



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 27.06.2005
KOM(2005) 0301 endelig

2001/0241 (COD)

KOMMISSIONENS UDTALELSE

**i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c,
om Europa-Parlamentets ændringsforslag
til Rådets fælles holdning til forslaget til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring
af Rådets forordninger (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98**

Og ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 250, stk. 2

KOMMISSIONENS UDTALELSE

**i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c,
om Europa-Parlamentets ændringsforslag
til Rådets fælles holdning til forslaget til**

**EUROPA-PARLAMENTETS
OG RÅDETS FORORDNING**

**om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring
af Rådets forordninger (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98**

1. INDLEDNING

Ifølge EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c, skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringsforslag, Kommissionen stiller ved andenbehandlingen. Kommissionen fremsætter her sin udtalelse om Parlamentets 43 ændringsforslag.

2. BAGGRUND

Tidspunkt for forslagens forelæggelse for Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2001)573 endelig udgave - 2001/0241(COD))	12. oktober 2001
Tidspunkt for Det Europæiske, Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse	29. maj 2001
Tidspunkt for Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen	14. januar 2003
Tidspunkt for forelæggelse af det ændrede forslag dokument KOM(2003)0490	11. august 2003
Tidspunkt for enstemmig vedtagelse af den fælles holdning	9. december 2004
Tidspunkt for Europa-Parlamentets vedtagelse af en beslutning ved andenbehandlingen med 43 ændringsforslag til den fælles holdning	13. april 2005

3. FORSLAGETS FORMÅL

Kommissionens forslag søger at forenkle, tydeliggøre og ajourføre reglerne i Rådets forordning (EØF) 3820/85 af 31. december 1985¹ om pauser og hviletider for chauffører, da

¹ OJ L 370, 31.12.1985, p.1

de er udviklede og fortolkes og anvendes forskelligt i medlemsstaterne, og desuden skal de nødvendigvis genspejle de betydelige ændringer, der er sket i vejtransportsektoren de sidste 20 år.

Når det gælder forenkling, afløser forslaget den komplicerede kompensationsordning for reducerede daglige og ugentlige hvileperioder og indskrænker de utallige særordninger for bestemte sektorer til det mindst mulige. Tydeligheden forbedres ved indførelse af et betydeligt antal nye definitioner og ved at oprette et udvalg, der skal tage sig af stridsspørgsmål, mens fritagelser og undtagelser ajourføres og koncentrerer, så de afspejler den voksende privatisering af offentlig transport og begrænser misbrug. En bedre håndhævelse fremmes ved at indføre ekstra territorialitet for sanktioner samt formodning om arbejdsgiveransvar og medansvar for hele transportkæden.

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

4.1. Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret

Kommissionen kan som helhed acceptere 14 ændringsforslag af i alt 43. Tre ændringsforslag kan accepteres uændret: 14, 33 og 76; et ændringsforslag - 45 - kan accepteres delvist; ti ændringsforslag kan accepteres i princippet eller efter omredigering: 1, 3, 5, 7, 9, 10, 15, 26, 38 og 43.

4.1.1 Ændringsforslag, som er blevet accepteret efter omredigering

Ændringsforslag 1 opfordrer AETR overenskomstens signatarstater og Fællesskabet til at tilpasse AETR overenskomsten til den nye forordning snarest muligt. Kommissionen kan tilslutte sig denne målsætning, men betragtningen bør ikke være noget indgreb i fællesskabets og medlemsstaternes respektive kompetence.

Betragtning 8.

“(8) Bestemmelserne i Den Europæiske Overenskomst af 1. juli 1970 om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (*AETR*), som ændret, bør fortsat gælde på hele strækningen, hvis det drejer sig om godstransport og personbefordring ad vej, der udføres mellem Fællesskabet og et andet land end Schweiz og de lande, der deltager i aftalen om det økonomiske samarbejdsområde eller via et sådant land med køretøjer registreret i en medlemsstat eller i et hvilket som helst land, som er kontraherende part i AETR overenskomsten. ***Det er ønskeligt, at AETR overenskomsten ændres, så den bringes i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser.***”

Ændringsforslag 7 giver udtryk for, at håndhævelsen af bestemmelsen om den samlede køretid i en to-ugers periode bør kunne kontrolleres på vejen. Det indgår allerede indirekte i betragtning 14. En direkte henvisning til en ændring i forordning (EØF) nr. 3821/85 er imidlertid ønskelig. Kommissionen foretrækker, at vejkontrollen af de 28 dage opbygges trinvis, og det bør fremgå af teksten, som derfor lyder således:

31(b) (nyt)

“(31b) Erfaringerne viser, at bestemmelserne i denne forordning og navnlig bestemmelsen om den samlede maksimale køretid i en to-ugers periode og kompensationsordningerne for reducerede ugentlige hviletider ikke kan håndhæves, medmindre der som led i vejkontrollen gennemføres en effektiv kontrol i forhold til den samlede pågældende periode; *førerne bør*

have mindst 15 dages registrering til rådighed, og efter den 1. januar 2008 mindst 28 dages registrering.”

Ændringsforslag 26 opstiller en definition på ‘køretid’. Kommissionen ville foretrække en mindre indviklet definition, der blot knytter dette tidsrum sammen med det, der registreres som ‘kørsel’ af fartskriveren, nemlig:

Artikel 4, litra ia (nyt)

“(ia) "køretid": varigheden af den kørselsaktivitet, der registreres af et kontrolapparat, som svarer til definitionen i bilag 1 og bilag 1B i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85.”

4.1.2 Ændringsforslag, som er blevet accepteret i princippet

Ændringsforslag 3. Kommissionen accepterer, at der bør sættes ind på at sikre klarheden og ensartet anvendelse af reglerne ved hjælp af den foreslåede udvalgsprocedure, men en definitiv ensartet fortolkning kan kun foretages af Den Europæiske Domstol. Den ændrede tekst lyder således:

Ændringsforslag 13

“(13) Alle nøgleudtryk bør defineres udførligt for at lette fortolkningen og for at sikre, at denne forordning anvendes ensartet. *Desuden bør det gennem det ved **Artikel 24 nedsatte udvalg efter bestemmelserne i artikel 25** tilstræbes, at de nationale kontrolorganer [.....] anvender denne forordning ensartet.* Definitionen på "uge" i denne forordning bør ikke forhindre, at føreren kan starte sit arbejde på en hvilken som helst dag i ugens løb.”

Ændringsforslag 5 udgør nu en særlig betragtning til overgangsforanstaltningerne i artikel 28, stk. 2, i Rådets fælles holdning om fælles aldersgrænsebestemmelser for førerne. Betragtningen bør kun henvise til minimumsalderen for førere, ikke for deres medhjælpere.

Betragtning 29(a)

“(29a) *Eftersom bestemmelserne vedrørende mindstealderen for førere nu er fastlagt i artikel 5 i Direktiv 2003/59/EF¹ og skal gennemføres inden 2009, er det kun overgangsbestemmelserne vedrørende førernes [...]mindstealder, der er påkrævet i denne Forordning.*”

Ændringsforslag 9 indfører en direkte henvisning til det nuværende direktiv om minimale håndhævelsesniveauer for denne forordning og angiver den kortere tidsramme for den procentvise forøgelse af kontrollen, som Parlamentet foretrækker, foruden behovet for også at medtage håndhævelse af arbejdstidsreglerne. Kommissionen kan acceptere indsættelse af en henvisning til håndhævelsesdirektivet med den foreslåede procentvise forøgelse og en henvisning til håndhævelsen af arbejdstiden, men ville foretrække at fastholde Rådets mindre ambitiøse men opnåelige tidsfrister.

Betragtning 31

“(31d) Artikel 2, stk. 2 i Rådets Direktiv 88/599/EØF foreskriver årlig kontrol af mindst 1 % af arbejdsdagene, hvoraf mindst 15 % skal kontrolleres på vejene og mindst 25 % i virksomhedernes lokaler. På grund af adskillige tidligere overtrædelser bør antallet af kontrollerede dage gradvist øges til mindst 2 % fra den 1. januar 2009, 3 % fra den 1. januar 2001 og 4 % fra den 1. januar 2013. Mindst 30 % af de arbejdsdage, der kontrolleres, bør

*kontrolleres på vejene og mindst 50 % i virksomhedernes lokaler, da kun sådanne tilsyn gør det muligt at kontrollere førerens samlede arbejdsmønster. Direktiv 88/599/EØF bør desuden ændres med henblik på at sikre tilsyn med håndhævelsen, når **det gælder** Direktiv 2002/15/EF."*

Ændringsforslag 10 tilråder, at bestemmelserne om den digitale fartskriver og dens indførelse samordnes med bestemmelserne i den foreslåede forordning. Kommissionen kan tilslutte sig denne målsætning og mener, at det nuværende indførelsestidspunkt, dvs. den 5. august 2005, vil sikre, at køretøjer, som er forsynet med digital fartskriver, er på markedet tidligt nok til, at de kan benyttes sammen med de foreslåede regler.

Betragtning 31(e) (ny)

"Gennemførelsen af bestemmelserne vedrørende den digitale fartskriver **bør foregå på en sådan måde, at den supplerer gennemførelsen** af denne forordning, således at de sociale bestemmelser inden for vejtransport kan kontrolleres og håndhæves så effektivt som muligt."

Ændringsforslag 15 fritager traktorer med en højeste tilladt hastighed på ikke over 40 km/t, men knytter dem til en definition i artikel 4. Kommissionen kan acceptere, at landbrugs- og skovbrugstraktorer med denne højeste tilladte hastighed fritages, men kan ikke acceptere den mere generelle fritagelse for trækenheder, som en tilknytning til definitionen i artikel 4 indebærer.

Artikel 3, litra (ba) (nyt)

"(ba) landbrugs- og skovbrugstraktorer med en højeste tilladte hastighed på ikke over 40 km i timen;"

Ændringsforslag 38 ophæver den nationale undtagelse for specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr. Kommissionen kan i princippet acceptere dette ud fra den betragtning, at en generel fritagelse er mere hensigtsmæssig for sådanne køretøjer end en national undtagelse, da nogle af dem kan krydse nationale grænser under udførelse af deres arbejde. Den konstaterer imidlertid, at Parlamentet ikke fastsætter en generel fritagelse og dermed ønsker at fjerne enhver fritagelse eller undtagelse for disse køretøjer. Kommissionen er imod denne holdning af praktiske grunde, da vejtransport med disse specialkøretøjer er en støtteaktivitet. En sådan transport må nødvendigvis være forholdsvis langsom og bliver ikke udsat for konkurrencepres. Kommissionen genindsætter derfor en generel fritagelse for denne kategori:

Artikel 3, litra ba (ny)

"(ba) specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr;"

Ændringsforslag 43 foreskriver, at medlemsstaterne på Kommissionens forslag skal fastlægge en række generelt forekommende overtrædelser, som skal inddeles i kategorier efter, hvor alvorlige de er. Medlemsstaterne skal derpå fastsætte sanktioner for disse overtrædelser. Kommissionen kan tilslutte sig formålet, men mener ikke, at den foreslåede procedure er i overensstemmelse med traktatens institutionelle system. Kommissionen mener, at fastlæggelsen af generelt forekommende overtrædelser og deres inddeling i kategorier i stedet bør foretages af Kommissionen efter proceduren i artikel 24.

Artikel 19, stk. 1

“1. **Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 24** bestemmelser om en række generelt forekommende overtrædelser af denne forordning og forordning (EØF) nr. 3821/85, som inddeles i kategorier efter, hvor alvorlige overtrædelserne er. Medlemsstaterne fastsætter sanktioner for sådanne overtrædelser og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af denne forordning og af Forordning (EØF) nr. 3821/85 ikke pålægges mere end en sanktion eller indledes mere end en retsforfølgning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger og sanktionsbestemmelser inden den dato, der er fastsat i artikel 29, andet afsnit. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom.”

4.1.3 Ændringsforslag, som er blevet delvist accepteret

Ændringsforslag 45 pålægger Kommissionen for det første at bistå medlemsstaterne i deres indbyrdes dialog vedrørende den nationale fortolkning og anvendelse af forordningen og for det andet at forelægge et forslag til ensartede bestemmelser for fortolkning og anvendelse af forordningen. Kommissionen kan acceptere ændringsforslagets første del, da denne dialog kommer til at foregå inden for rammerne af det nye udvalg, som skal nedsættes. Den vil imidlertid ikke forpligte sig til at foreslå en ensartet fortolkning af forordningen, da dette ville begrænse dens initiativret i henhold til traktaten. Ifølge artikel 25 kan denne opgave udføres af det udvalg, der nedsættes ved artikel 24.

Artikel 22, stk. 3, litra a) (nyt)

“3a. Kommissionen bistår medlemsstaterne i deres indbyrdes dialog vedrørende den nationale fortolkning og gennemførelse af denne forordning.”

4.2. Ændringsforslag, som Kommissionen har forkastet

29 ændringsforslag er blevet forkastet: 2, 4, 6, 8, 12, 13, 17, 18, 21, 23, 24, 25, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 42, 44, 52, 54, 67 og 69.

4.2.1 Generelle fritagelser og nationale undtagelse

Over for **ændringsforslag 4, 17, 21, 36, 37, 39** og **69** fastholder Kommissionen det synspunkt, at der er brug for en strengere holdning til fritagelser og undtagelser. Humanitær nødhjælp (**ændringsforslag 17**) er et vidt begreb og kan gives i underentreprise til erhvervsvirksomheder. Privatiserede værker og tjenesteydelser eller tjenester, som privatiserede foretagender konkurrerer om, er stadig udsat for konkurrencepres (**ændringsforslag 4, 37 og 69**).

På baggrund af den nationale undtagelse i artikel 13, stk. 1, litra d) for køretøjer, der benyttes af førere, hvis hovedaktivitet ikke er kørsel, er Kommissionen imod **ændringsforslag 21**, der indfører en generel fritagelse for nogle vogntog, der omfattes af denne undtagelse, og hæver den afstand, disse vogntogs fritagelse gælder for, til 100 km. Kommissionen mener, at bestemmelsen i den fælles holdning er tilstrækkelig. Kommissionen forkaster også **ændringsforslag 36**, der fjerner vægtgrænsen på 7,5 t fra denne nationale undtagelse, da førerne af køretøjer over 7,5 t skal være i besiddelse af et erhvervskørekort. Sådanne store køretøjer bliver normalt kun benyttet til erhvervsformål og køres af erhvervschauffører.

Ændringsforslag 39, som drejer sig om en national undtagelse for transport af levende dyr til lokale markeder, omfattes allerede af artikel 13, stk. 1, litra b), hvor en 100 km radius tillades - Kommissionen mener, at Rådets undtagelse bør være tilstrækkelig.

4.2.2 Hviletids- og pausebestemmelser

Kommissionen kan i princippet støtte **ændringsforslag 24 og 29**, som øger den daglige hviletid til 12 timer, men i praksis erkender den, at Rådets fælles holdning er et skrøbeligt kompromis mellem medlemsstaterne, og den vil derfor forkaste disse to ændringsforslag. Hvad **ændringsforslag 30** angår, forstår den de trafiksikkerhedsmæssige betænkeligheder ved at tillade førerne af alle typer passagerbefordringskøretøjer at køre 12 dage i træk uden en ugentlig hviletid. Med hensyn til at tilbringe hviletiden i et holdende køretøj (**ændringsforslag 31**) mener Kommissionen stadig, at en reduceret ugentlig hviletid kan tilbringes i et hensigtsmæssigt udstyret køretøj, da køretøjernes indretning er blevet forbedret meget i de sidste 20 år.

Kommissionen forkaster **ændringsforslag 28** om pauser, da det ikke behandler problemet med eventuelt misbrug af de tidsopdelte pauser.

4.2.3 Ændringsforslag, der giver anledning til klarheds- og anvendelighedsprobleme

Kommissionen forkaster en række ændringsforslag, som gør teksten mere kompliceret og mindre klar og skaber håndhævelsesvanskeligheder i praksis.

Andringsforslag 18, 34 og 35 er unødvendige, det første fordi de fritagne køretøjer i forvejen ikke er omfattede, det andet fordi bestemmelsen allerede findes i direktiv 2002/15/EF, og det sidste fordi altomfattende kollektive aftaler i vejtransportsektoren ikke ligefrem er nogen sædvane i medlemsstaterne

Ændringsforslag 2, 12 og 13 lader forordningen omfatte køretøjer som er registreret i tredjelande, der ikke er parter i AETR-overenskomsten, på den del af strækningen, der tilbagelægges i Unionen. Kommissionen gik oprindeligt ind for denne løsning efter Parlamentets førstebehandling, men den erkender, at

- det strider mod AETR-overenskomsten, som alle 25 medlemsstater har underskrevet
- det ville skabe et misforhold i den fælles holdnings tekst: på den samme strækning - ville køretøjer, som er registreret i Fællesskabet, være omfattet af AETR-reglerne, mens køretøjer, der er registreret i tredjelande uden for AETR, ville være omfattet af forordningen
- det ville kunne betyde, at hvis et køretøj, som er registreret i et tredjeland uden for AETR, kører gennem et tredjeland, som er medlem i AETR, på vej til Unionen, ville både AETR-reglerne og forordningen gælde på den samme strækning.

Kommissionen forkaster derfor disse ændringsforslag af hensyn til klarheden og enkelheden. Den påpeger imidlertid, at den accepterer princippet i **ændringsforslag 1**, som går ud på at tilpasse AETR-overenskomsten til den nye forordning snarest muligt.

Ændringsforslag 44 begrænser tilbageholdelse af køretøjet til en midlertidig sanktion, men angiver ikke klart, under hvilke omstændigheder denne foranstaltning kan træffes, og hvornår den bør ophøre. Derfor forkaster Kommissionen dette ændringsforslag.

Flere ændringsforslag giver definitionsvanskeligheder. **Ændringsforslag 23** ændrer definitionen på ”fører”, men indebærer, at der kan forlanges bevis på, hvad formålet er. Kommissionen foretrækker det bredere, mere omfattende udtryk ”for i givet fald at kunne”. **Ændringsforslag 25** genindfører forbindelsen mellem reduceret ugentlig hviletid og stedet, hvor den tilbringes, og fastsætter, at langturschauffører kan kompensere inden for et tidsrum på 3 uger. For det første er der ikke nogen definition på langturschauffør, og for det andet kan det af trafikikkerhedsmæssige grunde indvendes, at langtidschauffører ikke bør kunne udsætte kompenseringsperioden i en længere periode.

Flere ændringsforslag skaber praktiske vanskeligheder. **Ændringsforslag 6** tilråder en begrænsning af overgangsperioden for de europæiske køretøjers overgang fra analoge til digitale fartskrivere. Det er al ære værd, men kan ikke lade sig gøre i praksis, da nogle af de ældre køretøjer i national transport ikke kan udstyres med digital fartskriver. **Ændringsforslag 42** pålægger Kommissionen at aflægge rapport om brugen af undtagelsesbestemmelserne. Det vil være vanskeligt i praksis, da bestemmelserne ikke altid sigter på bestemte interessegrupper, som har identificerbare repræsentanter i alle medlemsstater. Kommissionen mener imidlertid, at der allerede har været tilstrækkeligt tid til, at de direkte berørte kunne gøre deres synspunkter gældende, og at der kunne holdes samråd i medlemsstaterne. Den har ikke planer om at behandle spørgsmålet igen i et særskilt forslag. **Ændringsforslag 67** omdefinerer flermandsbetjening ved at tillade, at der kun er en mand til stede både i turens første og sidste time. Dette er for det første en selvmodsigelse, men hvad vigtigere er, betyder det, at en inspektør ikke har nogen sikker mulighed for at konstatere, om en enlig fører har haft ledsagelse i de forudgående 21 timer og derfor kan benytte sig af de mere liberale bestemmelser for køre- og hviletider under denne ordning. **Ændringsforslag 32** forbyder betaling i forhold til den tilbagelagte strækning eller den transporterede godsmængde. Dette forbud ville medføre en al for stiv løn- eller bonusordning og begrænse sektorens fleksibilitet unødigt. Det er en tilstrækkelig forudsætning, at færdselssikkerheden ikke bringes i fare.

4.2.4 Ændringsforslag i forbindelse med indførelse af den digitale fartskriver

Eftersom medlemsstaterne er langt fremme med forberedelsen, mener Kommissionen ikke, at der er nogen begrundelse for Parlamentets forslag om at udsætte fristen for obligatorisk installering af digital fartskriver i nye køretøjer til 5. august 2006 og fristen for obligatorisk installering i køretøjer, der tages i brug for første gang, til 5. august 2007. Den mener heller ikke, at der er nogen begrundelse for at give medlemsstaterne en yderligere frist på 12 måneder til at udstede de nødvendige førerkort. Den forkaster derfor **ændringsforslag 52** og **54**.

4.2.5 Bestemmelser, som hører bedre hjemme i det foreslåede håndhævelsesdirektiv

Ændringsforslag 8 og **40** går i mange enkeltheder med hensyn til bestemmelserne i det foreslåede håndhævelsesdirektiv og omfatter mulige ændringer til Rådets fælles holdning til direktivet. Kommissionen mener, at disse ændringer hører bedre hjemme i direktivet og kan skabe forvirring, hvis de anbringes i forordningen, og den forkaster derfor disse to ændringsforslag.

5. KONKLUSION

Under henvisning til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, ændrer Kommissionen sit forslag som angivet i det foregående.