



4.5.2018

UDTALELSE

fra Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender

til Transport- og Turismeudvalget

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

Ordfører for udtalelse: Martina Dlabajová

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

PA_Legam

KORT BEGRUNDELSE

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

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

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

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

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

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

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

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

ÆNDRINGSFORSLAG

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

Ændringsforslag 1

Forslag til direktiv Betragtning 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 2

Forslag til direktiv

Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Betragtning 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2) Den iboende høje grad af mobilitet inden for vejtransporttjenester kræver særlig opmærksomhed, når det drejer sig om at sikre, at førerne nyder godt af deres rettigheder, og at *operatørerne ikke bliver konfronteret med uforholdsmæssigt store administrative hindringer, som uretmæssigt begrænser deres frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.*

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

Ændringsforslag 4

Forslag til direktiv Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 5

Forslag til direktiv Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 6

Forslag til direktiv Betragtning 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv Betragtning 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 8

Forslag til direktiv Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

^{1a} Europa-Parlamentets og Rådets

direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1).

^{1b}·Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked ("IMI-forordningen") (EUT L 159 af 28.5.2014, s. 11).

Ændringsforslag 9

Forslag til direktiv Betragtning 5

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 10

Forslag til direktiv Betragtning 6

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

Ændringsforslag 11

Forslag til direktiv Betragtning 9

(9) Der er ligeledes konstateret vanskeligheder i forbindelse med anvendelse af reglerne om udstationering af arbejdstagere som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF¹⁵ og reglerne om administrative krav som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU¹⁶ på den højmobile vejtransportsektor. De ukoordinerede nationale foranstaltninger vedrørende anvendelse og håndhævelse af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransportsektoren har skabt store administrative byrder for ikke-EU-operatører. ***Dette har medført uberettigede begrænsninger af retten til at yde grænseoverskridende vejtransporttjenester og har påvirket beskæftigelsen i negativ retning.***

¹⁵Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om

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

(9) Der er ligeledes konstateret vanskeligheder i forbindelse med anvendelse af reglerne om udstationering af arbejdstagere som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF¹⁵ og reglerne om administrative krav som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU¹⁶ på den højmobile vejtransportsektor. De ukoordinerede nationale foranstaltninger vedrørende anvendelse og håndhævelse af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransportsektoren har skabt store administrative byrder for ikke-EU-operatører ***og har skabt uretfærdige konkurrencebetingelser mellem virksomheder i sektoren.***

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om

udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1).

¹⁶Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked ("IMI-forordningen") (EUT L 159 af 28.5.2014, s. 11).

udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1).

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked ("IMI-forordningen") (EUT L 159 af 28.5.2014, s. 11).

Ændringsforslag 12

Forslag til direktiv Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) Manglende overholdelse af reglerne for etablering af internationale vejtransportvirksomheder skaber forskelle inden for det indre marked og bidrager til uretfærdige konkurrencebetingelser mellem virksomheder. Betingelserne for etablering af internationale vejtransportvirksomheder bør derfor strammes og gøre lettere at overvåge, især med henblik på at bekæmpe oprettelsen af skuffeselskaber.

Ændringsforslag 13

Forslag til direktiv Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) Kommissionen anerkendte i sit forslag af 8. marts 2016¹⁷ om revision af direktiv 96/71/EF, at gennemførelsen af direktivet rejser særlige juridiske spørgsmål og **giver** vanskeligheder **i en sektor kendetegnet ved høj mobilitet**, og

Ændringsforslag

(10) Kommissionen anerkendte i sit forslag af 8. marts 2016¹⁷ om revision af direktiv 96/71/EF, at gennemførelsen af direktivet **i den højmobile vejtransportsektor**, rejser særlige juridiske spørgsmål og vanskeligheder og angav, at

angav, at disse problemer bedst håndteres gennem sektorspecifik vejtransportlovgivning.

disse problemer bedst håndteres gennem sektorspecifik vejtransportlovgivning. **Da transportsektoren imidlertid er en af de mest sårbare sektorer, skal minimumsbestemmelserne for beskyttelse i direktiv 96/71/EF finde anvendelse på alle arbejdstagere.**

¹⁷ COM(2016)128

¹⁷ COM(2016)128

Ændringsforslag 14

Forslag til direktiv Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 15

Forslag til direktiv Betragtning 11

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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

Ændringsforslag 16

Forslag til direktiv

Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) **Sådanne afbalancerede kriterier bør være baseret på det koncept, at en fører skal have en tilstrækkelig tilknytning til en værtsmedlemsstats område. Derfor skal der fastsættes en tærskel, over hvilket det er værtsmedlemsstatens satser for mindsteløn og betalt ferie, der gælder i tilfælde af internationale transporter. Tærsklen skal ikke finde anvendelse på cabotagekørsel** som defineret i forordning (EF) 1072/2009¹⁸ og forordning (EF) nr. 1073/2009¹⁹, **eftersom hele** transporten finder sted i en **værtsmedlemsstat**. Som konsekvens bør værtsmedlemsstatens mindsteløn og den årlige betalte ferie gælde for cabotagekørsel, uanset hvor hyppigt og hvor længe en fører er om transporterne.

¹⁸Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

¹⁹Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

Ændringsforslag 17

Forslag til direktiv Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12) **Cabotagekørsel** som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009¹⁸ og forordning (EF) nr. 1073/2009¹⁹ **er tjenesteydelser, der er omfattet af direktiv 96/71/EF, da** transporten finder **fuldstændig** sted i en **anden medlemsstat**. Som konsekvens bør værtsmedlemsstatens mindsteløn og den årlige betalte ferie gælde for cabotagekørsel, uanset hvor hyppigt og hvor længe en fører er om transporterne.

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

(12a) På grund af de særlige forhold ved transitkørsel og på grund af manglende

Ændringsforslag

tilstrækkelig forbindelse mellem føreren og værtsmedlemsstatens område bør transitkørsel udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde.

Ændringsforslag 18

Forslag til direktiv Betragtning 13

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 19

Forslag til direktiv Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) Praksis, hvorunder moderselskaber i én medlemsstat tildeles størstedelen af overskuddet og datterselskaber i andre medlemsstater tildeles begrænsede ressourcer, selv om de er ansvarlige for størstedelen af omsætningen fra deres transportvirksomhed, kan medføre uligheder og uforholdsmæssig overførsel

af overskud mellem medlemsstaterne og bør undgås. En negativ social konsekvens af en sådanne praksis er, at førernes indkomst i de medlemsstater, hvor datterselskaberne opererer, holdes på et lavere niveau. For at imødegå eventuel illoyal konkurrence i vejtransportsektoren bør sådanne praksisser analyseres nøje med henblik på at forhindre dem.

Ændringsforslag 20

Forslag til direktiv Betragtning 13 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 21

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3– litra a

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

”Denne kontrol skal hvert år omfatte et bredt, repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer inden for alle de transportkategorier, der er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014, og mobile arbejdstagere og førere, der er omfattet af direktiv 2002/15/EF.”

(Vedrører ikke den danske tekst)

Ændringsforslag 22

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 6, stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 23

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 – litra a

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 8 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

efter begrundet anmodning fra en medlemsstat i specifikke tilfælde."

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 24

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra a

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter en fælles formel til beregning af risikoklassificering af

Ændringsforslag

Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter en fælles formel til beregning af risikoklassificering af

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

Ændringsforslag 25

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra c

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 26

Forslag til direktiv

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

Direktiv 2006/22/EF

Artikel 9 – stk. 5 a

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

ca) Følgende stykke tilføjes:

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

Ændringsforslag 27

Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 28

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Den intelligente takograf, der angiver førerens placering i løbet af en periode på 56-dage, indføres på alle køretøjer, der beskæftiger sig med international transport og cabotagekørsel, senest den 2. januar 2020.

Ændringsforslag 29

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 30

Forslag til direktiv

Artikel 2 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 31

Forslag til direktiv

Artikel 2 – stk. 2 – afsnit 2 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag 32

Forslag til direktiv

Artikel 2 – stk. 3 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

Medlemsstaterne anvender direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU på hele udstationeringen på deres område på førere i vejtransportsektoren, som er ansat af de i artikel 1, stk. 3, litra a), b), og c), omtalte virksomheder, når de udfører vejstrækninger i kombineret transport som omhandlet i artikel 4 direktiv 92/106/EØF.

Ændringsforslag

3b. For så vidt angår artikel 3, stk. 1, første afsnit, litra b) og c), i direktiv 96/71/EF, gælder det, at hvor kørslen udføres i mere end én medlemsstat på samme dag, finder de ansættelsesvilkår,

*der er mest gunstige for den
udstationerede fører, anvendelse.*

Ændringsforslag 33

Forslag til direktiv

Artikel 2 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. 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:

- 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

Ændringsforslag

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

- i) vejtransportoperatørens identitet ***og, i tilfælde af et datterselskab, adressen på hjemstedet***
- ii) kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten, som kan træde i kontakt med de kompetente myndigheder i den værtsmedlemsstat, hvor tjenesterne ydes, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser

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

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

v) nummerpladerne på det køretøj, der bruges ved udstationeringen

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

b) en forpligtelse for *føreren* til at *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

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

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

v) nummerpladerne på det køretøj, der bruges ved udstationeringen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁰Rådets direktiv 91/533/EØF af 14. oktober 1991 om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdskontrakten eller ansættelsesforholdet (EFT L 288 af 18.10.1991, s. 32).

Ændringsforslag 34

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 35

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4c. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen og informerer tjenesteyderne om eventuelle foranstaltninger som omhandlet i stk. 4a, som de anvender eller har gennemført. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om disse foranstaltninger.

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

Ændringsforslag 36

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 37

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

vejkontrollerne:

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

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

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

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

Begrundelse

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

Ændringsforslag 38

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 39

Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Begrundelse

En udstationeringserklæring for en gruppe af førere og alle transporttyper for en periode på seks måneder styrker ikke håndhævelsen, idet en sådan kun indeholder oplysninger af meget overordnet karakter, hvilket betyder, at de håndhævende myndigheder ikke kan verificere udstationeringens ægthed. I modsætning hertil skaber en udstationeringserklæring for den

enkelte fører og udstationeringssituation en reel og retskraftig forbindelse mellem en transportaktivitet på den ene side og føreren og køretøjet på den anden side. Kun sådan vil man kunne forhindre potentielt misbrug.

Ændringsforslag 40

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 41

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5c. For at øge effektiviteten af den grænseoverskridende håndhævelse og de målrettede kontroller giver medlemsstaterne alle relevante myndigheder adgang i realtid til informationssystemet for IMI, til de nationale elektroniske registre i henhold til forordning (EF) nr. 1071/2009, til de simple erklæringer, som er omhandlet i stk. 4 i denne artikel, samt til andre relevante databaser.

Ændringsforslag 42

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 43

Forslag til direktiv

Artikel 4 – stk. 1 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

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

PROCEDURE I RÅDGIVENDE UDVALG

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

ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

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

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

2	0
PPE	Heinz K. Becker, Romana Tomc

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller