

KOMMISSIONENS UDTALELSE

af 16. maj 1974

til den irske regering vedrørende to forslag til retsforskrifter om gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25. marts 1969, om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport

(74/293/EØF)

1. I overensstemmelse med artikel 18, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25. marts 1969⁽¹⁾ har den irske regering med skrivelsen af 28. marts og 3. april 1973, tilsendt Kommissionen to forslag til retsforskrifter om gennemførelse af ovennævnte forordning samt et eksemplar af den personlige kontrolbog, som den agter at anvende. Endvidere er på et møde med Kommissionens tjenestegrene den 17. august i Dublin et eksemplar af cirkulære fra Department of Local Government, som gælder for førerne og omhandler minimumsalder og kvalifikationer for førere af køretøjer i international transport, blevet forelagt Kommissionen til udtalelse.

Det af »Department of Labour« udarbejdede forslag til retsforskrift, som er fremsendt til Kommissionen med skrivelse af 28. marts 1973, og som har overskriften »European Communities (Road Transport) (No. 2) Regulations, 1973« fastsætter regler om kontrol samt de fornødne sanktioner med henblik på gennemførelse af forordning (EØF) nr. 543/69.

Følgende fremhæves:

- artikel 1 fastsætter datoen for ikrafttræden;
- artikel 2 indeholder definitioner;
- artikel 3 fastsætter sanktioner;
- artikel 4 omhandler den legitimation som kontrolpersonalet skal være i besiddelse af;
- artikel 5 omhandler de beføjelser, som tilkommer kontrolpersonalet, og fastsætter bøden for personer, som modsætter sig, at dette personale udfører sit arbejde;
- artikel 6 bestemmer, at overtrædelser kan påtales af ministeren;

2. Det af Department of Local Government udarbejdede forslag til retsforskrift, som er forelagt Kommissionen med skrivelse af 3. april 1973, og som

benævnes »European Communities (Road Traffic) Regulations 1973«, fastsætter sanktioner, som skal anvendes, såfremt bestemmelserne i artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning (EØF) nr. 543/69 overtrædes.

3. Cirkulæret fra Department of Local Government omtaler, at forordning (EØF) nr. 543/69 fastsætter minimumsalder og kvalifikationer for visse førere af køretøjer i international transport. Dette cirkulære fastslår, at betingelserne kun gælder for personer med irsk førerbevis, når disse kører uden for irsk område i en anden Fællesskabsstat. De irske repræsentanter understregede endvidere stærkt ved mødet den 17. august at de fortolker udtrykket »international transport« som den kørselsstrækning, der tilbagelægges i udlandet.

4. Kommissionen finder, at forslagene og cirkulæret delvis opfylder EØF-forordningens krav. Den har følgende særlige bemærkninger at fremføre:

- A. Kommissionen fastslår, at de for overtrædelse fastsatte bøder højst kan være på 100 £. Den henleder den irske regerings opmærksomhed på nødvendigheden af at fremme en harmonisering af sanktionerne medlemsstaterne imellem. Ud fra dette synspunkt mener den, at loftet for de fastsatte bøder bør hæves betydeligt.
- B. Medens andre medlemsstater har fastsat regler om inddragelse af transporttilladelsen i tilfælde af alvorlige overtrædelser, indeholder de irske forslag ikke en sådan sanktion. Den irske regering opfordres herved til at overveje indførelsen af denne sanktion.
- C. Den irske regering har henledt Kommissionens opmærksomhed på, at inddragelsen af førerbevis er opstillet som sanktion i »Road Traffic Act 1961«. Det er dog ikke klart, om denne sanktion kan anvendes ved overtrædelser af »European Communities (Road Traffic) Regulations, 1973« og/eller »European Communities (Road Transport) (No 2) Regulation 1973«. Den irske regering

⁽¹⁾ EFT nr. L 77 af 29. 3. 1969, s. 49.

anmodes derfor om at oplyse Kommissionen herom, og såfremt der ikke er hjemmel til inddragelse af førerbeviset, da at indføre denne sanktion.

D. Man kan heller ikke udtale sig om, og i hvilket omfang den irske lovgivning — bortset fra de to forslag til retsfor skrifter — giver kontrolpersonalet adgang til at bestemme, at en fører og hans køretøj skal ligge stille en vis tid, såfremt føreren ikke er i besiddelse af en personlig kontrolbog eller ikke har ajourført sin kontrolbog. Den irske regering opfordres til ligeledes at give Kommissionen nærmere oplysninger herom, og i givet fald, at udføre hjemmel hertil.

E. Forslagene indeholder ingen bestemmelse om arbejdstidsudligning ved undtagelser fra bestemmelserne om hviletid, således som det er fastsat i artikel 11, stk. 6, i forordning (EØF) nr. 543/69. Kommissionen beder den irske regering fastsætte de fornødne bestemmelser herom.

F. Kommissionen har fuld forståelse for interne kompetencefordelingshensyn, som har ført til, at den irske regering har forelagt to separate forslag til retsfor skrifter, men finder, at det for at opnå større enkelhed og tydelighed ville være anbefalelsesværdigt at samle de to regelsæt i én tekst i det omfang, dette er muligt.

G. Den irske regerings fortolkning af udtrykket »international transport« kan ikke godtages. Det er rigtigt, at udtrykket »internationale transporter«, som forekommer i artikel 19, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 543/69, ikke er defineret i denne forordning; når definitionen er udeladt, skyldes det, at begrebet i almindelighed betragtes som umiddelbart indlysende. Fællesskabet har altid ved international transport forstået, al transport mellem rejsens udgangspunkt og bestemmelsessted. Det, som transportverdenen almindeligvis forstår ved international transport, fremgår klart af følgende definitioner, som er hentet fra nogle internationale konventioner af høj standard.

1. Almindelig overenskomst af 17. marts 1954 om økonomiske bestemmelser vedrørende international landevejstransport:

— Ved »international persontransport« forstås enhver transport, der udføres ved hjælp af køretøjer, til personbefordring, som foruden førerens plads omfatter 8 siddepladser, såfremt kørselsstrækningen omfatter mindst én grænseovergang mellem to lande«.

— »Ved »international godstransport« forstås transport, der udføres ved hjælp af et køretøj til godsbefordring, når afgang- og bestemmelsessted ligger i to forskellige lande«.

2. Den europæiske Overenskomst af 1. juli 1970 om det arbejde, der udføres af det medfølgende personale i international transport ad landevej (AETR):

»I denne overenskomst forstås ved »international landevejstransport«, enhver transport ad landevejen, som omfatter overskridelse af mindst én grænseovergang«.

Det bemærkes, at både AETR og fællesskabsforordningen er tilpasset hinanden, og at de gamle medlemsstater ved undertegnelsen af AETR har tilkendegivet deres accept af denne definition, som de iøvrigt har anvendt siden 1. oktober 1969.

Enhver international transport udgør således et hele. En hvilken som helst opdeling af en sådan transport i én kørselsstrækning, der finder sted i det land, hvor køretøjet er indregistreret og en anden kørselsstrækning, der foregår i andre lande, er kunstig og må derfor forkastes. Da forordning (EØF) nr. 543/69, finder anvendelse på hele kørselsstrækningen i en international transport, kan der ikke være tale om, at anvendelsen indskrænkes til kun at omfatte en del af kørselsstrækningen, som forudsat ved den irske fortolkning. En sådan fortolkning ville iøvrigt gøre anvendelsen af forordningen praktisk umulig, idet den ville føre til at bestemmelserne om køre- og hviletider og førerens kvalifikationer ville ændres ved grænsen.

Af alle disse grunde må Kommissionen forkaste den irske fortolkning. Den finder at den irske regering bør ændre cirkulæret fra Department of Local Government i overensstemmelse med Kommissionens opfattelse og den fastholder, at der består en forpligtelse til at lade forslagene finde anvendelse på enhver international kørselsstrækning.

5. Konkluderende kan Kommissionen, med forbehold af de ovenfor under punkt 4 anførte bemærkninger og navnlig med forbehold af de under punkt 4G anførte, krav udtale sig til fordel for de omhandlede forslag.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. maj 1974.

På Kommissionens vegne

François-Xavier ORTOLI

Formand