



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.12.2004
KOM(2004)815 endelig

2003/0255(COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF samt Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF samt Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed

(EØS-relevant tekst)

1- BAGGRUND

Dato for fremsendelse af forslaget til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2003) 628 endelig - 2003/0255(COD)):	2. december 2003
Udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	3. juni 2003
Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen:	20. april 2004
Vedtagelse af den fælles holdning:	9 december 2004

2- FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Ved Rådets direktiv 88/599/EØF, offentliggjort den 29. november 1988, er der fastsat fælles minimumsniveauer for håndhævelse af køre- og hviletidsreglerne i forbindelse med vejtransport i forordning (EØF) nr. 3820/85: i det væsentlige 1 % af de arbejdsdage, som præsteres af førere omfattet af forordningen, og mindst 2 samordnede kontroller pr. år udført af de retshåndhævende myndigheder i to eller flere medlemsstater. Liberaliseringen af vejtransportsektoren, indførelsen af det indre marked, den deraf følgende stigning i vejtransporten som den dominerende indlandske transportform og den intense konkurrence i sektoren gør det berettiget at forbedre håndhævelsen af Fællesskabets arbejdsmarkedsregler.

Med dette for øje fremsatte Kommissionen forslag om at øge antallet af kontroller og kontrollens kvalitet samt at drøfte spørgsmålet om en harmoniseret strategi for retsforfølgning af overtrædelser og sanktioner.

Hvad angår forøgelsen af antallet af kontroller, foreslog Kommissionen at hæve den minimumsprocenten til 3 % øjeblikkeligt, og en større andel af sådanne kontroller skal udføres i virksomhederne (mindst 50 % i modsætning til de nuværende 25 %), og den foreslog også at øge minimumsprocenten af udførte vejkontroller (mindst 30 % i modsætning til de nuværende 15 %). Hvad angår de samordnede kontroller, foreslog Kommissionen at øge det mindste antal fra to til seks pr. år og at fremme samarbejde og udveksling af bedste praksis mellem de stedlige retshåndhævende myndigheder.

For at forbedre kvaliteten af kontrolaktiviteterne foreslog Kommissionen et minimumsniveau for uddannelse af og udstyr til kontrolpersonalet, udvikling og gennemførelse af en national strategi for medlemsstaternes retshåndhævelse, udpegelse af et koordinerende organ, der skal føre tilsyn med denne strategi og etablere forbindelser med andre medlemsstaters retshåndhævende myndigheder. Hvad vejinfrastrukturen angår, skulle der skabes tilstrækkelige vigepladser, for at førere kan overholde deres hviletider og for at lette vejkontrollen. Hvad angår samarbejdet mellem medlemsstaternes retshåndhævende myndigheder, skulle der nedsættes et udvalg for at fremme udveksling af bedste praksis, opstille fælles regler for risikovurdering af selskaber med henblik på at målrette kontrolaktiviteterne, skabe enighed om ensartede attester for sygeorlov eller årlig ferie og om kriterier for en fælles elektronisk udveksling af oplysninger og efterretninger. Det var også hensigten at indføre fælles uddannelsesforløb.

I forbindelse med den fælles strategi for retsforfølgning af overtrædelser og sanktioner foreslog Kommissionen, at medlemsstaterne giver deres retshåndhævende myndigheder beføjelse til midlertidigt at tilbageholde køretøjer foruden andre nærmere bestemte sanktioner. Der blev foreslået økonomiske sanktioner, der står i forhold til overtrædelserne, mod personer i transportkæden, som har haft økonomisk fordel ved ikke at overholde reglerne. Der blev opstillet en fælles liste over alvorlige overtrædelser, og medlemsstaterne skulle give meddelelse om, hvilke sanktioner de har fastsat. Kommissionen skulle efterfølgende udarbejde en rapport med en analyse af de fastsatte sanktioner for alvorlige overtrædelser og konkludere, i hvilket omfang disse bør harmoniseres.

3- BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet har foretaget visse indholdsmæssige ændringer af Kommissionens forslag, hvoraf de fleste kan accepteres, idet de sikrer, at målene med forslaget opfyldes i sidste instans.

Den første ændring vedrører bestemmelserne om sanktioner og alvorlige overtrædelser. Rådet har flyttet bestemmelserne om tilbageholdelse af køretøjet, andre sanktionsmuligheder, som står til rådighed for de retshåndhævende myndigheder, samt medansvar og rimelige økonomiske sanktioner mod transportkæden for overtrædelser, til det beslægtede forslag til forordning om køre- og hviletider, der vil erstatte den nugældende forordning (EØF) nr. 3820/85. Da disse spørgsmål i højere grad omhandler overtrædelser af forordningens bestemmelser og hænger bedre sammen med dette forslag, ser Kommissionen med tilfredshed på, at de er placeret der. Da forordningens bestemmelser desuden får umiddelbar virkning, vil gennemførelsen blive mere ensartet. Imidlertid beklager Kommissionen, at Rådet ikke indføjede en fælles definition af alvorlige overtrædelser af arbejdsmarksreglerne. Dermed udvandes den efterfølgende artikel, der pålægger Kommissionen at rapportere om medlemsstaternes sanktioner over for alvorlige overtrædelser.

Den anden ændring består i, at forøgelsen af den overordnede mindste procentsats af kontroller og den forøgede mindste andel af kontroller, som udføres hos virksomheder eller på vejene, kædes sammen med indførelsen af den digitale fartskriver. Rådet har foreslået en trinvis forøgelse; i første omgang af minimumsandel af vejkontroller og kontroller hos virksomhederne fra den 1. januar 2008 og i anden omgang af minimumkontrolniveauerne fra den 1. januar 2009. Forøgelsen til et minimum på 3 % sker ikke længere umiddelbart, som Kommissionen havde foreslået, men først i 2011, efter et mellemliggende trin på 2 %, der først træder i kraft den 1. januar 2009. Da adskillige medlemsstater allerede på nuværende tidspunkt kontrollerer mere end 2 % uden fordelene ved den digitale fartskriver, er dette et

tegn på, at medlemsstaterne mangler ambitioner. Kommissionen er imidlertid parat til at leve med den lange forsinkelse, idet alle medlemsstater med denne lange introduktionsperiode bør kunne træffe forberedelser til at opfylde kravet om forøgelse af minimumkontrolniveauerne. Rådet har også fastsat en grænse på 4 % for yderligere forøgelser af den mindste procentsats af kontroller i kraft af udvalgsproceduren på betingelse af, at denne først kan indføres fra 2013 og kun hvis mere end 90 % af de kontrollerede køretøjer er udstyret med digital fartskriver. Til forskel fra Kommissionens forslag lægges der dermed et loft over yderligere forøgelser i kraft af udvalgsproceduren. Ændringen viser dog, at Rådet er villig til at overveje højere håndhævnelsesniveauer, og ud fra den synsvinkel må den betragtes som et positivt, om end forsinket, signal om, at der vil blive lagt vægt på håndhævelse. I 2013 vil betingelsen angående digitale fartskrivere sandsynligvis være opfyldt. Af den grund har medlemsstaterne i artikel 3 tilføjet, at der i forbindelse med kontrollerne indsamles statistiske oplysninger om den benyttede fartskrivertype, og at der i forbindelse med kontrollen ikke må forskelsbehandles på grundlag af typen af den benyttede fartskriver.

Den sidste større ændring går ud på, at håndhævelsen af de sektorspecifikke arbejdstidsregler i direktiv 2002/15/EF udelukkes fra direktivforslagets anvendelsesområde. Skønt Kommissionen ikke kan se logikken i et direktiv, der sigter mod at forbedre håndhævelsen af Fællesskabets arbejdsmarkedsregler og samtidig udelukker centrale arbejdsmarkeds-mæssige elementer, har den i lyset af modstanden fra et flertal af medlemsstater samtykket i at udelukke disse regler fra forslaget for at gøre det lettere for Rådet at nå til enighed om dossieret.

Desuden skelnede Rådet mellem på den ene side udpegelsen af et koordineringsorgan for internationale forbindelser, der indsamler statistikker vedrørende håndhævelsen fra de relevante kompetente myndigheder og etablerer forbindelser med de tilsvarende organer i andre medlemsstater, og på den anden side en frivillig udpegelse af et koordineringsorgan, der skal opstille og føre tilsyn med gennemførelsen af en national håndhævnelsesstrategi. I nogle medlemsstater vil disse to funktioner kunne varetages af to forskellige organisationer. Kommissionen ser med tilfredshed på, at der lægges vægt på en national håndhævnelsesstrategi og en vis samordning mellem de kompetente myndigheder, i det mindste hvad angår forbindelserne med de øvrige medlemsstater og Kommissionen.

Af Europa-Parlamentets 38 ændringsforslag ved førstebehandlingen accepterede Kommissionen helt eller delvis de 21. Rådet har indføjet 7 af disse i deres nuværende form, i princippet eller delvis i den fælles holdning. Skønt Kommissionen ikke forelagde et ændret forslag efter Europa-Parlamentets førstebehandling, har den ved drøftelser med Rådet tilkendegivet, hvilke af Europa-Parlamentets ændringsforslag den støtter, og hvilke den afviser, samt en begrundelse for dens standpunkt.

4- KOMMISSIONENS BEMÆRKNINGER I DETALJER

4.1 Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, og som og helt eller delvis er indarbejdet i den fælles holdning

I det følgende refereres der til betragtninger og artikler i den fælles holdning.

Ændringsforslag 3. Ordlyden af dette ændringsforslag afspejler sigtet med de centrale arbejdsmarkedsinstrumenter, som dette direktiv indeholder håndhævelsesforanstaltninger for. Rådet har indføjet det i betragtning 1 i en let ændret form.

Ændringsforslag 12 (delvis). Dette ændringsforslag sikrer overensstemmelsen mellem direktivforslagets titel og mål. Dette aspekt er indføjet i den fælles holdning.

Ændringsforslag 21. Statistikker, der indsamles i forbindelse med kontroller, rummer nu også oplysninger om den benyttede fartskrivertype for at undgå forskelsbehandling, og dette vil hjælpe med til at fastslå, om betingelsen for yderligere at forøge procentsatsen for kontroller, der er fastsat i artikel 2, stk. 2, andet afsnit, er opfyldt. Kommissionen kunne også acceptere inddragelsen af oplysninger om registreringslandet, men dette blev ikke indføjet i den fælles holdning.

Ændringsforslag 42. I bilag I, Del A, accepterer Kommissionen, at vejkontrollen også kan omfatte køretider henover en eller to uger samt hviletider henover en uge. Men selv om Rådet (Transport) nåede frem til en politisk aftale om Kommissionens ændrede forslag om køre- og hviletider den 11. juni 2004, hvori der er fastsat en ugentlig maksimal tilladt køretid, indeholder den fælles holdning om håndhævelsen af disse regler ikke en bestemmelse om, hvordan overholdelsen af denne nye grænse kontrolleres i forbindelse med vejkontrollen. Der er kun indført bestemmelser om kontrol af ugentlige hviletider i forbindelse med vejkontrollen. Kommissionen finder, at dette er en forspildt mulighed for at kontrollere køretiden.

4.2 Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, men som ikke er indarbejdet i den fælles holdning

Ændringsforslag 5. Med ændringsforslaget fastsættes et mål om indbyrdes kompatibilitet mellem de nationale kontrolsystemer. Kommissionen accepterede dette i princippet med forbehold af et samordning på EU-niveau. Indbyrdes kompatibilitet nævnes ikke i Rådets fælles holdning, men muligheden står åben for, at det nye udvalg, som nedsættes i henhold til artikel 13, kan beskæftige sig med dette emne.

Ændringsforslag 6, 7, 20, 63 og 29 (delvis). Med disse ændringsforslag tilstræbes det at styrke forslagens sigte med en mere præcis ordlyd. Forslagets oprindelige ordlyd bevares imidlertid i den fælles holdning.

Ændringsforslag 19 (delvis). Med ændringsforslaget pålægges medlemsstaternes retshåndhævende myndigheder at sikre en ligelig fordeling af kontrollen hos virksomhederne ved at fastsætte, at mindst 50 % af kontrollerne udføres hos SMV'er. Denne forpligtelse pålægges ikke med den fælles holdning.

Ændringsforslag 24 (delvis). I ændringsforslaget gives der forskellige eksempler på, hvor der kunne oprettes kontrolsteder. Kommissionen støttede overordnet set indføjjelsen om andre "sikre steder". I den fælles holdning er placeringen af kontrolsteder ikke behandlet nærmere.

Ændringsforslag 26. Med ændringsforslaget søges det sikret, at sovende førere ikke forstyrres unødvendigt af kontroller. Skønt Rådet havde sympati for hensigten bag dette ændringsforslag, fandt den det dog for problematisk at gennemføre i praksis.

Ændringsforslag 28. Med ændringsforslaget lægges der vægt på, at mulige overtrædelser undersøges af etableringslandets myndigheder med en supplerende kontrol hos den pågældende virksomhed inden for rammerne af gensidig bistand mellem medlemsstaterne. Den oprindelige ordlyd bevares i den fælles holdning, idet Rådet finder, at artikel 6, stk. 4, behandler dette emne fyldestgørende.

Ændringsforslag 31. Med dette ændringsforslag pålægges medlemsstaterne at offentliggøre de indsamlede data. Rådet var af den opfattelse, at det er tilstrækkeligt med Kommissionens beretning, som udarbejdes hvert andet år, og som inddrager specifikke data fra medlemsstaterne.

Ændringsforslag 32. Med dette ændringsforslag tilstræbes det at sikre, at sanktioner, herunder midlertidig tilbageholdelse af køretøjer, pålægges uden forskelsbehandling. Rådet har flyttet artiklen om sanktioner og tilbageholdelse til det beslægtede forslag om køre- og hviletider, og i den fælles holdning til dette forslag er der i artikel 19, stk. 1, indføjede bestemmelser mod forskelsbehandling, hvad angår de anvendte sanktioner.

Ændringsforslag 35 - 37. Målet med det første ændringsforslag er at udvide rammerne for, hvad der udgør en alvorlig overtrædelse af bestemmelsen om den maksimalt tilladte arbejdstid i direktiv 2002/15/EF. Rådet besluttede at fjerne dette direktiv fra forslagets anvendelsesområde og undlade at opstille en fælles liste over alvorlige overtrædelser. Dermed bortfalder henvisningen til, hvem listen gælder for, samt fristen for underretning om specifikke sanktioner. Dog anføres det i artikel 19, stk. 1, og artikel 27 i den fælles holdning om det beslægtede forslag om køre- og hviletider, at medlemsstaterne underretter Kommissionen om deres sanktionsbestemmelser inden et år.

Ændringsforslag 39. I dette ændringsforslag uddybes arten af Kommissionens rapport om sanktioner. I den fælles holdning fastholdes alene kravet om en rapport om sanktioner for alvorlige overtrædelser, idet den fælles liste over sanktioner for alvorlige overtrædelser er udeladt.

Ændringsforslag 40. Med dette ændringsforslag gives Kommissionen råderum til at offentliggøre retningslinjer for god kontrolpraksis i et dokument, der er særskilt fra den nuværende beretning, der offentliggøres hvert andet år. Den oprindelige ordlyd fastholdes i den fælles holdning.

4.3 Ændringsforslag, som Kommissionen har afvist, men som er indarbejdet i den fælles holdning

Ændringsforslag 19 (delvis). Med ændringsforslaget fastholdes den nuværende situation, hvor 15 % af den nugældende minimumsprocent af arbejdsdage, der kontrolleres, foretages i form af vejkontrol. Dette afspejles midlertidigt i den fælles holdning, men efter den 1. januar 2008 stiger procenten til minimum 30 %.

Ændringsforslag 23 (delvis). Den fælles holdning indeholder et krav om, at medlemsstaterne fører register over data, der er indsamlet i det foregående år.

Ændringsforslag 27. I den fælles holdning forbydes forskelsbehandling i forbindelse med vejkontroller med hensyn til, om køretøjer er udstyret med analoge eller digitale fartskrivere.

4.4 Ændringsforslag, som Kommissionen har afvist, og som ikke er indarbejdet i den fælles holdning

Ændringsforslag 1, 15, 34 og 66. Med disse ændringsforslag stilles der krav om, at kontrollen skal omfatte inspektion af førerattester udstedt i tredjelande. Den relevante forordning indeholder imidlertid allerede mere omfattende kontrolkrav, som medlemsstaterne skal opfylde.

Ændringsforslag 11. I ændringsforslaget stilles der krav om en henvisning til den nye forordning, der foreslås til erstatning af den gældende forordning (EØF) nr. 3820/85. Dette er ikke nødvendigt, idet henvisninger til sidstnævnte forordning efter vedtagelsen vil blive betragtet som henvisninger til den nye forordning.

Ændringsforslag 13, 14 og 16. Disse ændringsforslag indeholder en definition af fører og forholdet mellem AETR- og fællesskabsregler for køre- og hviletider. I den fælles holdning om det beslægtede forslag om køre- og hviletider er der fastsat en anden definition og et andet forhold. Disse vil gælde for forslaget om håndhævelsen.

Ændringsforslag 18, 30 og 41. Disse ændringsforslag er ukorrekte set ud fra et proceduremæssigt eller institutionelt synspunkt. En forøgelse af den minimumsprocent af arbejdsdage, der kontrolleres, kan ikke godkendes af Kommissionen og Europa-Parlamentet alene, de enkelte medlemsstater kan ikke sikre en entydig og ensartet fortolkning af bestemmelserne; dette kan alene sikres på fællesskabsniveau, og de gældende retsfor skrifter for udvalgsproceduren åbner ikke mulighed for et lovkrav om inddragelse af repræsentanter for arbejdsmarkedets parter.

Ændringsforslag 22 og 25. Kravet om at indføre så detaljerede oplysninger i registrene over den udførte kontrol forekommer ude af proportion. Tilsvarende forekommer et krav om ligevægt i kontrolintensiteten på de forskellige steder langs vejene at være for restriktivt.

Ændringsforslag 33. Gensidig bistand mellem medlemsstaterne med hensyn til strafpålægelse for konstaterede overtrædelser er erstattet af indførelsen af ekstraterritorialitet i forbindelse med sanktioner i det beslægtede forslag til forordning om køre- og hviletider.

Ændringsforslag 38. Kommissionen bør ikke være forpligtet til at forelægge et forslag om at harmonisere sanktioner, før resultatet af dens rapport vedrørende sanktionerne foreligger.

5- KONKLUSION

Selv om Kommissionen havde foretrukket at indføje håndhævelsen af arbejdstidsreglerne, en fælles liste over alvorlige overtrædelser og en hurtigere forøgelse af minimumskontrol-niveauerne i direktivet, finder Kommissionen, at den fælles holdning, der er vedtaget med kvalificeret flertal den 9.12.2004, i det væsentlige følger forslagetets sigte og strategi, og Kommissionen kan derfor støtte holdningen.