



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 14.12.2004
KOM(2004) 817 slutlig

2001/0241 (COD)

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN
TILL EUROPAPARLAMENTET**

enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

om

**rådets gemensamma ståndpunkt om antagande av Europaparlamentets och
rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet
och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid
vägtransporter**

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN
TILL EUROPAPARLAMENTET**

enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

om

**rådets gemensamma ståndpunkt om antagande av Europaparlamentets och
rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet
och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid
vägtransporter**

1- BAKGRUND

**Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och
rådet 12 oktober 2001
(dokument KOM(2001) 573 slutlig – C5–0485/2001 - 2001/0241(COD):**

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande: 29 maj 2002

Datum för Europaparlamentets första behandling av yttrandet: 14 januari 2003

**Det ändrade förslaget överlämnades: (dokument KOM(2003) 0490 – 11 augusti 2003
C5-0394/2003):**

Datum för antagande av den gemensamma ståndpunkten: 11 juni 2004

2- SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

I rådets förordning (EEG) 3820/85 av den 31 december 1985¹ fastställs regler för körtider, raster och viloperioder för förare av fordon som ligger inom förordningens räckvidd, i syfte att harmonisera konkurrensvillkoren för landtransporter samt förbättra vägsäkerheten och förarnas arbetsvillkor. Mot bakgrund av bestämmelsernas komplexa natur, skillnaderna vad gäller tolkning och genomförande mellan medlemsstaterna och de betydande förändringar i vägtransportsektorn under de följande 15 åren har kommissionen antagit ett förslag till en ny förordning för att förenkla, förtydliga och uppdatera bestämmelserna. Vad gäller förenkling har den ersatt det komplexa kompensationssystemet med förkortade dygns- och veckovilor och minimerat det stora antalet specialarrangemang för särskilda sektorer. Förtydligandet har förbättrats genom att ett stort antal nya definitioner lades till samt genom att en kommitté för att undersöka tvistefrågor inrättades, samtidigt som undantag och avvikelser uppdaterades och blev mer fokuserade för att spegla den privata sektorns ökade tillhandahållande av offentliga tjänster och för att begränsa missbruk. Bättre efterlevnad främjades genom införandet av

¹ EGT L 370, 31.12.1985, s. 1.

begreppet extraterritorialitet för påföljder, antagande av arbetsgivarnas ansvar och delat ansvar för hela transportkedjan.

Kommissionen föreslog också att reglerna skall grundas på en ”flexibel” vecka i stället för en kalendervecka. Det följande antagandet av det sektoriella arbetstidsdirektivet, direktiv 2002/15/EG², som var grundat på en kalendervecka, framhävde behovet av ett sammanhängande tillvägagångssätt. Kommissionen tog hänsyn till parlamentets yttrande om förslaget, som förordade en återgång till beräkningsmetoden grundad på kalenderveckor och till en stor del av den nuvarande förordningens flexibilitet. I sitt ändrade förslag tog kommissionen upp de flesta av Europaparlamentets ändringsförslag, och återinförde därigenom en viss flexibilitet, som att åter ta med begränsade kompensationsbestämmelser för veckovila, samtidigt som man försökte hålla en balans med möjligheterna att kontrollera reglernas efterlevnad. För att underlätta debatten i rådet infördes också flera konstruktiva punkter i det ändrade förslaget där det var uppenbart att det rådde enighet i rådet, till exempel en aktualisering av bestämmelserna om digitala färdskrivare i systerförordningen (EEG) 3821/85³. Samtidigt utökade kommissionen, som svar på Europaparlamentets begäran, antalet föregående dagar som personalen har rätt att kontrollera vid vägkontroller från 8 till 15, och gav därigenom vägkontrollerna större tyngd.

3- KOMMENTARER TILL DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Rådet gjorde ett antal allmänna ändringar av kommissionens förslag som är godtagbara eftersom de bidrar till att syftena uppnås.

Den första går ut på att införa en artikel om senareläggande av datumet för införande av den digitala färdskrivaren till den 5 augusti 2005. Rådet ansåg att detta skulle öka rättssäkerheten, eftersom inga fordon med sådana färdskrivare kommer att finnas tillgängliga till det nuvarande införandedatumet den 5 augusti 2004. Detta kunde kommissionen godta, men för att garantera fullständig rättssäkerhet bör det i texten fastställas att datumet den 5 augusti 2005 ersätter datumet den 5 augusti 2004 från och med detta sistnämnda datum.

Dessutom omfattar den gemensamma ståndpunkten en kompromiss om dygns- och veckovila. Jämfört med den nuvarande förordningen väger den här texten upp en restriktivare bestämmelse om uppdelad dygnsvila bestående av 3 timmar plus nio timmar med en strykning av kompensationsbestämmelserna för minskningen av dygnsvilan från 11 till 9 timmar tre gånger mellan två på varandra följande veckovilor. För veckovilan bibehålls de nuvarande kompensationsbestämmelserna efter en treveckorsperiod, men antalet dagar som får kontrolleras vid vägkontroller utökas (upp till 15 föregående dagar fram till den 1 januari 2008, och därefter upp till 28 dagar). Dessutom måste förarna lägga in en normal veckovila på minst 45 timmar efter varje period på två sammanhängande veckor. I den gemensamma ståndpunkten ingår även mer detaljerade bestämmelser om raster.

Kommissionen uppskattar de enkla nya bestämmelserna om uppdelad dygnsvila, men anser att bestämmelserna om reducerad dygnsvila vara ett steg tillbaka i fråga om vägsäkerhet och arbetsvillkor. Kommissionen godtar att den långa kompensationsperioden för veckovila bibehålls, men anser att de nya bestämmelserna om minsta tillåtna reguljära veckovila under

² EUT L 80, 23.3.2002, s. 35.

³ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

en tvåveckorsperiod är en förbättring, och att möjligheten att kontrollera upp till 28 dagar vid vägkontroller är en fördel för kontrollpersonalen.

I den gemensamma ståndpunkten införs också största delen av artikel 9 om överträdelser och påföljder från systerförslaget om efterlevnadskontroller vid vägtransport, för vilket rådet (transport) också kom fram till en politisk överenskommelse vid sitt möte den 11 juni 2004. Kommissionen är emellertid besviken över att förteckningen över vanliga allvarliga överträdelser har utelämnats. Dessa bestämmelser kommer att vara direkt tillämpliga.

Slutligen är bestämmelserna om allmänna och nationella undantag i den gemensamma ståndpunkten i allmänhet fortfarande strängare än i förordning (EEG) 3820/85, även om förteckningen över nationella undantag har utökats något.

Kommissionen godtog helt, delvis eller i princip 47 av de 69 ändringar som föreslogs av Europaparlamentet i första behandlingen. Rådet har i sin gemensamma ståndpunkt infört 34 av dessa, helt, delvis eller i princip.

4- DETALJERADE KOMMENTARER FRÅN KOMMISSIONEN

4.1 Ändringsförslag som godtas av kommissionen och som helt eller delvis införlivats med den gemensamma ståndpunkten

Nedan hänvisas till skälen och artiklarna i den gemensamma ståndpunkten.

Ändringsförslag 1, 33, 37, 44. I den gemensamma ståndpunkten återgår man till att räkna med kalenderveckor.

Ändringsförslag 2–5, 7, 12 (delvis), 18 (delvis), 25–27, 30, 41, 43, 51 (delvis), 52, 53, 62, 64 (delvis), 65 och 66. Alla dessa ändringar bidrar till att göra texten klarare och har därför införts i den gemensamma ståndpunkten.

Ändringsförslag 17 och 54. Införandet av ett allmänt undantag för historiska fordon som inte används för yrkestrafik förefaller logiskt och har tagits med i den gemensamma ståndpunkten. På samma sätt skulle lokala posttjänster även i fortsättningen kunna undantas, förutsatt att körning inte är deras huvudsyssla.

Ändringsförslag 21, 34, 47 och 107 (delvis). Genom dessa ändringar blir bestämmelserna flexibla för näringsidkarna.

Ändringsförslag 31, 32 och 45. Dessa ändringar är en del av kompromissen om dygns- och veckovila.

Ändringsförslag 48. Genom denna ändring införs delat ansvar för hela transportkedjan I den gemensamma ståndpunktens artikel 10.4 utökas förteckningen över dem som kan vara medansvariga, och avtalsmässiga tidsscheman framhåvs.

4.2 Ändringar som godtagits av kommissionen men som inte införts i den gemensamma ståndpunkten

Ändringsförslag 14–16. Genom dessa ändringar skall förordningen utvidgas till att även omfatta budfirmor och expressutdelningstjänster samt även fordon registrerade utanför EU

under hela deras resa inom unionen. Kommissionen kan se fördelar med båda dessa förändringar, men i rådet var stödet för en utvidgning till utdelningstjänster svagt, och frågan om förordningens och AETR:s (Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter) omfattning behandlas på annat sätt i den gemensamma ståndpunkten.

Ändringsförslag 28 och 29. Genom dessa ändringar klargörs definitionen av ”förare”, och en definition av körtid införs. Rådet föredrog kommissionens ursprungliga, bredare definition av förare och ansåg att en definition av körtid skulle ge upphov till meningsskiljaktigheter och var onödig. Den gemensamma ståndpunkten återgår till kommissionens ursprungliga förslag.

Ändringsförslag 78, delvis. Genom ändringen återinförs båda typer av reducerad veckovila (36 timmar där fordonet är stationerat; 24 timmar på annan ort än där fordonet är stationerat) med kompensation för långdistansförare inom tre veckor. Kommissionen godtog återinförandet av de båda typerna av reducerad veckovila tillsammans med tidigare kompensation för reducerad veckovila. Som del av kompromissen om veckovila återinförs i den gemensamma ståndpunkten bestämmelserna från förordning (EEG) nr 3820/85 om kompensation, men man undviker att införa de båda olika typerna av reducerad veckovila.

Ändringsförslag 42, delvis. Genom ändringen återinförs konceptet med uppdelad dygnsvila, vilket kommissionen godtog för att ge näringsidkarna större flexibilitet. I den gemensamma ståndpunkten införs också uppdelad dygnsvila, men inte i det sammanhang som avses i denna ändring.

Ändringsförslag 9, 60, 63 och 70. Genom dessa ändringar skulle kontrollåtgärder införas för bestämmelserna i förordningen. Kommissionen tog hänsyn till dessa när den utarbetade sitt förslag om efterlevnadskontroller⁴, men även (vad gäller ändringarna 9 och 70 a) i sin ändring av förordning (EEG) nr 3821/85, genom att tillåta kontroller av de föregående 15 dagarna vid vägkontroller. I den gemensamma ståndpunkten återges andemeningen i dessa båda sistnämnda ändringar tydligare, genom att det från och med den 1 januari 2008 blir möjligt att vid vägkontroller kontrollera upp till 28 föregående dagar.

4.3 Ändringsförslag som tillbakavisats av kommissionen, men som förts in i den gemensamma ståndpunkten

Ändringsförslag 20. Genom ändringen återgår man till ett bredare allmänt undantag för specialfordon för medicinska användningsområden. Detta har tagits med i den gemensamma ståndpunkten.

Ändringsförslag 23, 24 och 58. De första båda ändringarna innebär att de allmänna undantagen för fordon för insamling och leverans av mjölk från lantbruk återinförs, liksom även den nuvarande förordningens omfattande förteckning över fordon för offentliga, allmännyttiga tjänster. Genom ändring 58 återinförs undantag för transport av slaktkroppar/slaktavfall, men nu som ett nationellt undantag. I den gemensamma ståndpunkten bekräftas alla undantag som nationella undantag (artikel 13.1 l. 13.1 h och 13.1 n), medan kommissionens förkortade förteckning över offentliga, allmännyttiga fordon bibehålls.

⁴ EUT L 111, 17.4.2004, s. 75.

Ändringsförslag 49. Detta ersätter transportföretagens ansvarsskydd mot överträdelser med två ytterligare bestämmelser om bevarande av dokumentation och skyldighet att kontrollera förarnas sammanlagda arbetstid. I den gemensamma ståndpunkten har detta tagits med i sak, i artikel 19(bis).

4.4 Ändringar som avvisats av kommissionen och som inte införts i den gemensamma ståndpunkten

Ändringsförslag 6. Denna ändring går ut på att kontroller på vägen obligatoriskt måste omfatta den berörda dagen och de föregående 27 dagarna. Den gemensamma ståndpunkten ger kontrollpersonalen spelrum, men fastställer att de från och med den 1 januari 2008 har rätt att kontrollera de föregående 28 dagarna.

Ändring 8. genom denna ändring skall en tidsfrist införas för att förse alla fordon som befinner sig i bruk med digitala färdskrivare i efterhand. Men många fordon i bruk är inte så konstruerade att de kan utrustas med en digital färdskrivare.

Ändringsförslag 13. Denna ändring går ut på att i denna förordning införa de maximala gränser för veckoarbetstid som finns i direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter. I den gemensamma ståndpunkten tas denna ändring inte med i denna form, men i artikel 6.2 tas den upp i sak, eftersom det där fastställs att den maximala gränsen för arbetstid inte får överskridas.

Ändringsförslag 19. Denna ändring avser ett allmänt undantag för fordon som används för humanitär hjälp.

Ändringsförslag 22. Härigenom undantas fordon under 3,5 ton som inte används för yrkesändamål. Alla fordon under 3,5 ton är emellertid redan undantagna från förslagets tillämpningsområde.

Ändringsförslag 35. Härigenom återinförs hela artikel 5 från förordning (EEG) 3820/85 om minimiålder för förare av stora gods- eller persontransportfordon. Dessa bestämmelser har emellertid redan tagits med i artikel 5 i direktiv 2003/59/EG⁵.

Ändringsförslag 39. Ändringen innebär en begränsning av förarnas skyldighet att dokumentera den körtid som lagts ned på fordon som inte omfattas av förordningen till att endast gälla fordon för passagerartransport i stadstrafik. I den gemensamma ståndpunkten omfattas körning av alla yrkesfordon utanför förordningens tillämpningsområde, men det fastställs att körningen kan dokumenteras som annat arbete.

Ändringsförslag 83. Härigenom föreslås en rast på 30 minuter efter varje körperiod på fyra och en halv timme, varvid rasten kan delas upp i två perioder på 15 minuter. I den gemensamma ståndpunkten bibehålls 45-minutersrasten, men det fastställs att denna period kan delas upp i intervall på minst 15 minuter vardera.

Ändringsförslag 55–57 och 59. Genom dessa ändringar skulle vissa fordonsgrupper som tagits bort i kommissionens förslag åter införas som nationella undantag. De har inte tagits med i den gemensamma ståndpunkten.

⁵ EUT L 226, 10.9.2003, s. 4.

Ändringsförslag 67 och 69. Genom dessa ändringar införs rättsliga bestämmelser som strider mot bestämmelserna om kommittéförfarande.

Ändringsförslag 68. I denna ändring uppmanas kommissionen att lägga fram förslag om enhetlig tolkning av dessa bestämmelser. Det är den nya kommitténs uppgift att finna en gemensam hantering av bestämmelserna.

5- SLUTSATS

Kommissionen anser att den gemensamma ståndpunkt som enhälligt antogs den 9.12.2004 varken ändrar förslagets syften eller tillvägagångssätt. Den kan därför stödja den gemensamma ståndpunkten.