskridet förslag om ett obligatorium för förare från tredje land som arbetar för ett EU-företag att alltid ha sitt arbetstillstånd med sig. I detta förslag får arbetsgivaren och befraktaren en kontrollerande funktion.

I praktiken visar det sig svårt för utländska kontrollanter att undersöka om de dokument som förarna har med sig är bevis på en korrekt arbetsrelation mellan arbetsgivare och arbetstagare. Ett enhetligt dokument för hela EU skulle kunna avskaffa denna otydlighet.

## Förslag

För att motarbeta konkurrensstörningar som uppkommer på detta sätt lägger kommissionen fram ett förslag om att alla förare hos EU-företag som utför internationella transporter inom EU skall ha ett förartillstånd. Detta tillstånd ”skall intyga att föraren av ett fordon som utför internationella transporter och som omfattas av ett gemenskapstillstånd är lagligen berättigad, i enlighet med de relevanta bestämmelserna och reglerna i etableringsmedlemsstaten, att framföra det fordonet i den berörda medlemsstaten”.

Varje arbetstagare som utför internationella transporter inom EU för ett företags räkning måste begära ett intyg av det företaget. För detta krävs, för EU-företag som utför internationella transporter inom gemenskapen, (en attesterad kopia av) fordonets gemenskapstillstånd och ett förartillstånd för föraren. Detta intyg tar inte upp arbetsvillkoren, men klargör att de sociala kraven i etableringsmedlemsstaten är uppfyllda. Dokumentets

---

<sup>1</sup> *Den sociala dumpingens inverkan på vägtransportnäringen genom företag i tredje land*; Generaldirektoratet för vetenskap, avdelningen för jordbruk, regionalpolitik, transporter och utveckling, den 12 februari 2001.

<sup>2</sup> En uppskattning från den franska vägtransportföreningen visade en skillnad på 19 000 franska franc per förare och månad vid en normal lön av 25 000 franska franc. Materialkostnaderna kan bli 30 procent lägre (bruttolastvikt). Se följande fotnot.

<sup>3</sup> Det mest kända exemplet i detta fall är firman Betz i Reutlingen, Tyskland. Det måste understrykas att en del av Betz verksamhet är helt laglig. Genom att köpa upp företag utanför EU och de tillhörande CEMT-tillstånden kan denna firma skäligen enkelt utföra transporter inom EU med fordon som inte är registrerade och förare som inte är anställda inom EU. Detta sker till väsentligt lägre kostnader än om det skulle ha skett på ”officiellt” sätt. Det otillåtna i denna firmas verksamhet består i att förarna som är anställda utanför EU även används illegalt för fordon som är registrerade inom EU. Samma sak sker också hos andra företag.

<sup>4</sup> I detta sammanhang betyder ”illegal” att arbeta utan arbetstillstånd.

enhetlighet, efter mönster från gemenskapstillståndet, gör det möjligt för utländska tjänstemän att genomföra en riktig kontroll. Med införandet av förartillståndet kan man motarbeta användningen av illegala förare för EU-företags fordon.

Direktivet skall inte tillämpas på två förarkategorier. Det gäller ”egna förare”<sup>1</sup> och förare inom ”interna transporter”<sup>2</sup>. Egna förare, eftersom dessa är både arbetstagare och arbetsgivare och således måste ha ett gemenskapstillstånd, vilket inbegriper de nödvändiga garantierna. Interna transporter, eftersom det till största delen rör sig om nationella transporter, företaget självt regelbundet kontrolleras samt fackföreningarna vakar över personalens intressen.

## **Kommentarer**

Även om föredraganden inser vikten av detta förslag, vill han ta tillfället i akt att göra några kommentarer.

För det först får man inte göra sig illusionen att införandet av detta tillstånd skulle lösa problemet med billiga förare. Eftersom både systemet med gemenskapstillstånd och CEMT-tillstånd kommer att finnas kvar, kommer det även i fortsättningen att vara möjligt för företag, även om det är i liten skala, att från tredje land utföra transporter med billigt material och billig arbetskraft. Detta problem kan inte lösas (endast) av EU. Det är tillrådligt med en översyn av systemet med CEMT-tillstånd, särskilt de kvalitativa aspekterna.

Inom EU måste strävandena efter kostnadsminskningar lösas på andra sätt. Nu när varje förare måste komma i åtnjutande av de sociala förmånerna i medlemsstaten, kommer villkoren (särskilt lönerna) som sådana (i de centrala löneförhandlingarna) att sättas under press.

För det tredje kommer detta förslag att få konsekvenser för andelen EU-företag inom de öst-västliga transporterna. Eftersom ingen billig arbetskraft får användas inom EU-länderna, men lågprisföretag dock får utföra transporter inom EU om de har ett bilateralt tillstånd eller ett CEMT-tillstånd, kan man förvänta att en stor del av dessa transporter kommer att gå förlorade för EU-transportörer om inga ytterligare åtgärder vidtas. Därför är det mycket viktigt att medlemsländerna är uppmärksamma på detta problem i samband med sina bilaterala avtal.

För det fjärde kommer detta förslag att inverka negativt på verksamhetens effektiviteten hos företagen. När en viss kategori förare blir mindre flexibla, kommer ju planeringen att bli svårare och mindre effektiv. Dessutom kan det uppstå problem med ”postiljonsystemet”. Inom detta system, särskilt när det gäller nord-sydtransporterna, byter man regelbundet förare under en resa. När detta förslag genomförs kommer det att krävas ett tillstånd för var och en av de avbytande förarna.

För det femte kommer genomförandet av detta förslag att ta en stor del av den administrativa apparaten hos en medlemsstat i anspråk. Det är osäkert exakt hur många tillstånd som kommer att behöva framställas, men med tanke på hur många attesterade kopior det finns av

---

<sup>1</sup> Förare som är både arbetsgivare och arbetstagare.

<sup>2</sup> Transporter mellan olika anläggningar hos ett och samma företag som utförs av detta företags personal.

gemenskapstillstånd som utfärdades 1998 (564 421) är det möjligt att det rör sig om några hundra tusen. En snabb behandling av ansökningar, vilket i praktiken är synnerligen önskvärt, försvåras därigenom.

En viktig förutsättning för att detta förslag skall bli framgångsrikt är medlemsstaternas och deras behöriga myndigheters ansträngningar när det gäller att tillämpa bestämmelserna i detta förslag. Om det uppstår ”luckor i lagen” på grund av att införandet inte sker samtidigt, finns det risk för att företag tar sin tillflykt till de medlemsstater där det finns luckor. Det säger sig självt att ett sådant tillstånd innebär en fortsatt konkurrensstörning.

### **Ändringsförslag**

Såsom tidigare sagts kan föredraganden instämma i helheten hos detta förslag. De konstaterade problemen är uppenbara och kräver en lösning. Kommissionens förslag är allra minst ett försök till detta.

Det finns dock frågetecken när det gäller förslagen för hur genomförandet skall gå till. Genom kravet på tillstånd för alla förare blir ett antal transporter väsentligt mindre effektiva och uppstår det en tung administrativ börda som i sin tur uppmuntrar till förfalskningar. Om man betraktar målet med detta förslag, nämligen att motverka att illegala förare från tredje land kör EU-företags fordon, är det onödigt med detta allmänna krav. Det räcker med att begränsa kravet på intyg uteslutande till förare från tredje land som kör fordon som tillhör EU-företag. Detta begränsar de tidigare nämnda nackdelarna, och kommer att få ett likartat resultat.

Därför föreslår föredraganden att införa denna ändring av direktivets räckvidd som ändringsförslag i texten.

I rapporten från Transportrådet av den 20-21 december 2000 framgår att även rådet är positivt till denna begränsning.

Om man inför detta ändringsförslag kommer begränsningarna för ”postiljonsystemet” att minska i stor utsträckning, då de flesta förare som arbetar inom systemet är medborgare i en av medlemsstaterna, och således inte längre behöver något tillstånd.

Dessutom kommer antalet intyg som behöver utfärdas att sjunka drastiskt som följd av begränsningen. Detta betyder att den administrativa bördan minskar, och således kan ansökningarna behandlas snabbare. Det främjar flexibiliteten.

Kort sagt, den ändrade förordningen är ett första steg mot ett motstånd mot konkurrensstörningar som uppstår som följd av olaglig användning av billig arbetskraft. Som nämnts måste också medlemsstaterna själva anstränga sig för att förverkliga en väl fungerande intern transportmarknad.