



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.12.2004
KOM(2004) 817 endelig

2001/0241 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

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

vedrørende

Rådets fælles holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

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

vedrørende

Rådets fælles holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport

1- BAGGRUNDEN

Dato for fremsendelse af forslaget til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2001) 573 endelig C5-0485/2001 -2001/0241(COD):	12. oktober 2001
Udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	29. maj 2002
Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen:	14. januar 2003
Dato for fremsendelse af det ændrede forslag, dokument KOM(2003)0490 – C5-0394/2003):	11. august 2003
Vedtagelse af den fælles holdning:	11. juni 2004

2- FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Rådets forordning (EØF) 3820/85 af 31. december 1985¹ fastsætter regler for køreperioder, pauser og hvileperioder for førere af køretøjer, som er omfattet af denne forordning, med sigte på en harmonisering af konkurrencevilkårene inden for landtransport og en forbedring af trafiksikkerheden og førernes arbejdsforhold. På baggrund af reglernes udviklede karakter, forskellene i fortolkning og gennemførelse fra den ene medlemsstat til den anden og de betydelige ændringer, der har fundet sted i vejtransportsektoren over de seneste 15 år, har Kommissionen vedtaget et forslag til en ny forordning med henblik på at forenkle, tydeliggøre og ajourføre reglerne. Hvad forenkling angår, så er det udviklede kompensationssystem for reducerede daglige og ugentlige hvileperioder erstattet, og de talrige særordninger for bestemte sektorer er skåret ned. Forordningen er gjort tydeligere ved at tilføje et betydeligt antal nye definitioner og ved at nedsætte et udvalg, som skal behandle stridsspørgsmål, samtidig med at fritagelser og undtagelser er blevet ajourført og fokuseret bedre med henlik på afspejle den private sektors tiltagende rolle som leverandør af offentlige tjenester og på at begrænse misbrug. En bedre håndhævelse fremmes ved at indføre ekstraterritorialitet for sanktioner samt formodning om arbejdsgiveransvar og –medansvar for hele transportkæden.

¹ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

Kommissionen foreslog også, at reglerne skulle tage udgangspunkt i en ”fleksibel” uge frem for en kalenderuge. Den efterfølgende vedtagelse af sektordirektivet om arbejdstid, direktiv 2002/15/EC², som bygger på en kalenderuge, understregede dog behovet for en ensartet tilgang til spørgsmålet. Kommissionen lyttede til Parlamentets udtalelse om forslaget, som gik ind for at vende tilbage til kalenderugeberegningemetoden og for en stor del af den nuværende forordnings fleksibilitet. Kommissionens ændrede forslag indarbejdede størstedelen af Parlamentets ændringsforslag, idet den genindførte en vis fleksibilitet, f.eks. ved at genindføre begrænsede kompensationsordninger for ugentlig hviletid, samtidig med at den søgte, at opretholde en balance med hensyn til muligheden for at håndhæve reglerne. For at lette drøftelserne i Rådet blev der også indarbejdet en række konstruktive punkter i ændringsforslaget, hvor en konsensus i Rådet var sandsynlig, f.eks. en ajourføring af bestemmelserne om digitale fartskrivere i forordning (EØF) 3821/85³. I denne forordning udvidede Kommissionen samtidig på opfordring af Parlamentet antallet af forudgående dage, som kan kontrolleres af håndhævelsesmyndighederne på vejene, fra 8 til 15 dage, således at håndhævelsesmyndighederne på vejene har større råderum.

3- BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet har foretaget en række generelle ændringer i forhold Kommissionens forslag; de kan accepteres, fordi de vil sikre, at målene nås.

Den første ændring vedrører indsættelsen af en artikel, som udsætter datoen for indførelsen af den digitale fartskriver til den 5. august 2005. Rådet mente, at det ville give retssikkerhed, idet der ikke ville være nogen køretøjer udstyret med sådanne fartskrivere til rådighed inden den nuværende retlige frist den 5. august 2004. Kommissionen kunne godtage denne bestemmelse, men for at garantere fuldstændig retssikkerhed bør det i teksten anføres, at datoen 5. august 2005 erstatter datoen 5. august 2004 fra sidstnævnte dato.

Den anden ændring er at den fælles holdning indeholder en kompromistekst om en daglig og ugentlig hvilepakke. Sammenholdt med den nuværende forordning opvejer denne tekst en mere restriktiv bestemmelse om opdelt hvile på 3 timer plus 9 timer med fjernelsen af kompensationsordninger for tre daglige hviletider – reduceret fra 11 til 9 timer - mellem to ugentlige hviletider. For ugentlig hviletid bibeholdes den nuværende kompensationsordning i slutningen af en tre-ugers periode, men indfører muligheden for en længere kontrolperiode ved kontrol på vejen (op til 15 foregående dage frem til 1.1.2008 og derefter op til 28 dage). Herudover skal en fører inden for to på hinanden følgende uger gennemføre en normal ugentlig hvileperiode på mindst 45 timer. Den fælles holdning indeholder også en mere detaljeret oversigt over pauser.

Kommissionen glæder sig over den forenkede nye opdelte daglige hvileperiode, men finder, at ordningen for en reduceret daglig hvileperiode er et tilbageskridt for så vidt angår trafiksikkerhed og arbejdsforhold. Kommissionen kan acceptere fortsættelsen af den lange kompensationsperiode for ugentlig hviletid, og mener at den nye bestemmelse om mindstelængden for en normal ugentlig hviletid i en to-ugers periode er en fordel, samtidig med at muligheden for at kontrollere en periode på op til 28 dage på vejene er en fordel for håndhævelsesmyndighederne.

² EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.

³ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

Som tredje ændring indarbejder den fælles holdning størstedelen af artikel 9 om overtrædelser og sanktioner fra forslaget om kontrol på vejtransportområdet, som man også nåede til politisk enighed om den 11. juni 2004 ved Rådets møde (Transport). Kommissionen er dog skuffet over, at listen over almindelige alvorlige overtrædelser er udeladt. Disse bestemmelser vil derfor have direkte virkning.

Endelig forholder det sig således, at selv om listen over nationale undtagelser er blevet udvidet lidt, så er størstedelen af de generelle fritagelser og nationale undtagelser i den fælles holdning stort set stadig mere restriktive end det er tilfældet i forordning (EØF) 3820/85.

Af Europa-Parlamentets 69 ændringsforslag ved førstebehandlingen accepterede Kommissionen helt eller delvis de 47. Heraf har Rådet medtaget 34 enten ordret eller i princippet i sin fælles holdning.

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 1, 33, 37 og 44. Den fælles holdning genindfører kalenderugeberegningemetoden.

Ændringsforslag 2-5, 7, 12(delvis), 18(delvis), 25-27, 30, 41, 43, 51(delvis), 52, 53, 62, 64(delvis), 65 og 66. Alle disse ændringsforslag tydeliggør teksten og er afspejlet i den fælles holdning.

Ændringsforslag 17 og 54. Tilføjelsen af en generel undtagelse for historiske køretøjer, som ikke anvendes til erhvervsmæssige formål, er logisk og medtaget i den fælles holdning. Ligeledes bør lokale posttjenester fortsat være undtaget ud fra en betragtning om, at kørsel ikke er hovedaktiviteten.

Ændringsforslag 21, 34, 47 og 107(delvis). Disse ændringer indfører en større grad af fleksibilitet for sektoren.

Ændringsforslag 31, 32 og 45. Disse ændringer indgår som led i kompromispakken om daglig og ugentlig hviletid.

Ændringsforslag 48. Dette ændringsforslag indfører medansvar for hele transportkæden. Den fælles holdning fremhæver i artikel 10, stk. 4, listen over, hvem der potentielt er medansvarlig, og er koncentreret omkring kontraktligt aftalte tidsplaner.

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

Ændringsforslag 14-16. Disse ændringsforslag søger at udvide forordningens anvendelsesområde til at omfatte kurér- og ekspresforsendelsestjenester samt køretøjer registreret i tredjelande over hele den strækning, som disse tilbagelægger i EU. Kommissionen var ikke uenig i forslagene, men der var ringe støtte i Rådet til også at omfatte

forsendelsestjenester, og spørgsmålet om forordningens og AETR's anvendelsesområde behandles på anden vis i den fælles holdning.

Ændringsforslag 28 og 29. Disse ændringsforslag tydeliggør definitionen af ”fører” og tilføjer en definition af køretid. Rådet foretrak Kommissionens oprindelige, bredere definition af fører og mente, at en definition af ”køretid” var omstridt og unødvendig. Den fælles holdning genindsætter Kommissionens oprindelige forslag.

Ændringsforslag 78 (delvis). Ændringsforslaget genindfører to typer reduceret ugentlig hvile (36 timer på hjemstedet, 24 timer væk fra hjemstedet) med kompensation for fører i langtursfart inden for tre uger. Kommissionen accepterede genindførelsen af det to typer reduceret ugentlig hviletid sammen med tidligere kompensation for reduceret ugentlig hviletid. Som en del af kompromis’et om ugentlig hviletid, går den fælles holdning tilbage til forordning (EØF) 3820/85 for så vidt angår kompensationsordninger, samtidig med at de to typer reduceret ugentlig hviletid undgås.

Ændringsforslag 42 (delvis). Ændringsforslaget genindfører en opdelt daglig hviletid, hvilket Kommissionen accepterede for at fremme en større fleksibilitet i sektoren. Den fælles holdning omfatter også opdelt daglig hviletid, men ikke i sammenhæng med dette ændringsforslag.

Ændringsforslag 9-11, 60, 63 og 70 Disse ændringsforslag søgte at indføre håndhævelsesforanstaltninger i forbindelse med denne forordning. Kommissionen tog hensyn til forslagene ved udformningen af sit forslag om kontrol⁴ og også (for ændringsforslag 9 og 70(a)) ved sit forslag om ændring af forordning (EØF) 3821/85, således at de forudgående 15 dage kan kontrolleres ved kontrol på vejene. Den fælles holdning afspejler bedre hensigten med disse to ændringer ved at tillade kontrol af op til 28 forudgående dage fra den 1.1.2008.

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

Ændringsforslag 20. Ændringsforslaget genindsætter den bredere generelle undtagelse for specialkøretøjer til lægelige formål og er medtaget i den fælles holdning.

Ændringsforslag 23, 24 og 58. De første to ændringsforslag genindsætter generelle undtagelser for køretøjer, der benyttes til indsamling af mælk fra gårde og til returnering af mælkejunger, samt den nuværende forordnings omfattende liste over køretøjer, der benyttes af myndighederne. Ændringsforslag 58 genindsætter transport af slagtede dyr/slagteaffald, så det nu er en national undtagelse. Den fælles holdning bekræfter alle som nationale undtagelsesmuligheder (artikel 13, stk. 1, litra l), h) og n), samtidig med at Kommissionens reducerede liste over køretøjer, som benyttes af myndighederne, bibeholdes.

Ændringsforslag 49. Dette ændringsforslag erstatter transportvirksomheders ansvarsfraskrivelse i forbindelse med overtrædelser med to yderligere krav om registrering og en forpligtelse til at kontrollere en førers samlede arbejdstid. Indholdet af disse tilføjelser er indarbejdet i den fælles holdning i artikel 19(bis).

⁴ EUT L 111 af 17.4.2004, s. 75.

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

Ændringsforslag 6. Hermed pålægges en kontrol af den aktuelle dag og de foregående 27 dage ved kontrol på vejene. Den fælles holdning giver fortsat kontrolpersonalet et vist råderum, men fra den 1.1.2008 er der mulighed for at kontrollere de foregående 28 dage.

Ændringsforslag 8. Dette ændringsforslag søger at indføre en frist for montering af digitale fartskrivere i alle køretøjer i drift. Det er dog ikke alle af disse køretøjer, som er udformet således, at de kan udstyres med en digital fartskriver.

Ændringsforslag 13. Ændringsforslaget søger at medtage begrænsningerne af den højst tilladte arbejdstid fra sektordirektivet om arbejdstid, direktiv 2002/15/EF, i forordningen. Den fælles holdning medtager ikke ændringsforslaget i denne form, men artikel 6, stk. 2, medtager indholdet, idet det anføres, at den højst tilladte arbejdstid ikke må overskrides.

Ændringsforslag 19. Hermed indføres en generel fritagelse for køretøjer, som anvendes til humanitære nødhjælpstransporter.

Ændringsforslag 22. Hermed fritages køretøjer på højst 3,5 t, som anvendes til ikke-erhvervsmæssige formål. Alle køretøjer, som ikke vejer over 3,5 t, er i forvejen ikke omfattet af forslaget.

Ændringsforslag 35. Hermed genindsættes artikel 5 i forordning (EØF) 3820/85 om minimumsalderen for førere af køretøjer til godstransport eller personbefordring. Disse bestemmelser er dog allerede indført med artikel 5 i direktiv 2003/59/EF⁵.

Ændringsforslag 39. Ændringsforslaget begrænser førerens forpligtelse til at registrere kørsel med køretøjer, der ikke er omfattet af forordningen, til køretøjer til personbefordring i byer. Den fælles holdning medtager al kørsel med alle erhvervsmæssige køretøjer, som ikke er omfattet af forordningen, men anfører, at denne kørsel skal registreres som "andet arbejde".

Ændringsforslag 83. Hermed foreslås for hver 4½ time en pause på 30 min., som kan opdeles i to perioder på hver 15 min. Den fælles holdning bibeholder pausen på 45 min., men tillader, at pausen opdeles i perioder på mindst 15 min.

Ændringsforslag 55-57 og 59. Ændringsforslagene søger at genindsætte nationale undtagelser for visse køretøjsgrupper, som var fjernet i Kommissionens forslag. De er ikke medtaget i den fælles holdning.

Ændringsforslag 67 og 69. Disse ændringsforslag indfører retlige bestemmelser, som er i modstrid med udvalgsproceduren.

Ændringsforslag 68. Dette ændringsforslag pålægger Kommissionen at forelægge et forslag til ensartet fortolkning af reglerne. Det er via det nye udvalg, at der skal skabes en ensartet tilgang til disse bestemmelser.

⁵ EUT L 226 af 10.9.2003, s.4.

5- KONKLUSION

Kommissionen finder, at den fælles holdning, som blev vedtaget den 9.12.2004, ikke ændrer forslagets mål og tilgang og kan derfor støtte den fælles holdning.