



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 14.12.2004
COM(2004) 817 definitief

2001/0241 (COD)

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN HET EUROPEES PARLEMENT**

overeenkomstig artikel 251, lid 2, tweede alinea, van het EG-Verdrag

betreffende het

gemeenschappelijk standpunt van de Raad over de goedkeuring van een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EEG) 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN HET EUROPEES PARLEMENT**

overeenkomstig artikel 251, lid 2, tweede alinea, van het EG-Verdrag

betreffende het

gemeenschappelijk standpunt van de Raad over de goedkeuring van een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EEG) 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer

1- ACHTERGROND

Datum van indiening van het voorstel naar het Europees Parlement en de Raad (document COM(2001) 573 def. – C5–0485/2001 - 2001/0241(COD):	12 oktober 2001
Datum van het standpunt van het Europees Economisch en Sociaal Comité:	29 mei 2002
Datum van het standpunt van het Europees Parlement, eerste lezing:	14 januari 2003
Datum van indiening van het gewijzigde voorstel COM(2003) 0490 – C5-0394/2003):	11 augustus 2003
Datum van goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt:	11 juni 2004

2- DOEL VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE

In Verordening (EEG) 3820/85 van 31 december 1985¹ zijn voorschriften vastgesteld voor rijtijden, rijtijdonderbrekingen en rusttijden van de bestuurders van voertuigen die onder het toepassingsgebied van de verordening vallen. Het doel van deze voorschriften is de concurrentievoorwaarden voor het vervoer over land te harmoniseren en de verkeersveiligheid en de werkomstandigheden van de bestuurders te verbeteren. Gezien de complexiteit van de voorschriften, de verschillen in interpretatie en toepassing in de lidstaten en de grondige wijzigingen die de sector van het vervoer over land in de afgelopen 15 jaar heeft doorgemaakt, heeft de Commissie een voorstel voor een nieuwe verordening goedgekeurd teneinde de voorschriften te vereenvoudigen, toe te lichten en bij te werken. De vereenvoudiging vond plaats door het complexe compensatiesysteem voor bekorte dagelijkse en wekelijkse rusttijden te vervangen en de talloze speciale regelingen voor specifieke sectoren tot een minimum te beperken. Verduidelijking kwam er door een aanzienlijk aantal nieuwe definities toe te voegen en een comité op te richten dat tot taak heeft betwiste gevallen te beoordelen. Om misbruik te voorkomen zijn de ontheffingen en uitzonderingen bijgewerkt en beter afgestemd op de grotere betrokkenheid van de privésector bij het verlenen van

¹ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

openbare diensten. De handhaving is verbeterd door het concept van extraterritorialiteit voor sancties en het vermoeden van aansprakelijkheid van de werkgever en van de volledige vervoersketen in het voorstel op te nemen.

De Commissie heeft ook voorgesteld de voorschriften te baseren op een "flexibele" week in plaats van op een kalenderweek. Er bestond echter een duidelijke behoefte aan coherentie met de nadien goedgekeurde richtlijn 2002/15/EC² betreffende de arbeidstijd in de betrokken sector, die gebaseerd is op een kalenderweek. Het Parlement toonde zich in zijn advies over het voorstel dan ook voorstander van een terugkeer naar de berekeningsmethode op basis van een kalenderweek en naar een groot deel van de flexibele voorschriften van de actuele verordening. De Commissie heeft dit advies gevolgd en heeft de meeste amendementen van het Parlement opgenomen in haar gewijzigd voorstel. Zij heeft de flexibiliteit in zekere mate hersteld, bijvoorbeeld door het compensatiesysteem voor bekorte wekelijkse rusttijden terug in te voeren, zonder evenwel de afdwingbaarheid van de regels uit het oog te verliezen. Om het debat in de Raad te vergemakkelijken, zijn in het gewijzigde voorstel ook diverse constructieve punten opgenomen waarover een duidelijke consensus bestond in de Raad, bijvoorbeeld met betrekking tot het bijwerken van de in de zusterverordening (Verordening (EEG) 3821/85³) vastgestelde bepalingen inzake de digitale tachograaf. Op vraag van het Parlement heeft de Commissie in deze verordening tegelijk ook het aantal voorafgaande dagen waarin het handhavingspersoneel wegcontroles mag uitvoeren, uitgebreid van 8 tot 15, zodat het handhavingspersoneel over een grotere vrijheid beschikt voor het uitvoeren van deze controles.

3- OPMERKINGEN OVER HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

De Raad heeft enkele algemene wijzigingen aangebracht in het voorstel van de Commissie. Deze wijzigingen zijn aanvaardbaar omdat ze garanderen dat de doelstellingen van het voorstel worden verwezenlijkt.

De eerste wijziging betreft de invoering van een artikel dat de invoering van de digitale tachograaf uitstelt tot 5 augustus 2005. De Raad was van mening dat dit zou bijdragen tot de rechtszekerheid aangezien op 5 augustus 2004, de door de Commissie voorgestelde datum, nog geen enkel voertuig met een dergelijke tachograaf zal zijn uitgerust. De Commissie aanvaardt deze wijziging, maar om volledige rechtszekerheid te garanderen, moet in de tekst worden gespecificeerd dat de datum van 5 augustus 2005 die van 5 augustus 2004 vervangt.

Ten tweede bevat het gemeenschappelijk standpunt een compromispakket over de dagelijkse en wekelijkse rusttijden. In vergelijking met de huidige verordening is de dagelijkse rusttijd in dit document restrictiever opgevat: de dagelijkse rusttijd mag voortaan worden opgesplitst in een periode van 3 uur en een periode van 9 uur en de compensatieregeling voor het driemaal inkorten van de dagelijkse rusttijd van 11 uur tot 9 uur tussen twee willekeurige wekelijkse rusttijden is geschrapt. Wat de wekelijkse rusttijd betreft, wordt de huidige compensatieregeling op het einde van een driewekelijkse periode behouden; deze periode kan evenwel worden verlengd voor wegcontroles (tot 15 voorafgaande dagen vóór 1.1.2008 en tot 28 voorafgaande dagen na deze datum). Bovendien moet een bestuurder na twee opeenvolgende weken een normale wekelijkse rusttijd van minstens 45 uur inlassen. Het

² PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

³ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.

gemeenschappelijk standpunt bevat ook een meer gedetailleerde tabel met betrekking tot onderbrekingen.

De eenvoud van de opsplitsing van de dagelijkse rusttijd stemt de Commissie tot tevredenheid, maar zij is van oordeel dat de regeling voor de inkorting van de dagelijkse rusttijd een stap achteruit betekent in termen van verkeersveiligheid en werkomstandigheden. Hoewel zij het behoud van de lange compensatieperiode voor wekelijkse rusttijd aanvaardt, vindt de Commissie de nieuwe bepaling over een minimale wekelijkse rusttijd gedurende een periode van twee weken een stap in de goede richting. De in het vooruitzicht gestelde verlenging van de controleperiode tot 28 dagen heeft bovendien voordelen voor het handhavingspersoneel.

Ten derde zijn de meeste bepalingen van artikel 9 (overtredingen en sancties) van het zustervoorstel inzake de handhaving van het wegvervoer, waarover op 11 juni 2004 een politiek akkoord is bereikt in de Raad Vervoer, opgenomen in het gemeenschappelijk standpunt. De Commissie is niettemin teleurgesteld dat de lijst van gemeenschappelijke overtredingen is geschrapt. Deze bepalingen zijn rechtstreeks van toepassing.

Hoewel de lijst van nationale uitzonderingen ten slotte enigszins is uitgebreid, zijn de meeste algemene ontheffingen en nationale uitzonderingen die in het gemeenschappelijk standpunt zijn toegestaan, nog steeds restrictiever dan in Verordening (EEG) 3820/85.

De Commissie heeft 47 van de 69 door het Europees Parlement in eerste lezing voorgestelde amendementen geheel of gedeeltelijk aanvaard. Daarvan heeft de Raad er 34 letterlijk of in beginsel opgenomen in het gemeenschappelijk standpunt.

4- GEDETAILLEERDE OPMERKINGEN VAN DE COMMISSIE

4.1 Amendementen die door de Commissie zijn aanvaard en geheel of gedeeltelijk in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen.

Hieronder wordt verwezen naar overwegingen en artikelen van het gemeenschappelijk standpunt.

Amendementen 1, 33, 37, 44. In het gemeenschappelijk standpunt betekent een terugkeer naar het berekeningssysteem op basis van een kalenderweek.

Amendementen 2-5, 7, 12 (gedeeltelijk), 18 (gedeeltelijk), 25-27, 30, 41, 43, 51 (gedeeltelijk), 52, 53, 62, 64 (gedeeltelijk), 65 en 66. Al deze amendementen vormen een nuttige toelichting bij de tekst en zijn opgenomen in het gemeenschappelijk standpunt.

Amendementen 17 en 54. Het toekennen van een ontheffing voor historische voertuigen die voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt, is logisch en is ook opgenomen in het gemeenschappelijk standpunt. Ook lokale postdiensten kunnen een ontheffing blijven genieten, op voorwaarde dat vervoer niet hun hoofdactiviteit is.

Amendementen 21, 34, 47 en 107 (gedeeltelijk). Deze amendementen bieden de sector een ruimere graad van flexibiliteit.

Amendementen 31, 32 en 45. Deze amendementen maken deel uit van het compromispakket over dagelijkse en wekelijkse rusttijden.

Amendement 48. Bij dit amendement wordt de medeaansprakelijkheid van de volledige vervoersketen ingevoerd. Bij artikel 10, lid 4, van het gemeenschappelijk standpunt wordt de lijst van de mogelijke medeaansprakelijken uitgebreid en wordt de aandacht toegespitst op contractueel overeengekomen tijdsschema's.

4.2 Amendementen die door de Commissie zijn aanvaard en die niet in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen

Amendementen 14-16. Het doel van deze amendementen is het toepassingsgebied van de verordening uit te breiden tot koerier- en expressdiensten en tot de binnen de Unie afgelegde ritten van voertuigen die in een derde land zijn ingeschreven. De Commissie vond beide amendementen nuttig, maar in de Raad was er weinig steun voor een uitbreiding tot koerierdiensten; de kwestie van het toepassingsgebied van de verordening en de AETR wordt in het gemeenschappelijk standpunt op een andere wijze behandeld.

Amendementen 28 en 29. In deze amendementen wordt de definitie van "bestuurder" toegelicht en wordt een definitie van "rijtijd" toegevoegd. De Raad gaf de voorkeur aan de oorspronkelijke en ruimere definitie die de Commissie aan "bestuurder" had gegeven en vond een definitie van "rijtijd" omstreden en overbodig. In het gemeenschappelijk standpunt wordt derhalve teruggekeerd naar het oorspronkelijk voorstel van de Commissie.

Amendement 78 (gedeeltelijk). Het amendement voert de twee types van bekorte wekelijkse rusttijd met compensatie opnieuw in (36 uur op de standplaats van het voertuig of de woonplaats van de bestuurder, 24 uur elders), waarbij de compensatie voor bestuurders op lange trajecten binnen drie weken wordt gegeven. De Commissie heeft de reintroductie van de twee types bekorte wekelijkse rusttijd aanvaard, samen met de snellere compensatie voor bekorte wekelijkse rusttijden. In het kader van het compromis dat bereikt is over de wekelijkse rusttijd, wordt in het gemeenschappelijk standpunt teruggekeerd naar Verordening (EEG) 3820/85 voor wat de compensatieregelingen betreft, maar worden de twee types bekorte wekelijkse rusttijd geschrapt.

Amendement 42 (gedeeltelijk). Dit amendement voert het concept van een opgesplitste dagelijkse rusttijd opnieuw in. De Commissie heeft dit amendement aanvaard om de sector een grotere flexibiliteit te verschaffen. In het gemeenschappelijk standpunt zijn eveneens opgesplitste dagelijkse rusttijden opgenomen, maar niet in de context van dit amendement.

Amendementen 9-11, 60, 63 en 70. Het doel van deze amendementen was maatregelen in te voeren voor de handhaving van de bepalingen van deze verordening. De Commissie heeft rekening gehouden met deze amendementen bij het opstellen van haar voorstel inzake handhaving⁴; zij heeft ook rekening gehouden met de amendementen 9 en 70, onder a), bij het opstellen van haar wijziging van Verordening (EEG) 3821/85 teneinde het mogelijk te maken om bij wegcontroles de voorafgaande 15 dagen te controleren. Het gemeenschappelijk standpunt, dat voorziet in de mogelijkheid om vanaf 1.1.2008 bij wegcontroles de voorafgaande 28 dagen te controleren, geeft de bedoeling van deze twee amendementen accurater weer.

⁴ PB L 111 van 17.4.2004, blz. 75.

4.3 Amendementen die niet door de Commissie zijn aanvaard, maar toch in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen

Amendement 20. In dit amendement, dat in het gemeenschappelijk standpunt is opgenomen, wordt teruggekeerd naar de ruimere algemene ontheffing voor speciaal voor medische doeleinden uitgeruste en gebruikte voertuigen.

Amendementen 23, 24 en 58. De eerste twee amendementen voeren opnieuw een algemene ontheffing in voor voertuigen voor het ophalen van melk op de boerderijen en het terugbrengen van melkbussen naar de boerderijen en voor de uitgebreide lijst van openbare-nutsvoertuigen, die in de huidige verordening is opgenomen. Amendement 58 verleent opnieuw ontheffing voor het vervoer van geslachte dieren/slachtafval, onder de vorm van een nationale uitzondering. In het gemeenschappelijk standpunt zijn alle ontheffingen opgenomen onder de vorm van facultatieve nationale uitzonderingen (artikel 13, lid 1, onder l), h) en n)) en is de beperkte lijst van openbare-nutsvoertuigen, zoals opgesteld door de Commissie, behouden.

Amendement 49. Dit amendement vervangt de aansprakelijkheidsafwijzing van de onderneming door twee aanvullende registratievereisten en door de verplichting om de totale arbeidstijd van de bestuurder te verifiëren. De essentie van deze toevoegingen is opgenomen in artikel 19(bis) van het gemeenschappelijk standpunt.

4.4 Amendementen die niet door de Commissie zijn aanvaard en niet in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen

Amendement 6. Hierbij wordt de verplichting ingevoerd om bij wegcontroles de rust- en rijtijden van de dag zelf en van de 27 voorafgaande dagen te controleren. In het gemeenschappelijk standpunt wordt het handhavingspersoneel nog steeds een zekere mate van vrijheid gegund; vanaf 1.1.2008 mogen zij de 28 voorafgaande dagen controleren.

Amendement 8. Het doel van dit amendement is een uiterste datum in te voeren voor het inbouwen van een digitale tachograaf in alle in gebruik zijnde voertuigen. Vanwege hun constructie zijn echter niet alle voertuigen geschikt om te worden uitgerust met een digitale tachograaf.

Amendement 13. Het doel van dit amendement is de maximale wekelijkse arbeidstijden, die zijn vastgesteld in Richtlijn 2002/15/EG betreffende de arbeidstijd in de vervoerssector, in de verordening op te nemen. Dit amendement is niet in deze vorm opgenomen in het gemeenschappelijk standpunt. De essentie ervan komt evenwel tot uiting in artikel 6, lid 2, waarin gespecificeerd is dat de maximale arbeidstijden niet mogen worden overschreden.

Amendement 19. Dit amendement verleent een algemene ontheffing voor voertuigen die gebruikt worden voor humanitaire hulp.

Amendement 22. Dit amendement verleent ontheffing voor voertuigen die worden gebruikt voor niet-commerciële doeleinden en waarvan het maximumgewicht niet meer dan 3,5 ton bedraagt. Voertuigen waarvan het maximumgewicht niet meer dan 3,5 ton bedraagt, ongeacht de doeleinden waarvoor ze worden gebruikt, vallen echter sowieso niet onder het toepassingsgebied van het voorstel.

Amendement 35. Hierbij wordt het volledige artikel 5 van Verordening (EEG) 3820/85, waarin de minimumleeftijd voor bestuurders van grote vracht- of passagiersvoertuigen is vastgesteld, opnieuw ingevoegd. Deze bepalingen zijn echter reeds opgenomen in artikel 5 van Richtlijn 2003/59/EG⁵.

Amendement 39. Dit amendement beperkt de op de bestuurder rustende verplichting om de rijtijd van buiten het toepassingsgebied van de verordening vallende voertuigen te registreren tot voertuigen voor stedelijk passagiersvervoer. In het gemeenschappelijk standpunt geldt deze beperking voor alle commerciële voertuigen die niet onder het toepassingsgebied vallen, maar deze rijtijd moet als "andere werkzaamheden" worden geregistreerd.

Amendement 83. In dit amendement wordt voorgesteld om de 4,5 uur een onderbreking van 30 minuten in te lassen, die mag worden opgesplitst in twee periodes van 15 minuten. In het gemeenschappelijk voorstel is de onderbreking van 45 minuten behouden, maar mag deze onderbreking worden opgesplitst in periodes van minstens 15 minuten.

Amendementen 55-57, 59. Het doel van deze amendementen is opnieuw nationale uitzonderingen toe te staan voor bepaalde groepen voertuigen die de Commissie uit haar voorstel had geschrapt. Deze uitzonderingen zijn niet in het gemeenschappelijk standpunt opgenomen.

Amendementen 67 and 69. Bij deze amendementen worden juridische bepalingen ingevoerd die strijdig zijn met de comitologieregels.

Amendement 68. In dit amendement wordt de Commissie ertoe opgeroepen een voorstel in te dienen waarin een eenduidige interpretatie van deze regels wordt gegeven. De gemeenschappelijke benadering van deze bepalingen valt echter onder de bevoegdheid van het nieuwe comité.

5- CONCLUSIE

De Commissie is van mening dat het op 9.12.2004 door de Raad met eenparigheid van stemmen aangenomen gemeenschappelijk standpunt de doelstellingen en benadering van haar voorstel ongewijzigd laat. Zij kan dit gemeenschappelijk standpunt derhalve ondersteunen.

⁵ PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4.