



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 14.12.2004
KOM(2004)815 slutlig

2003/0255(COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

om

**rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets
direktiv om minimivillkor för genomförandet av direktiv 2002/15/EG och rådets
förordningar (EEG) nr 3820/85 och 3821/85 om social lagstiftning på
vägtransportområdet**

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

om

rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om minimivillkor för genomförandet av direktiv 2002/15/EG och rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och 3821/85 om social lagstiftning på vägtransportområdet

(Text av betydelse för EES)

1- BAKGRUND

Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument KOM(2003) 628 slutlig - 2003/0255 (COD)):	den 2 december 2003
Datum för Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	den 3 juni 2003
Datum för Europaparlamentets första behandling av yttrandet:	den 20 april 2004
Datum för antagande av den gemensamma ståndpunkten:	den 9 december 2004

2- SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Rådets direktiv 88/599/EEG av den 29 november 1988 innehåller gemensamma miniminivåer för kontroll av efterlevnaden av de bestämmelser om körtider och viloperioder inom vägtransportsektorn som fastställs i förordning (EEG) nr 3820/85. Bland annat skall 1 procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningen kontrolleras, och minst 2 samordnade kontroller per år skall göras av tillsynsmyndigheterna i minst två medlemsstater. Vägtransportsektorns liberalisering, upprättandet av den inre marknaden, det faktum att vägtransporterna blivit det dominerande marktransportsättet och den hårda konkurrens som nu råder inom sektorn gör det befogat att förbättra kontrollen av efterlevnaden av gemenskapens sociallagstiftning.

Mot bakgrund av detta lade kommissionen fram ett förslag om att öka antalet kontroller och förbättra kontrollernas kvalitet. I förslaget behandlas också frågan om ett harmoniserat tillvägagångssätt när det gäller överträdelse och påföljder.

Kommissionen föreslog att minimiandelen kontroller omedelbart skall ökas till 3 procent, och att en större andel av kontrollerna skall göras i företagets lokaler (minst 50 procent jämfört med 25 procent i dagsläget). Dessutom föreslogs en ökning av minimiandelen kontroller på vägarna (minst 30 procent jämfört med 15 procent i dagsläget). Kommissionen föreslog att

minimiantalet samordnade kontroller ökas från två till sex per år, för att främja ett ökat samarbete och utbyte av goda arbetsmetoder på plats mellan tillsynsmyndigheterna.

För att förbättra kvaliteten på tillsynsverksamheten föreslog kommissionen att det införs minimikrav på utbildning och utrustning för tillsynspersonal, att medlemsstaterna skall utveckla och genomföra en nationell tillsynsstrategi, och att det utses ett samordnande organ som skall övervaka denna strategi och stå i kontakt med tillsynsmyndigheterna i andra medlemsstater. När det gäller väginfrastruktur föreslogs att tillräckligt med parkeringsplatser skall byggas för att förarna skall kunna vila och för att underlätta vägkontroller. När det gäller samarbete mellan medlemsstaternas tillsynsmyndigheter föreslogs att det upprättas en kommitté som skall underlätta utbytet av goda arbetsmetoder, utarbeta gemensamma bestämmelser om riskvärdering av företag för att tillsynsåtgärderna skall kunna riktas och komma överens om enhetlig dokumentation när det gäller intyg om förarens semester- och sjukdagar samt om kriterier för ett gemensamt elektroniskt informationsutbyte. Det föreslogs även gemensamma utbildningsinitiativ.

När det gäller ett gemensamt tillvägagångssätt för överträdelser och påföljder föreslog kommissionen att medlemsstaterna skall kunna låta tillsynsmyndigheterna besluta om tillfälligt körförbud för fordon liksom om andra angivna påföljder. Det föreslogs proportionerliga ekonomiska påföljder för de aktörer i transportkedjan som drar ekonomisk nytta av att dessa bestämmelser överträds. Det presenterades en gemensam uppräkningslista av allvarliga överträdelser avseende vilka medlemsstaterna skall anmäla vilka påföljder som fastställts. Enligt förslaget skall kommissionen sedan utarbeta en rapport som innehåller en analys av påföljderna för allvarliga överträdelser och där det dras slutsatser om i vilken utsträckning de bör harmoniseras.

3- KOMMENTARER TILL DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Rådet gjorde vissa viktiga ändringar av kommissionens förslag, av vilka de flesta kan godtas, eftersom de garanterar att förslagets mål så småningom kommer att uppnås.

Den första ändringen gäller bestämmelserna om påföljder och allvarliga överträdelser. Rådet har strukit bestämmelserna om körförbud, påföljder som de behöriga myndigheterna kan besluta om liksom medansvar och lämpliga ekonomiska påföljder för aktörerna i transportkedjan vid överträdelser och istället fört in dessa i det anknyttande förslaget till förordning om körtider och viloperioder som kommer att ersätta den gällande förordningen (EEG) nr 3820/85. Eftersom dessa frågor närmast gäller överträdelser av förordningens bestämmelser och lämpar sig bättre i det förslaget är kommissionen nöjd med denna lösning. Eftersom förordningens bestämmelser är direkt tillämpliga kommer dessutom genomförandet att bli mer enhetligt. Kommissionen beklagar att rådet inte ansåg det vara lämpligt att införa en gemensam definition av allvarliga överträdelser av sociala bestämmelser. Detta gör att nästa artikel, som kräver att kommissionen skall rapportera om medlemsstaternas påföljder för allvarliga överträdelser, får mindre tyngd.

Den andra ändringen är att ökningen av minimiandelen kontroller liksom den större minimiandel av kontrollerna som skall göras i företagets lokaler eller på vägen kopplas till införandet av digitala färdskrivare. Rådet har därför föreslagit en successiv ökning: för det första en ökning av den andel av kontrollerna som skall genomföras på vägen och i företagets lokaler från och med den 1 januari 2008 och för det andra en ökning av minimiandelen kontroller från och med den 1 januari 2009. Minimiandelen kommer inte omedelbart att ökas till 3 procent, vilket kommissionen föreslog. Den kommer istället att ökas till 2 procent från

och med den 1 januari 2009 och till 3 procent först 2011. Eftersom kontrollandelen i flera medlemsstater redan uppgår till 2 procent utan digitala färdskrivare visar denna ståndpunkt att medlemsstaterna inte har tillräckliga ambitioner. Kommissionen kan dock godta en lång infasningsperiod eftersom det innebär att alla medlemsstater bör kunna organisera sig för att utan problem uppfylla de höjda minimikraven. Rådet har också begränsat eventuella ytterligare ökningar av minimiandelen via kommittéförfarandet till 4 procent. En sådan ökning kan inte ske förrän från och med 2013 och förutsatt att över 90 procent av de kontrollerade fordonen är utrustade med en digital färdskrivare. På så vis fastställs en övre gräns för ökningar genom kommittéförfarandet vilket inte var fallet i kommissionens förslag. Det visar dock att rådet kan tänka sig att överväga högre kontrollnivåer och därför bör det välkomnas som en positiv signal när det gäller åtagandet om tillsyn, även om det sker sent. Det är troligt att villkoret gällande digitala färdskrivare kommer att vara uppfyllt 2013. I artikel 3 har medlemsstaterna därför lagt till att det vid kontrollerna bör samlas in statistik över vilken typ av färdskrivare som använts och att det vid kontrollerna inte får ske någon diskriminering på grundval av vilken typ av färdskrivare som använts.

Den sista stora ändringen utgörs av att inte låta förslaget till direktiv omfatta tillsynen av de arbetstidsregler för sektorn som fastställs i direktiv 2002/15/EG. Kommissionen anser att det är ologiskt att ett direktiv som syftar till förbättrad tillsyn av gemenskapens sociala bestämmelser inte innehåller vissa centrala bestämmelser på detta område. Eftersom majoriteten av medlemsstaterna är emot detta kan dock kommissionen godta att dessa bestämmelser inte tas med i förslaget för att underlätta en överenskommelse i frågan i rådet.

Dessutom skiljer rådet mellan å ena sidan utpekandet av ett samordnande organ för internationella kontakter som skall samla in statistik över tillsynen från behöriga myndigheter och stå i kontakt med motsvarande organ i andra medlemsstater, och å andra sidan ett icke-obligatoriskt samordnande organ som skall utveckla och se över genomförandet av en nationell tillsynsstrategi. I vissa medlemsstater kan två olika organ ansvara för dessa två olika uppgifter. Kommissionen välkomnar åtagandet om en nationell tillsynsstrategi och en åtgärd för samordning mellan behöriga myndigheter, i alla händelser för kontakter med andra medlemsstater och kommissionen.

Kommissionen godtog helt eller delvis 21 av de 38 ändringar som föreslogs av Europaparlamentet vid första behandlingen. Rådet har helt, i princip eller delvis tagit med åtta av dessa i sin gemensamma ståndpunkt. Kommissionen utarbetar inte något ändrat förslag efter parlamentets första behandling, men har klargjort för rådet under diskussionerna där, vilka av parlamentets ändringsförslag den stödjer och vilka ändringar den tillbakavisar liksom skälen till dessa ställningstaganden.

4- DETALJERADE KOMMENTARER FRÅN KOMMISSIONEN

4.1 Ändringsförslag som godtagits av kommissionen och som helt eller delvis förts in i den gemensamma ståndpunkten

Nedan hänvisas till skäl och artiklar i den gemensamma ståndpunkten.

Ändringsförslag 3. Detta ändringsförslags formulering återspeglar syftet med de centrala sociala bestämmelser för vilka tillsynsåtgärder fastställs i det här direktivet. Rådet har fört in detta ändringsförslag i skäl 1 efter vissa mindre ändringar.

Ändringsförslag 12 (delvis). Genom detta ändringsförslag säkerställs att det förslagna direktivets titel och syfte stämmer överens. Detta har förts in i den gemensamma ståndpunkten.

Ändringsförslag 21. För att undvika diskriminering kommer den statistik som samlas in om kontroller nu också att omfatta vilken typ av färdskrivare som används, vilket också kommer att bidra till att man kan avgöra om villkoret för en ytterligare ökning av kontrollandelen i artikel 2.2 andra stycket har uppfyllts. Kommissionen kunde också godta att statistik samlas in om registreringslandet, men detta togs inte med i den gemensamma ståndpunkten.

Ändringsförslag 42. När det gäller bilaga I del A godtar kommissionen att vägkontrollerna även kan omfatta veckokörtid, sammanlagd körtid under två på varandra följande veckor och veckovila. Rådet (transport) nådde en politisk överenskommelse om kommissionens ändrade förslag om körtider och viloperioder den 11 juni 2004, i vilken en gräns för veckokörtiden fastställs, men den gemensamma ståndpunkten om tillsynen av dessa bestämmelser omfattar inte vägkontroller av denna nya gräns. Den inbegriper endast vägkontroller av veckovila. Kommissionen anser att detta innebär att man missar ett viktigt tillfälle att kontrollera körtid.

4.2 Ändringsförslag som godtagits av kommissionen, men som inte förts in i den gemensamma ståndpunkten

Ändringsförslag 5. Enligt detta ändringsförslag skall man sträva efter att göra de nationella kontrollsystemen kompatibla. Kommissionen godtog i princip detta förutsatt att det sker en samordning på EU-nivå. I rådets gemensamma ståndpunkt nämns inte något om kompatibilitet, men denna fråga kan komma att omfattas av befogenheterna för den nya kommitté som skall inrättas enligt artikel 13.

Ändringsförslagen 6, 7, 20, 63 och 29 (delvis). Syftet med dessa ändringsförslag är att stärka förslagets syfte genom mer precisa formuleringar. I den gemensamma ståndpunkten behålls dock förslagets ursprungliga text.

Ändringsförslag 19 (delvis). Detta ändringsförslag innebär att medlemsstaternas tillsynsmyndigheter skall garantera en viss balans i kontrollerna i företagens lokaler genom att det fastställs att minst 50 procent av kontrollerna skall göras hos små och medelstora företag. Denna skyldighet har inte förts in i den gemensamma ståndpunkten.

Ändringsförslag 24 (delvis). I ändringsförslaget ges flera exempel på platser där kontrollstationer kan upprättas. Kommissionen stödde den övergripande formuleringen ”andra säkra platser”. I den gemensamma ståndpunkten behandlas inte placeringen av kontrollstationer närmare.

Ändringsförslag 26. Syftet med detta ändringsförslag är att se till att förare som sover inte i onödan störs av kontroller. Kommissionen stödde tanken bakom detta ändringsförslag, men ansåg att det i praktiken blir för komplicerat.

Ändringsförslag 28. När det gäller ömsesidigt stöd mellan medlemsstaterna betonas i ändringsförslaget att potentiella överträdelser kommer att undersökas av registreringsmedlemsstaten genom en kontroll i det berörda företagets lokaler. I den

gemensamma ståndpunkten behålls den ursprungliga formuleringen, eftersom rådet anser att denna fråga täcks av artikel 6.4.

Ändringsförslag 31. Enligt ändringsförslaget skall medlemsstaterna vara skyldiga att offentliggöra de uppgifter som samlats in. Rådet ansåg att kommissionens tvåårsrapport, som inbegriper specifika uppgifter från medlemsstaterna, var tillräcklig.

Ändringsförslag 32. Genom ändringsförslaget säkerställs att det skall beslutas om eventuella påföljder, bland annat körförbud, utan någon diskriminering. Rådet har överfört artikeln om påföljder och körförbud till förslaget om körtider och viloperioder. I artikel 19.1 i den gemensamma ståndpunkten om det förslaget införs nämligen en bestämmelse om icke-diskriminering när det gäller vilka påföljder som kan tillämpas.

Ändringsförslagen 35–37. Syftet med det första ändringsförslaget är att fler överträdelser av bestämmelserna om maximal arbetstid i direktiv 2002/15/EG skall betraktas som allvarliga. Rådet beslutade att inte låta detta direktiv omfattas av förslaget och att inte ta med någon gemensam uppräkningslista av allvarliga överträdelser. Detta innebär att även hänvisningen till dem som uppräkningslistan gäller utgår liksom datumet för anmälan av specifika påföljder. Enligt artikel 19.1 och artikel 27 i den gemensamma ståndpunkten om förslaget om körtider och viloperioder skall medlemsstaterna inom ett år informera kommissionen om sina påföljdsbestämmelser.

Ändringsförslag 39. I ändringsförslaget behandlas närmare vad som skall tas upp i kommissionens rapport om påföljder. Den gemensamma ståndpunkten innehåller bara kravet på en rapport om allvarliga överträdelser, medan den gemensamma uppräkningslistan av allvarliga överträdelser stryks.

Ändringsförslag 40. Ändringsförslaget ger kommissionen möjlighet att offentliggöra riktlinjerna för metoder för tillsynsåtgärder i ett annat dokument än den nuvarande tvåårsrapporten. I den gemensamma ståndpunkten behålls den ursprungliga formuleringen.

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

Ändringsförslag 19 (delvis). Enligt ändringsförslaget skall den nuvarande situationen fortfarande gälla i och med att vägkontroller skall utgöra 15 procent av den nuvarande minimiandelen kontrollerade arbetsdagar. Detta återspeglas tillfälligt i den gemensamma ståndpunkten, men efter den 1 januari 2008 skall denna andel uppgå till minst 30 procent.

Ändringsförslag 23 (delvis). Den gemensamma ståndpunkten innehåller ett krav på att medlemsstaterna skall bevara de uppgifter som samlades in under det föregående året.

Ändringsförslag 27. Den gemensamma ståndpunkten förbjuder diskriminering när det gäller vägkontroller på grundval av om fordonen är utrustade med analoga eller digitala färdskrivare.

4.4 Ändringsförslag som tillbakavisats av kommissionen och som inte förts in i den gemensamma ståndpunkten

Ändringsförslagen 1, 15, 34 och 66. Enligt dessa ändringsförslag skall kontrollerna omfatta inspektioner av förartillstånd för förare från tredjeland. Den aktuella förordningen innehåller dock ett mer omfattande kontrollkrav för medlemsstaterna.

Ändringsförslag 11. Ändringsförslaget innebär att det skall göras en hänvisning till den nya föreslagna förordning som skall ersätta förordning (EEG) nr 3820/85. Detta behövs inte eftersom hänvisningen till den senare kommer att betraktas som en hänvisning till den nya förordningen när den antagits.

Ändringsförslagen 13, 14 och 16. Dessa ändringsförslag inbegriper en definition av "förare" och behandlar förhållandet mellan överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) och gemenskapens bestämmelser om körtid och viloperioder. Den gemensamma ståndpunkten om förslaget om körtider och viloperioder innehåller en annan definition och förhållandet beskrivs annorlunda. Dessa bör gälla för förslaget om tillsyn.

Ändringsförslagen 18, 30 och 41. Dessa ändringsförslag är inte korrekta ur förfarandemässig eller institutionell synvinkel. En ökning av andelen kontrollerade arbetsdagar kan inte godkännas bara av kommissionen och parlamentet, och en entydig enhetlig tolkning av bestämmelserna kan inte göras av enskilda medlemsstater utan endast på gemenskapsbasis. Enligt bestämmelserna om kommittéförfarandet kan det inte heller fastställas ett krav på att arbetsmarknadens parter skall vara företrädare.

Ändringsförslagen 22 och 25. Kravet på denna detaljnivå i statistiken över kontroller verkar vara oproportionerligt. Det verkar också alltför restriktivt att kräva en balans när det gäller kontrollfrekvensen vid olika platser.

Ändringsförslag 33. Ömsesidigt stöd mellan medlemsstaterna när det gäller att besluta om påföljder för överträdelser har ersatts av extraterritoriella bestämmelser om påföljder i förslaget om körtider och viloperioder.

Ändringsförslag 38. Kommissionen bör inte åläggas att lägga fram ett förslag om harmonisering av påföljder innan resultaten av dess rapport om påföljder är kända.

5- SLUTSATS

Kommissionen föredrar att förslaget omfattar regler om tillsyn av bestämmelserna om arbetstid, en gemensam uppräknings av allvarliga överträdelser liksom en tidigare ökning av minimiandelen kontroller. Den anser dock att den gemensamma ståndpunkt som antogs den 9.12.2004 med kvalificerad majoritet överensstämmer med förslagets syften och tillvägagångssätt och kan därför stödja den.