



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 27.6.2005
KOM(2005) 302 endelig

2003/0255 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om minimumsbetingelser for gennemførelse af Direktiv 2002/15/EF og Rådets
Forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for
vejtransport virksomhed**

OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG

i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om minimumsbetingelser for gennemførelse af Direktiv 2002/15/EF og Rådets
Forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for
vejtransport virksomhed**

1. INDLEDNING

Ifølge EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra (c), skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringsforslag, Europa-Parlamentet stiller ved andenbehandlingen. Kommissionen fremsætter her sin udtalelse om Parlamentets 35 ændringsforslag.

2. BAGGRUND

Tidspunkt for forslagens forelæggelse for Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2003)628 endelig udgave - 2003/0255(COD))	2. december 2003
Tidspunkt for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs afgivelse af udtalelse	3. juni 2004
Tidspunkt for Europa-Parlamentets udtalelse ved første behandlingen	20. april 2004
Tidspunkt for Rådets vedtagelse af fælles holdning med kvalificeret flertal	9. december 2004
Tidspunkt for Europa-Parlamentets vedtagelse af en beslutning ved anden behandlingen med 35 ændringsforslag til den fælles holdning	13. april 2005

3. FORSLAGETS FORMÅL

Kommissionens forslag går ud på at forbedre håndhævelsen af fællesskabets sociale bestemmelser ved at forøge kontrolaktiviteternes antal, forbedre håndhævelsesaktivitetens kvalitet og behandle spørgsmålet om en harmoniseret holdning til overtrædelser og sanktioner.

Med hensyn til forøgelse af kontrolaktiviteternes antal foreslog Kommissionen, at minimumsprocenten straks hæves til 3 %, og at en større del af disse kontrolaktiviteter skal udføres hos virksomhederne (mindst 50 % mod de nuværende 25 %) og på vejen (mindst 30 % mod de nuværende 15 %). Med hensyn til samordnede kontrolaktiviteter foreslog

Kommissionen at hæve minimumsantallet fra to til seks om året for at fremme samarbejde og udveksling af den bedste praksis mellem de retshåndhævende myndigheder.

For at øge håndhævelsesaktiviteternes kvalitet foreslog Kommissionen, at kontrolpersonalet fik en minimal uddannelse og udstyrmængde, at medlemsstaterne udarbejdede og iværksatte en national håndhævelsesstrategi, og at der skulle udpeges et koordinerende organ, som skulle føre tilsyn med denne strategi og knytte forbindelse til de retshåndhævende myndigheder i andre medlemsstater. Når det gælder vejinfrastruktur, skulle der anlægges tilstrækkelige parkeringspladser, så førerne kunne hvile og vejkontrollen gøres lettere. Med hensyn til samarbejdet mellem medlemsstaternes myndigheder skulle der nedsættes et udvalg, som kunne fremme udveksling af bedste praksis, udarbejde fælles regler for risikovurdering af virksomhederne, så håndhævelsesaktiviteterne kunne målrettes, og vedtage ensartet dokumentation for sygeorlov og årlig ferie og kriterier for fælles elektronisk informationsudveksling og efterretning. Der blev også planlagt fælles uddannelsesarrangementer.

Med hensyn til en fælles holdning til overtrædelser og sanktioner foreslog Kommissionen, at medlemsstaterne skulle give deres håndhævelsesmyndigheder mulighed for midlertidigt at tilbageholde køretøjet samtidig med bestemte andre sanktioner. Det blev foreslået, at personer i transportkæden, der havde haft fordel af ikke at overholde disse regler, fik pålagt økonomiske sanktioner i forhold hertil. Der blev opstillet en liste over alvorlige overtrædelser, og medlemsstaterne skulle give meddelelse om sanktionerne for dem. Kommissionen ville derpå udarbejde en rapport om sanktionerne for alvorlige overtrædelser og tage stilling til, i hvilket omfang de burde harmoniseres.

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

4.1. Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret

Kommissionen kan som helhed acceptere 26 ændringsforslag af i alt 35. 20 ændringsforslag kan accepteres uændret: 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 32, 36 og 37.

Fire ændringsforslag kan accepteres i princippet eller efter omredigering: 2, 27, 31 og 35; to ændringsforslag kan accepteres delvis: 15 and 17.

4.1.1 Ændringsforslag, som er blevet accepteret efter omredigering

Ændringsforslag 2 drejer sig om kontrolsystemernes interoperabilitet og praktiske anvendelighed. Når det gælder kontrolantudstyr og elektronisk informationsudveksling er interoperabilitet særdeles ønskelig. Teksten må dog omredigeres for at understrege behovet for samordning på EU-plan ved hjælp af den foreslåede udvalgsprocedure:

Betragtning 5(a).

“Kontrolsystemernes interoperabilitet og praktiske anvendelse bør fremmes ved hjælp af udvalgsproceduren i artikel 12;”

Ændringsforslag 35 indfører vejkontrol med, at grænserne for kørsel pr. uge og pr. to uger overholdes, hvad Kommissionen kan gå stærkt ind for, ikke mindst som logisk følge af den digitale fartskrivers indførelse. Henvisningen til kontrol med de forudgående 28 dage må dog omredigeres af hensyn til den trinvise indførelse af denne bestemmelse:

Bilag I, Del A, nr. (1)“(1) daglige og ugentlige køretider, sammenlagte køretider i to på hinanden følgende uger, pauser og daglige og ugentlige hviletider samt kompensationshviletider også de foregående diagramark, der skal opbevares i køretøjet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 7 i Forordning (EØF) nr. 3821/85 og/eller de data [.....], der er oplagret for den samme periode på førerkortet og/eller i kontrolapparatets datalager i overensstemmelse med bilag II.

4.1.2 Ændringsforslag, som er blevet accepteret i princippet

Ændringsforslag 27 går ud på, at gentagne overtrædelser bør straffes strengere. Kommissionen kan følge denne tankegangs logisk indhold:

Artikel 9, stk. 2

“2. Virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres grundigere og hyppigere, og konstateres der gentagne overtrædelser, pålægges disse virksomheder sanktioner i forhold hertil.”

Ændringsforslag 31 angiver i enkeltheder, hvad Kommissionens rapport om sanktioner for alvorlige overtrædelser skal indeholde. Emnet for dette ændringsforslag kan indgå i rapportens mere generelle formål, men bør dog ikke begrænses hertil:

Artikel 10, stk. 1 a (nyt)

“Det skal fremgå af rapporten, hvilke uoverensstemmelser der er mellem sanktionerne, og hvilken virkning en harmonisering af disse sanktioner vil få for håndhævelsen og trafiksikkerheden.”

4.1.3 Ændringsforslag, som er blevet delvist accepteret

Både ændringsforslag **15** og **17** går for meget i detaljer.

Ændringsforslag 15 forlanger, at kontrolpersonalet ved vejkontrol skal angive, hvor kontrollen udføres, hvad der kan bringe dets kontrolordning i fare. Desuden skal de forlange oplysninger af føreren, som han måske ikke er i stand til at give (hvor mange køretøjer virksomheden ejer). Kommissionen kan imidlertid gå ind for, at køretøjets registreringsland og førerens og virksomhedens hjemland noteres, da det kan tjene til oplysning for håndhævelsesaktiviteterne og medvirke til at hindre forskelsbehandling. Den ændrede tekst lyder således:

Artikel 3, stk. 1, litra (a), nr. (i)(a) (nyt)

“(i)(a) *det kontrollerede køretøjs registreringsland, førerens og virksomhedens hjemland;*

Ændringsforslag 17 opregner en række kontrolsteder. Kommissionen kan acceptere ‘service stationer’ og ‘andre sikre steder’, der sagtens kan omfatte de øvrige eksempler. Den ændrede tekst lyder således:

Artikel 4, stk. 2, litra (a)

(a) der træffes fyldestgørende foranstaltninger til at indrette kontrolsteder på eller i nærheden af eksisterende og planlagte veje, og navnlig til, at *servicestationer og andre sikre steder kan fungere som kontrolsteder*;

4.2. Ændringsforslag, som Kommissionen har forkastet

Ni ændringsforslag er blevet forkastet, da de volder problemer med hensyn til klarhed og anvendelse: 7, 11, 12, 13, 16, 18, 28, 30 og 34.

Ændringsforslag 7 angiver, hvilke typer kørsel Direktivet gælder for. Der er ingen grund til at indføje denne bestemmelse, da minimumsbetingelserne for håndhævelse i det foreslåede direktiv afhænger af anvendelsesområdet for den tilknyttede lovgivning, dvs. forordning (EØF) 3820/85 og 3821/85 samt Direktiv 2002/15/EF. **Ændringsforslag 11 og 12** indfører mere ambitiøse frister for den gradvise forøgelse af kontrolprocenten. Kommissionen foretrækker en række mere realistiske og opnåelige frister, som sætter alle medlemsstater i stand til at overholde reglerne.

Ændringsforslag 13 søger at indføre en øjeblikkelig forøgelse af antallet af kontrolaktiviteter i virksomhederne, idet de forhøjes fra 25 % til 50 %, men Kommissionen foretrækker en mere behersket fremgangsmåde, som omfatter en forhøjelse af procenten for vejkontrol fra 15 % til 30 %.

Ændringsforslag 16 og 18 pålægger henholdsvis virksomhederne og kontrolpersonalet en unødvendig byrde. Det første forlanger, at virksomhederne skal registrere al kontrol, de har været udsat for det foregående år – og denne bestemmelses værdi er tvivlsom. De virksomheder, der ønsker at påvise, at de allerede er blevet sanktioneret for en overtrædelse, som er blevet konstateret ved vejkontrol, har utvivlsomt registreret den. En virksomhed kan imidlertid ikke altid være i besiddelse af en altomfattende database, hvis f.eks. føreren beslutter at betale bøden uden at opgive den. På samme måde pålægger det sidste ændringsforslag kontrolpersonalet at sørge for ligevægt i vejkontrollens intensitet. Det er ikke helt klart, hvad: "ligevægt" betyder, og desuden kan bestemmelsen, hvis den fortolkes stramt, stå i vejen for kontrolpersonalets eget skøn over udførelsen af sine opgaver.

Ændringsforslag 28 strider mod det ekstraterritorialitetsprincip for sanktioner, som indføres af den foreslåede nye forordning om køre- og hviletider. Det er en tilbagevenden til den stort set ineffektive og sjældent brugte nuværende ordning for udveksling af oplysninger om konstaterede overtrædelser.

Ændringsforslag 30 går ud på, at Kommissionen skal forelægge et forslag om harmonisering af sanktionerne for alvorlige overtrædelser efter sin rapport om dette spørgsmål. Kommissionen mener, at dette forslag ville begrænse dens initiativret unødigt.

Ændringsforslag 34 fjerner den bestemmelse, der sætter fællesskabet i stand til at forhandle, især inden for rammerne af AETR overenskomsten, for at sikre, at tilsvarende håndhævelsesstandarder også anvendes uden for Unionens grænser. Det ville være et tilbageskridt.

5. KONKLUSION

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