

EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

Plenarhandling

6 februari 2002

B5-0046/2002 }
B5-0047/2002 }
B5-0048/2002 }
B5-0049/2002 }
B5-0050/2002 }
B5-0051/2002 }

RC1

GEMENSAMT FÖRSLAG TILL RESOLUTION

ingiven i enlighet med artikel 37.4 i arbetsordningen av

- Bartho Pronk, Konstantinos Hatzidakis och Astrid Lulling för PPE-DE-gruppen
- Brian Simpson och Stephen Hughes för PSE-gruppen
- Elspeth Attwooll, Colette Flesch och Luciano Caveri för ELDR-gruppen
- Claude Turmes, Jean Lambert och Theodorus J.J. Bouwman för Verts/ALE-gruppen
- Herman Schmid, Helmuth Markov och Sylviane H. Ainardi för GUE/NGL-gruppen
- Gerard Collins och Mauro Nobilia för UEN-gruppen
- Rijk van Dam för EDD-gruppen

som ersätter resolutionsförslagen från följande grupper:

- Verts/ALE (B5-0046/2002),
- ELDR (B5-0047/2002),
- UEN (B5-0048/2002),
- PPE-DE (B5-0049/2002),
- GUE/NGL (B5-0050/2002),
- PSE (B5-0051/2002),

RC\461064SV.doc

PE 313.866}
PE 313.867}
PE 313.868}
PE 313.869}
PE 313.870}
PE 313.871} RC1

om situationen för de lastbilsförare som varit strandsatta i Luxemburg

RC\461064SV.doc

PE 313.866}
PE 313.867}
PE 313.868}
PE 313.869}
PE 313.870}
PE 313.871} RC1

SV

Europaparlamentets resolution om situationen för de lastbilsförare som varit strandsatta i Luxemburg

Europaparlamentet utfärdar denna resolution av följande skäl:

- A. Det här fallet av modern exploatering inom vägtransportsektorn som ägde rum i Luxemburg och som gällde ett österrikiskt transportföretag är dessvärre inte någon isolerad nationell företeelse utan måste hanteras på Europeanivå.
- B. Detta fall snedvrider konkurrensen inom vägtransportsektorn, eftersom laglydiga företag som respekterar den befintliga lagstiftningen missgynnas i mycket hög grad. Även avsaknaden av internalisering av externa kostnader inom vägtransportsektorn är en betydande anledning till en snedvridning av konkurrensen som påverkar andra transportmedel.
- C. En hållbar transportpolitik bör angripa problemet med den ökande trafikvolymen och förekomsten av trafikstockningar, buller och föroreningar, och uppmuntra användandet av miljövänliga transportmedel.
- D. Ansträngningar måste göras för att se till att befintliga kontroll- och sanktionsmekanismer strikt tillämpas.
- E. Problemet med ”falska” egenföretagare visar det angelägna behovet av att ta hänsyn till deras situation när det gäller den sociala lagstiftningen såväl på det nationella planet som på EU-nivå.
- F. Principerna om trafiksäkerhet och arbetarskydd bör upprätthållas.
- G. Det finns olika sätt på vilka förare från tredje land kan uppträda på EU:s transportmarknad, till exempel genom ETMK:s tillståndssystem.
 - 1. Parlamentet beklagar behandlingen av de förare som anställts olagligt av godstransportföretaget Kralowetz när det gäller deras förfärliga löne- och arbetsvillkor,
 - 2. anser att vederbörlig hänsyn måste tas till förarnas krav på betalning av inestående löner,
 - 3. uppmanar medlemsstaterna, särskilt de direkt berörda, att vidta alla nödvändiga steg för att undersöka och genomföra tillräckliga slumpvisa kontroller av företag, som är baserade i det egna landet och befinner sig på landets vägar, i syfte att bekämpa social exploatering och omänsklig behandling av transportarbetare samt att, då sådana fall inträffar, tillgripa kännbara sanktioner som till exempel konfiskering av lastbilar,
 - 4. uppmanar enträget medlemsstaterna att tillämpa befintlig lagstiftning på området i syfte att eliminera den snedvridning av konkurrensen som uppstår mellan de företag som följer lagarna och andra som drar nytta av situationen; anser att ett system med strikta kontroller och påföljder måste tillämpas av alla medlemsstater om tillämplig lagstiftning skall kunna

RC\461064SV.doc

PE 313.866}
PE 313.867}
PE 313.868}
PE 313.869}
PE 313.870}
PE 313.871} RC1

bli verksam,

5. välkomnar att rådet har tagit hänsyn till Europaparlamentets ändringsförslag beträffande förartillstånd där det begärs att körkortnummer och socialförsäkringsnummer skall tas med i förarnas personuppgifter,
6. uppmanar rådet att anta och vid första tänkbara datum genomföra den förordning som Europaparlamentet antog i januari 2002 om att införa ett enhetligt förartillstånd för förare från tredje land,
7. uppmanar medlemsstaterna att prioritera trafiksäkerhets- och arbetarskyddsfrågorna, som allvarligt äventyras genom att dessa förfärliga arbetsförhållanden tillåts förekomma i denna sektor,
8. uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att harmonisera lagstiftningen på transportmarknaden, till exempel när det gäller arbetstillstånd, förartillstånd och förarutbildning, trafiktillstånd och avtal; uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att inrätta och samordna en effektiv kontrollmekanism vad beträffar arbetsgivarnas skyldigheter,
9. uppmanar medlemsstaterna att inleda en kvalitativ och kvantitativ översyn av ETMK:s tillståndssystem i syfte att genom detta system utesluta möjligheten av olagligt utnyttjande av förare från tredje land inom EU,
10. uppmanar kommissionen och andra berörda myndigheter att bedriva ett nära samarbete i utredningen av Kralowetz-fallet i syfte att dra lärdom av det inträffade och att särskilt undersöka vilka specifika ytterligare åtgärder som bör vidtas på EU-nivå för att bekämpa den olagliga anställningen av förare,
11. förväntar sig att medlemsstaterna skall vidta gemensamma åtgärder mot svart arbetskraft och olagligt arbete,
12. uppmanar kommissionen att inom transportbranschen stärka den sociala dialogen mellan medlemsstaterna och de central- och östeuropeiska länderna i syfte att förhindra social dumpning och exploatering,
13. betonar att utvidgningen måste åtföljas av ytterligare sociala skyddsåtgärder och en social kontroll av arbetsmarknaden för arbetstagare från Central- och Östeuropa, i synnerhet inom transportsektorn,
14. uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet, kommissionen, medlemsstaternas och kandidatländernas regeringar och parlament samt arbetsmarknadens parter.

RC\461064SV.doc

PE 313.866}
PE 313.867}
PE 313.868}
PE 313.869}
PE 313.870}
PE 313.871} RC1