



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 14.12.2004
KOM(2004)815 lopullinen

2003/0255(COD)

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE

EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaisesti

neuvoston yhteisestä kannasta, joka koskee seuraavaa ehdotusta

**Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä
annettujen direktiivin 2002/15/EY ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY)
N:o 3821/985 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä**

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE

EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaisesti

neuvoston yhteisestä kannasta, joka koskee seuraavaa ehdotusta

**Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä
annettujen direktiivin 2002/15/EY ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY)
N:o 3821/985 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1 TAUSTAA

Ehdotus toimitettiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle
(asiakirja KOM(2003) 628 lopullinen - 2003/0255(COD)):

2. joulukuuta 2003

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa:

3. kesäkuuta 2004

Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä:

20. huhtikuuta 2004

Yhteinen kanta vahvistettiin:

9. joulukuuta 2004

2 KOMISSION EHDOTUKSEN TAVOITE

Marraskuun 29. päivänä 1988 annetussa neuvoston direktiivissä 88/599/ETY asetettiin yhteiset vähimmäisvaatimukset sille, missä määrin on valvottava asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 annettujen tieliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen soveltamista. Direktiivissä edellytetään, että asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työpäivistä tarkastetaan vähintään 1 prosentti ja että kahden tai useamman jäsenvaltion valvontaviranomaiset toteuttavat vähintään kaksi yhdenmukaistettua tarkastusta vuodessa. Tieliikennealan vapautuminen ja sisämarkkinoiden toteutuminen, tieliikenteen kasvaminen maaliikenteen hallitsevaksi liikennemuodoksi sekä alalla vallitseva ankara kilpailu ovat kuitenkin tekijöitä, joiden vuoksi on aiheellista tehostaa yhteisön sosiaalilainsäädännön soveltamisen valvontaa.

Tätä taustaa vasten komissio teki ehdotuksen, jonka tavoitteena oli lisätä tarkastusten määrää, parantaa niiden laatua ja käsitellä yhdenmukaisen lähestymistavan soveltamista sääntöjen rikkomiseen ja seuraamuksiin.

Komissio ehdotti, että tarkastusten vähimmäismäärää lisättäisiin viipymättä 3 prosenttiin ja nykyistä suurempi osuus näistä tarkastuksista tehtäisiin yritysten toimitiloissa (vähintään 50 prosenttia nykyisten 25 prosentin sijasta). Lisäksi se ehdotti tienvarsitarkastusten vähimmäismäärän lisäämistä (nykyisistä 15 prosentista vähintään 30 prosenttiin). Komissio ehdotti myös, että yhdenmukaistettujen tarkastusten vähimmäismäärää lisättäisiin kahdesta

tarkastuksesta kuuteen tarkastukseen vuodessa, jotta voitaisiin edistää valvontaviranomaisten yhteistyötä ja parhaiden toimintatapojen vaihtoa käytännön työssä.

Valvontatoimien laadun parantamiseksi komissio ehdotti, että valvontahenkilöstölle annettaisiin tietty vähimmäiskoulutus ja -välineet ja jäsenvaltiot laatisivat kansallisen valvontastrategian, joka pantaisiin täytäntöön. Se ehdotti myös, että strategiaa johtamaan nimitettäisiin koordinointielin, joka pitäisi yhteyttä muiden jäsenvaltioiden valvontaviranomaisiin. Tieinfrastruktuuria olisi kehitettävä luomalla riittävästi pysäköintialueita, joilla kuljettajat voisivat levätä ja jotka helpottaisivat tienvarsitarkastuksia. Eri jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten yhteistyötä varten olisi perustettava komitea, joka helpottaisi parhaiden toimintatapojen vaihtoa, laatisi yrityksiä koskevia yhteisiä riskinarviointisääntöjä valvontatoimien kohdentamiseksi ja sopisi yhtenäisistä asiakirjoista, joilla todistettaisiin sairaana tai lomalla olo, sekä yhteisen sähköisen tiedonvaihdon perusteista. Lisäksi komissio ehdotti yhteisiä koulutusohjelmia.

Komissio ehdotti, että yhteisen lähestymistavan soveltamiseksi sääntöjen rikkomiseen ja seuraamuksiin jäsenvaltiot antaisivat valvontaviranomaisilleen mahdollisuuden määrätä muiden seuraamusten ohella ajoneuvoja väliaikaiseen ajokieltoon. Lisäksi ehdotettiin oikeasuhteisia taloudellisia seuraamuksia niitä kuljetusketjun toimijoita varten, jotka ovat hyötäneet taloudellisesti sääntöjen rikkomisesta. Vakavista rikkomisista laadittiin yleinen luettelo, ja jäsenvaltioiden edellytettiin ilmoittavan niistä määrättävät seuraamukset. Tarkoitus oli, että komissio laatii ilmoitusten perusteella kertomuksen, jossa tarkastellaan vakavasta sääntöjen rikkomisesta määrättäviä seuraamuksia ja tehdään päätelmiä siitä, missä määrin seuraamuksia olisi yhdenmukaistettava.

3 YHTEISTÄ KANTAA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

Neuvosto on tehnyt komission ehdotukseen joitakin merkittäviä muutoksia, jotka voidaan suurelta osin hyväksyä, koska niillä varmistetaan ehdotuksen tavoitteiden saavuttaminen.

Ensimmäinen muutos liittyy vakavaa sääntöjen rikkomista ja seuraamuksia koskeviin säännöksiin. Neuvosto on poistanut ehdotuksesta säännökset, jotka koskevat ajoneuvon määräämistä väliaikaiseen ajokieltoon, erilaisia seuraamuksia, joita toimivaltaiset viranomaiset voivat määrätä, sekä yhteisvastuuta ja taloudellisia seuraamuksia, joita voidaan määrätä kuljetusketjuun kuuluville sääntöjen rikkomisesta. Nämä säännökset neuvosto on siirtänyt direktiiviehdotuksen kanssa rinnakkain annettuun ajo- ja lepoaikoja koskevaan asetusehdotukseen, jolla on tarkoitus korvata voimassa oleva asetus (ETY) N:o 3820/85. Komissio suhtautuu myönteisesti tähän siirtoon, koska edellä mainitut seikat liittyvät enemmän asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännösten rikkomiseen ja sopivat sen vuoksi paremmin kyseiseen asetusehdotukseen. Lisäksi on muistettava, että asetuksen säännöksiä sovelletaan suoraan, minkä vuoksi niiden täytäntöönpano on yhdenmukaisempaa. Komission mielestä on kuitenkin valitettavaa, että neuvosto ei ole katsonut aiheelliseksi sisällyttää ehdotukseen yleistä määritelmää sosiaalilainsäädännön vakavasta rikkomisesta. Tämä johtaa siihen, että artikla, jossa komission edellytetään antavan kertomuksen seuraamuksista, joita jäsenvaltiot määräävät vakavasta sääntöjen rikkomisesta, ei ole enää yhtä tarkasti kohdennettu.

Toinen neuvoston tekemä muutos on se, että kaikkien tarkastusten prosentuaalisen vähimmäismäärän lisääminen sekä tienvarsilla ja yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten prosentuaalisen vähimmäismäärän lisääminen on kytketty digitaalisen ajopiirturin

käyttöönottoon. Tämän muutoksen vuoksi neuvosto on ehdottanut tarkastusten vaiheittaista lisäämistä: ensiksi lisätään tienvarsilla ja yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten vähimmäismäärää 1. tammikuuta 2008 alkaen ja toiseksi kaikkien tarkastusten vähimmäismäärää 1. tammikuuta 2009 alkaen. Kolmen prosentin vähimmäismäärään ei siis siirryttäisi välittömästi, kuten komissio oli ehdottanut, vaan vasta vuonna 2011. Välivaiheena olisi 2 prosentin vähimmäismäärä, johon siirryttäisiin vasta 1. tammikuuta 2009. Tämä osoittaa, että jäsenvaltioilta puuttuu kunnianhimoa, sillä monet jäsenvaltiot tarkastavat jo yli 2 prosenttia kuljettajien työssäolopäivistä ilman digitaalisen ajopiirturin suomia etujakin. Komissio on kuitenkin valmis hyväksymään tämän pitkän siirtymäkauden, koska se antaa kaikille jäsenvaltioille mahdollisuuden tehdä järjestelyjä, jotka helpottavat tiukennettujen vähimmäisvaatimusten täyttämistä. Neuvosto on myös lisännyt ehdotukseen rajoituksen, jonka mukaan tarkastusten prosentuaalista vähimmäismäärää voidaan lisätä komiteamenettelyllä enintään 4 prosenttiin sillä ehdolla, että lisäys tulee voimaan vuonna 2013 ja yli 90 prosenttia tarkastetuista ajoneuvoista on siihen mennessä varustettu digitaalisella ajopiirturilla. Toisin kuin komission ehdotuksessa yhteisessä kannassa asetetaan siis yläraja sille, kuinka paljon tarkastusten vähimmäismäärää voidaan lisätä komiteamenettelyllä. Toisaalta tämä osoittaa neuvoston olevan valmis harkitsemaan valvonnan määrän lisäämistä, minkä vuoksi sitä voidaan pitää myönteisenä, vaikkakin viivästyneenä merkinä valvontaan sitoutumisesta. Digitaalista ajopiirturia koskeva ehto täytetään todennäköisesti vuoteen 2013 mennessä, minkä vuoksi jäsenvaltiot ovat lisänneet 3 artiklaan säännöksen, jonka mukaan tarkastuksissa on kerättävä tilastotietoja ajopiirturityyppien käytöstä, ja edellyttäneet, että tarkastuksissa ei harjoiteta syrjintää sillä perusteella, minkä tyyppistä ajopiirturia käytetään.

Viimeinen merkittävä muutos on se, että direktiivissä 2002/15/EY annettujen alakohtaisten työaikasääntöjen soveltamisen valvonta jätetään ehdotetun direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Vaikka komission mielestä on epäloogista, että direktiivissä, jolla pyritään vahvistamaan yhteisön sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanoa, jätetään osa sosiaalilainsäädännön keskeisistä säännöistä soveltamisalan ulkopuolelle, se hyväksyi kuitenkin niiden poistamisen ehdotuksesta kohdattuaan vastustusta useimpien jäsenvaltioiden taholta ja helpottaakseen yhteisymmärryksen saavuttamista asiassa.

Neuvosto on myös erottanut toisistaan sellaisen koordinointielimen nimeämisen, joka vastaa kansainvälisistä suhteista, kerää valvontatilastoja asianomaisilta toimivaltaisilta viranomaisilta ja pitää yhteyttä muiden jäsenvaltioiden vastaaviin viranomaisiin, sellaisen valinnaisen koordinointielimen nimeämisestä, joka kehittää ja johtaa kansallisen valvontastrategian täytäntöönpanoa. Joissakin jäsenvaltioissa näitä kahta tehtävää voisi siis hoitaa kaksi eri organisaatiota. Komission mielestä on myönteistä sitoutua kansalliseen valvontastrategiaan ja koordinoida toimivaltaisten viranomaisten toimintaa ainakin silloin, kun on kyse suhteista muihin jäsenvaltioihin ja komissioon.

Komissio oli hyväksynyt Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä ehdottamista 38 tarkistuksesta 21 tarkistusta kokonaan tai osittain. Neuvosto on sisällyttänyt yhteiseen kantaansa kahdeksan tarkistusta sellaisenaan, periaatteessa tai osittain. Komissio ei antanut muutettua ehdotusta parlamentin ensimmäisen käsittelyn jälkeen, mutta se on ilmaissut selvästi neuvostolle kyseisessä toimielimessä käytyjen keskustelujen aikana, mitä parlamentin tarkistuksia se tukee, mitkä tarkistukset se hylkää ja millä se perustelee kantaansa.

4 KOMISSION YKSITYISKOHTAISET HUOMAUTUKSET

4.1 Komission hyväksymät tarkistukset, jotka on sisällytetty yhteiseen kantaan kokonaan tai osittain

Seuraavassa noudatetaan yhteisen kannan mukaista johdantokappaleiden ja artiklojen numerointia.

Tarkistus 3. Tarkistuksen sanamuoto heijastaa niiden keskeisten sosiaalilainsäädännön säädösten tarkoitusta, joita ehdotetussa direktiivissä esitetyt valvontatoimet koskevat. Neuvosto on sisällyttänyt kyseisen tarkistuksen jonkin verran muutettuna johdanto-osan 1 kappaleeseen.

Tarkistus 12 (osittain). Tarkistuksella varmistetaan, että ehdotetun direktiivin nimi ja tarkoitus ovat yhdenmukaisia. Yhteisessä kannassa on otettu huomioon tämä näkökohta.

Tarkistus 21. Tarkastuksissa kerättyihin tilastotietoihin sisältyy nyt syrjinnän välttämiseksi myös ajopiirturityyppi. Näiden tietojen avulla voidaan helpommin selvittää, täyttyykö 2 artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa asetettu ehto, jolla tarkastusten prosenttiosuutta voidaan lisätä edelleen. Komissio oli hyväksynyt myös rekisteröintimaan lisäämisen tilastotietoihin, mutta kyseistä lisäystä ei ole tehty yhteiseen kantaan.

Tarkistus 42. Komissio oli hyväksynyt liitteessä I olevaan A osaan tehdyn lisäyksen, jonka mukaan tienvarsitarkastuksissa voidaan tarkastaa myös viikoittaiset ja kahden viikon aikana kertyneet ajoajat sekä viikoittaiset lepoajat. Vaikka liikenneneuvosto pääsi 11. kesäkuuta 2004 poliittiseen yhteisymmärrykseen ajo- ja lepoaikoja koskevasta komission muutetusta ehdotuksesta, jossa rajoitetaan viikoittaista ajoaikaa, näiden sääntöjen soveltamisen valvontaa koskevassa yhteisessä kannassa ei ole säännöstä tämän uuden rajoituksen noudattamisen valvonnasta tienvarsitarkastuksissa. Yhteiseen kantaan on sisällytetty ainoastaan viikoittaisten lepoaikojen tarkastaminen teiden varsilla. Komission mielestä tässä menetetään hyvä tilaisuus varmistaa ajoaikoja koskevat tarkastukset.

4.2 Komission hyväksymät tarkistukset, joita ei ole sisällytetty yhteiseen kantaan

Tarkistus 5. Tarkistuksessa asetetaan tavoitteeksi kansallisten tarkastusjärjestelmien yhteentoimivuus. Komissio hyväksyi tämän periaatteessa mutta edellytti EU:n tasolla harjoitettavaa koordinointia. Neuvoston yhteisestä kannasta on jätetty pois kaikki viittaukset yhteentoimivuuteen, mutta siinä on annettu mahdollisuus sisällyttää yhteentoimivuus 13 artiklalla perustettavan komitean toimivaltaan.

Tarkistukset 6, 7, 20, 63 ja 29 (osittain). Tarkistuksilla pyritään vahvistamaan ehdotuksen päämäärää käyttämällä täsmällisempää kieltä kuin alkuperäisessä ehdotuksessa. Yhteisessä kannassa on kuitenkin säilytetty ehdotuksen alkuperäinen teksti.

Tarkistus 19 (osittain). Tarkistuksessa edellytetään, että jäsenvaltioiden valvontaviranomaiset varmistavat yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten tasapuolisuuden, vaatimalla, että vähintään 50 prosenttia tarkastuksista tehdään pk-yrityksissä. Tätä velvoitetta ei aseteta yhteisessä kannassa.

Tarkistus 24 (osittain). Tarkistuksessa esitetään useita esimerkkejä siitä, missä tarkastuspaikkoja olisi oltava. Komissio oli hyväksynyt koko "muuta turvallisia paikkoja"

koskevan lausekkeen. Yhteisessä kannassa ei ole kuitenkaan laajennettu tarkastuspaikkoja koskevaa säännöstä.

Tarkistus 26. Tarkistuksella pyritään varmistamaan, että tarkastuksilla ei tarpeettomasti häiritä nukkuvia kuljettajia. Vaikka neuvosto suhtautui myönteisesti tarkistuksen ajatukseen, se katsoi, että säännöstä olisi liian hankala soveltaa käytäntöön.

Tarkistus 28. Tarkistuksessa tähdennetään, että jäsenvaltioiden auttaessa toisiaan mahdolliset rikkomistapaukset tutkii se jäsenvaltio, johon kyseinen yritys on sijoittautunut, tekemällä tarkastuksen yrityksen tiloissa. Yhteisessä kannassa on kuitenkin säilytetty ehdotuksen alkuperäinen sanamuoto, koska neuvosto on katsonut, että samaa asiaa käsitellään 6 artiklan 4 kohdassa.

Tarkistus 31. Tarkistuksen mukaan jäsenvaltioiden on julkaistava kerätyt tiedot. Neuvosto on kuitenkin katsonut, että komission kaksivuotiskertomus, joka sisältää jäsenvaltioiden toimittamat erityistiedot, riittää tähän tarkoitukseen.

Tarkistus 32. Tarkistuksella pyritään varmistamaan, että kaikissa seuraamuksissa, ajoneuvon väliaikainen ajokielto mukaan luettuna, noudatetaan syrjimättömyyttä. Neuvosto on siirtänyt seuraamuksia ja ajokieltoa koskevan artiklan direktiiviehdotuksen kanssa rinnakkain annettuun ajo- ja lepoaikoja koskevaan ehdotukseen. Syrjimättömyys mainitaan jälkimmäistä ehdotusta koskevan yhteisen kannan 19 artiklan 1 kohdassa yhtenä sääntöjen rikkomisesta määrättävien seuraamusten ominaisuutena.

Tarkistukset 35–37. Ensimmäisellä tarkistuksella pyritään laajentamaan sitä, mitä tarkoitetaan direktiivin 2002/15/EY mukaisen työaikasäännöksen vakavalla rikkomisella. Neuvosto päätti kuitenkin poistaa kyseisen direktiivin ehdotetun direktiivin soveltamisalasta ja jättää yhteisestä kannasta pois yleisen luettelon vakavista sääntöjen rikkomisista. Sen vuoksi yhteisestä kannasta on myös jätetty pois maininta siitä, keihin luetteloa sovelletaan, sekä erityisten seuraamusten ilmoittamispäivä. Ajo- ja lepoajoista annettua ehdotusta koskevan yhteisen kannan 19 artiklan 1 kohdassa ja 27 artiklassa edellytetään kuitenkin, että jäsenvaltiot ilmoittavat komissiolle seuraamuksia koskevista säännöistään vuoden kuluessa.

Tarkistus 39. Tarkistuksessa käsitellään komission seuraamuksista laatiman kertomuksen luonnetta. Yhteisessä kannassa edellytetään ainoastaan kertomuksen antamista vakavista seuraamuksista, eikä siihen ole jätetty yleistä luetteloa tällaisista seuraamuksista.

Tarkistus 40. Tarkistuksen mukaan komissio voi julkaista parhaita valvontatapoja koskevat käytäntösäännöt toisessa asiakirjassa kuin kaksivuotiskertomuksessaan. Yhteisessä kannassa on kuitenkin säilytetty ehdotuksen alkuperäinen sanamuoto.

4.3 Komission hylkäämät tarkistukset, jotka on kuitenkin sisällytetty yhteiseen kantaan

Tarkistus 19 (osittain). Tarkistuksessa palataan nykyiseen tilanteeseen, jossa vähintään 15 prosenttia kaikista tarkastettavista työssäolopäivistä on tarkastettava teiden varsilla. Yhteisen kannan mukaan tämä tilanne säilytetään väliaikaisesti 1. tammikuuta 2008 saakka, josta alkaen on tarkastettava vähintään 30 prosenttia työssäolopäivistä.

Tarkistus 23 (osittain). Yhteisessä kannassa edellytetään, että jäsenvaltiot säilyttävät edellistä vuotta koskevat tiedot.

Tarkistus 27. Yhteisessä kannassa kielletään tienvarsitarkastuksiin liittyvä syrjintä, joka perustuu siihen, onko ajoneuvo varustettu analogisella vai digitaalisella ajopiirturilla.

4.4 Komission hylkäämät tarkistukset, joita ei ole myöskään sisällytetty yhteiseen kantaan

Tarkistukset 1, 15, 34 ja 66. Tarkistuksissa edellytetään, että tarkastuksissa tarkastetaan myös kolmansista maista olevien kuljettajien kuljettajatodistukset. Asiaa koskevassa asetuksessa jäsenvaltioille asetetaan jo laajempi tarkastusvaatimus.

Tarkistus 11. Tarkistuksessa ehdotukseen lisätään viittaus ehdotettuun asetukseen, jolla on tarkoitus korvata voimassa oleva asetus (ETY) N:o 3820/85. Tämä on tarpeetonta, sillä kun direktiivi annetaan, viittausta jälkimmäiseen asetukseen pidetään viittauksena kyseiseen uuteen asetukseen.

Tarkistukset 13, 14 ja 16. Tarkistuksissa esitetään kuljettajan määritelmä ja käsitellään AETR-sopimuksen ja ajo- ja lepoaikoja koskevien yhteisön sääntöjen välistä suhdetta. Ajo- ja lepoajoista annettua ehdotusta koskevassa yhteisessä kannassa on kuitenkin esitetty erilainen määritelmä ja erilainen suhde. Ne pätsivät myös täytäntöönpanon valvontaa koskevaan ehdotukseen.

Tarkistukset 18, 30 ja 41. Nämä tarkistukset ovat menettelyllisesti tai institutionaalisesti virheellisiä. Komissio ja parlamentti eivät voi kahdestaan päättää, lisätäänkö tarkastettavien työpäivien prosenttiosuutta; yksittäiset jäsenvaltiot eivät voi vahvistaa sääntöjen yksiselitteistä ja yhtäläistä tulkintaa, joka voidaan tehdä vain yhteisön tasolla, eikä komiteamenettelyä koskevissa säännöksissä sallita, että työmarkkinaosapuolten edustajien osallistumisesta tehdään lakisääteinen vaatimus.

Tarkistukset 22 ja 25. Vaikuttaa kohtuuttomalta vaatia, että tarkastuksista pidetään niin yksityiskohtaista kirjaa kuin kyseisessä tarkistuksessa edellytetään. Vaikuttaa myös liian ohjailevalta vaatia, että tarkastuksia tehdään tasapuolisesti eri paikoissa.

Tarkistus 33. Säännös, jonka mukaan jäsenvaltiot auttavat toisiaan, jotta havaituista rikkomistapauksista voidaan määrätä seuraamuksia, on korvattu siten, että ajo- ja lepoaikoja koskevassa ehdotuksessa on otettu käyttöön seuraamuksia koskeva ekstraterritoriaalisuus.

Tarkistus 38. Komissiota ei tulisi velvoittaa antamaan ehdotusta seuraamusten yhdenmukaistamisesta ennen kuin tiedetään, mitkä ovat sen seuraamuksista laatiman kertomuksen tulokset.

5 PÄÄTELMÄ

Komissio olisi halunnut, että yhteiseen kantaan olisi sisällytetty työaikasääntöjen soveltamisen valvonta ja yleinen luettelo vakavista sääntöjen rikkomisista ja että tarkastusten prosentuaalista vähimmäismäärää lisättäisiin aikaisemmin kuin yhteisessä kannassa esitetään. Toisaalta komissio katsoo, että 9.12.2004 määräenemmistöllä vahvistetussa yhteisessä kannassa noudatetaan suurelta osin sen ehdotuksen tavoitteita ja lähestymistapaa, minkä vuoksi se tukee yhteistä kantaa.