

bepalingen zulks toelaten, de programma's op een latere datum in te dienen dan die welke in de verordening is aangegeven, ten einde degenen die om louter technische

redenen niet in staat zijn hun plannen binnen de gestelde termijn in te dienen toch nog de kans te geven communautaire steun te verkrijgen.

Gedaan te Brussel, 27 oktober 1988.

*De Voorzitter  
van het Economisch en Sociaal Comité*

Alberto MASPRONE

**Vervolgadvies over het voorstel voor een verordening van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controle-apparaat in het wegvervoer<sup>(1)</sup>**

(88/C 337/17)

Het Bureau van het Economisch en Sociaal Comité heeft op 11 mei 1988 besloten, overeenkomstig artikel 20, derde alinea, van het Reglement van Orde, een advies over het bovengenoemde document te laten opstellen.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 12 oktober 1988 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Von Der Decken.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 259e zitting (vergadering van 27 oktober 1988) het volgende advies uitgebracht, dat met grote meerderheid van stemmen (1 onthouding) is goedgekeurd.

## 1. Inleiding

Het Comité heeft in zijn advies<sup>(2)</sup> van 2 juni 1988 bedenkingen tegen de bovengenoemde voorstellen van de Commissie geopperd, omdat de tot dusver verstrekte informatie over het initiatief van de Commissie niet voldoende leek om de ware redenen voor de voorgestelde wijzigingen te kunnen onderkennen. Het Comité heeft derhalve aangekondigd, een vervolgadvies te zullen uitbrengen, waarin het zich hoofdzakelijk over de nieuwe voorstellen tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en Verordening (EEG) nr. 3821/85 zou uitspreken.

## 2. Algemene opmerkingen

2.1. De door de Commissie voorgestelde wijzigingen [doc. COM (88) 21 def.] d.d. 24 maart 1988 zijn er in principe op gericht, slechts de moeilijkheden op te lossen die volgens haar zijn ontstaan bij de interpretatie van de voorschriften van sociale aard, de controle op de naleving ervan en de intracommunautaire samenwerking betreffende de pas op 29 september 1986 in wer-

king getreden Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en nr. 3821/85. De Commissie motiveert haar voorstellen met een aantal overwegingen, die eigenlijk meer inhouden dan door deze beperkte doelstelling is gegeven en de geldende verordeningen op wezenlijke punten weer ondermijnen.

2.1.1. Ook na opnieuw en diepgaand te hebben onderzocht wat met de technische aanpassing van de bepalingen in de voorschriften van sociale aard voor het EG-wegvervoer wordt beoogd, is het het Comité niet volledig duidelijk, met welk doel de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en nr. 3821/85 zouden moeten worden gewijzigd. Naar het inzicht van het Comité heeft dit initiatief van de Commissie, om enige begrippen met betrekking tot de rij- en rusttijden alsmede de onderbrekingen opnieuw te definiëren, voor controle-doeleinden weinig praktisch nut. Daarmee kan aan de verwachtingen die op grond van de doelstelling werden gewekt, niet worden voldaan; ook lijken de nieuwe technische begrippen uit vervoers- en sociaal oogpunt alsmede beheer technisch gezien niet zinvol.

2.2. Evenmin kan het Comité er aanzetten in herkennen die misschien indirect door de Commissievoorstellen worden bewerkstelligd en via een omweg op middellange of lange termijn meer sociale vooruitgang binnen het wegvervoer in de Gemeenschap teweeg zouden kunnen brengen of ervoor zouden zorgen dat de voorschriften van sociale aard beter op de samenleving zijn afgestemd.

<sup>(1)</sup> PB nr. C 116 van 3. 5. 1988, blz. 15.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 208 van 8. 8. 1988, blz. 26.

2.3. Het Comité meent dat de onderhavige voorstellen tot wijziging van de verordeningen niet geschikt zijn om de problemen bij de naleving en de controle van de voorschriften van sociale aard op te lossen of zelfs maar te verminderen. Derhalve kan het Comité er zijn goedkeuring niet aan hechten, hoewel het ingestemd heeft met de doelstelling en met sommige maatregelen om te komen tot een eenvoudiger, meer doeltreffend en uniform toezicht<sup>(1)</sup>, en hier ook achter blijft staan<sup>(2)</sup>.

De aanbevelingen van het Comité zelf van 27 februari 1985 zijn zowel door het Europees Parlement als door de Commissie goedgekeurd als een redelijk uitgangspunt voor doeltreffende toepassing. Het Economisch en Sociaal Comité houdt aan zijn toenmalige aanbevelingen vast en dringt erop aan dat deze opnieuw worden ingevoerd.

2.4. Het Comité motiveert zijn houding met de onderstaande afzonderlijke argumenten:

2.4.1. De Commissie heeft zeker gepoogd, bij de lidstaten alle noodzakelijke informatie in te winnen, ten einde de werkelijke oorzaken voor de gesignaleerde problemen betreffende de voorschriften van sociale aard juist te kunnen beoordelen. Volgens het Comité is de hele problematiek echter wezenlijk onvoldoende onderkend, zodat de reikwijdte van het nieuwe Commissie-initiatief niet geheel kan worden overzien.

De beide verordeningen zijn pas op 29 september 1986 in werking getreden en nog niet in alle lidstaten volledig ten uitvoer gelegd. De gepubliceerde rapporten van de Commissie over de toepassing van de voorschriften van sociale aard en de gevolgen daarvan dienen derhalve in gemeenschappelijk opzicht als onvolledig te worden beschouwd; hiermee kan de rechts- en mededingingspositie niet op verantwoorde wijze worden beoordeeld, alleen al vanwege het feit dat de statistische conclusies op gegevens uit de jaren 1984 en 1985 berusten, dat wil zeggen op periodes waarin deze verordeningen nog niet van kracht waren.

Met name uit dit feit blijkt volgens het Comité dat het probleem onvoldoende is onderkend; het ziet derhalve niet in waarom de pas in 1986 in werking getreden bepalingen al na 1 ½ jaar weer moeten worden gewijzigd.

2.4.2. Het Comité is bovendien van mening dat er ook feitelijk en politiek gezien geen redenen zijn om de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer ogenblikkelijk door een nieuwe wet technisch te herzien:

(1) Eenvoudigere, doeltreffendere en uniforme controles van de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer werden door het Comité ook gevraagd in zijn advies van 27 februari 1985 betreffende het voorstel van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 543/69 (PB nr. C 104 van 25. 4. 1985, blz. 4).

(2) Het Economisch en Sociaal Comité heeft vooral in zijn jongste advies van 2 juni 1988 over het voorstel voor een richtlijn van de Raad houdende uniforme tenuitvoerlegging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en nr. 3821/85 uiting gegeven aan zijn instemming met en zijn opvatting over het zo snel mogelijk verwezenlijken van uniforme controles in alle EG-lidstaten.

— Redenen die zouden kunnen worden verdedigd op grond van de immanente juridische situatie, zoals meer rechtsgelijkheid (gelijke juridische voorwaarden), meer rechtszekerheid of een betere beheers-technische aanpak, worden door de Commissie niet afzonderlijk uiteengezet of genoemd als de oorzaken van de actuele moeilijkheden. Het Comité kan daarom met de juridische overwegingen van het Commissie-initiatief niet meedenken.

— Redenen waaraan politieke logica ten grondslag zou liggen, zoals meer rechtsbescherming, meer wettelijke bescherming van de werknemer, grotere verkeersveiligheid of een verbeterde mededingingspositie van de kleine en middelgrote vervoersonderingen ofwel van de chauffeurs worden nauwelijks of alleen maar in het historisch overzicht besproken.

— Redenen die door de belangen van de betrokkenen worden gemotiveerd, zijn evenmin aan te wijzen. Het Comité is in elk geval niet op de hoogte van nieuwe initiatieven van de vakbonden of de werkgeversorganisaties om thans de verordeningen overeenkomstig de voorstellen van de Commissie te wijzigen.

— Redenen die noodzakelijkerwijs uit het programma voor de voltooiing van de interne markt van de Gemeenschappen volgen en voor de nieuwe technische voorstellen van de Commissie zouden pleiten, zijn niet concreet aanwijsbaar. Klaarblijkelijk ontbreekt een overtuigende bewijsvoering van de Commissie, waarom nu juist haar voorstellen, die slechts ten doel hebben, te komen tot een betere interpretatie van de voorschriften van sociale aard, betere controles en meer uitwisseling van informatie tussen de overheden, een belangrijke bijdrage tot de voltooiing van de interne markt van de Gemeenschappen zouden moeten vormen.

2.4.3. Het Comité erkent zonder twijfel de problemen die gepaard gaan met het creëren van eensluidende en de mogelijkheid tot integratie biedende voorschriften van sociale aard voor het EG-wegvervoer, maar is van mening dat allereerst de weg van de EG-richtlijn, zoals door de Commissie voorgesteld, moet worden bewandeld, en de mogelijkheid van nationale uitvoeringsregelingen moet en kan worden benut om tot een voor controledoelende noodzakelijke eensluidende interpretatie van de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer te komen.

2.5. Het Comité onderschrijft principieel de doelstelling van de Commissie dat op een gemeenschappelijke interne markt eensluidende, ondubbelzinnige en toepasbare bepalingen aangaande de rij- en rusttijden en de onderbrekingen voor de chauffeurs noodzakelijk zijn. Voorwaarde voor de toepassing van het recht volgens de bepalingen is dat deze eenvoudig genoeg zijn om toezicht en uitvoering op uniforme en adequate wijze mogelijk te maken.

2.6. Te dien einde moeten evenwel ook maatregelen worden genomen en onderling worden aangepast die tot een afdoende controle leiden en overtredingen aan sancties onderhevig maken. Een uniforme sanctionerende bevoegdheid onder dezelfde of vergelijkbare voorwaarden is onontbeerlijk, niet alleen voor het rechtsbe-

stel zelf en voor de uitoefening van de taken van de controle-autoriteiten, maar bovendien voor het systeem van voorschriften van sociale aard. Het Comité benadrukt derhalve nogmaals dat voor controledoeleinden uitgevaardigde technische bepalingen geen zin hebben zonder een daaraan verbonden systeem van adequate sancties en met toereikende bevoegdheden uitgeruste geschikte instanties. Dit ontbreekt momenteel in de denkbeelden van de Commissie, wat dus niet voor haar voorstellen pleit.

2.7. De Commissie gaat ook niet in op het verband tussen de rij- en rusttijden enerzijds en de bescherming van de gezondheid anderzijds, om argumenten voor haar nieuwe technische bepalingen aan te dragen. Dit onderwerp zal echter volgens de inzichten van het Comité van fundamenteel belang zijn, als het tijdstip komt, dat in de gemeenschappelijke interne markt over de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer wordt gestemd. In dit verband dient te zijner tijd te worden ingegaan op de vraag, in hoeverre een uniforme beperking van de werktijd de verkeersveiligheid en de sociale bescherming van de werknemers ten goede zou kunnen komen. Een EG-binnenmarkt is ondenkbaar zonder een in de sociale wetgeving verankerde bescherming van de „werktijd”.

2.8. Na afweging van de verschillende technische en politieke argumenten die vóór of tegen de juridisch-technische voorstellen van de Commissie zouden kunnen pleiten, acht het Comité het zinvol, concreet zijn standpunt betreffende enige details van de verordening tot wijziging uiteen te zetten.

### 3. Opmerkingen bij de afzonderlijke artikelen

#### 3.1. Artikel 1

3.1.1. Het Comité is van mening dat de kern van de voorstellen tot wijziging van de verordeningen wordt gevormd door de invoering van de bepaling waarbij de „week” als de „mobiele” week van de chauffeur wordt vastgelegd. Onder „mobiele week” van de chauffeur zou dan een tijdvak van 7 opeenvolgende dagen moeten worden verstaan dat los staat van het begrip kalenderweek. Deze „algemene term” wordt als het ware aan iedere individuele chauffeur, en wel slechts aan hem persoonlijk, gekoppeld.

3.1.2. Naar het oordeel van het Comité is de tot nog toe geldende bepaling van het begrip „week” in artikel 1, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 duidelijk en ondubbelzinnig en zou deze niet moeten worden veranderd. Deze normbepaling is in de praktijk hanteerbaar, en alom erkend, in sociaal opzicht verantwoord en in overeenstemming met de internationale overeenkomst 153 van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), die echter nog niet door de EG-lid-staten is geratificeerd. Het invoeren van een mobiele, verschuifbare week van iedere chauffeur zou slechts verraaging stichten en voor de chauffeur inhouden dat hij altijd over twee weekeinden zou kunnen beschikken, nl. dat van de gebruikelijke, algemeen geldige kalenderweek en dat van zijn eigen „mobiele week”, hetgeen op den duur voor de bemanningen op sociaal en persoonlijk vlak nadelen met zich mee kan brengen.

Overigens houdt de mobiele week van de chauffeur in dat zulks ten koste gaat van de met Verordening (EEG) nr. 3820/85 beoogde flexibiliteit. Zo kan

- een manco aan genoten rusttijd tijdens de ene week in de week daarop niet worden gecompenseerd, daar een niet-opgenomen wekelijkse rusttijd niet naar de daaropvolgende week mag worden overgeheveld,
- het maken van het maximaantal rij-uren tijdens de ene week kan leiden tot vermindering van het aantal rij-uren in de week daarop, hetgeen beslist niet te verdedigen is met het argument „verkeersveiligheid” en evenmin met het argument „bescherming van de gezondheid” of „bescherming van de positie van de werknemers”. In plaats van een gemiddelde rijtijd van 45 uur per week mag dan immers nog slechts 34 uur per week worden gereden.

Voor de controlerende instanties zou het uitoefenen van controle geenszins worden vereenvoudigd. De chauffeurs zelf willen het concept van de kalenderweek handhaven. Het Comité wijst het voorstel van de Commissie niet alleen om deze redenen af, maar ook vanwege het feit dat de kalenderweek zowel voor de planners van de dienstroosters als ook voor de klanten van de vervoerders en de overheden een ingeburgerde tijdrekening is.

#### 3.2. Artikel 2

Het Comité wijst een wijziging van artikel 4, lid 6, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 evenzeer af, omdat particuliere vervoerondernemers die in opdracht van overheidsinstanties vervoer verrichten, geen uitzonderingspositie mogen innemen ten opzichte van particuliere vervoerders die voor particuliere opdrachtgevers vervoeren.

#### 3.3. Artikel 3

Deze nieuwe bepaling is een logisch uitvloeisel van artikel 1 en moet om die reden eveneens van de hand worden gewezen.

#### 3.4. Artikel 5

Dit voorstel hangt samen met de verworpen „mobiele week van de chauffeur”. Er valt geen noodzaak aan te wijzen om de voorschriften te wijzigen.

#### 3.5. Artikel 6

Het Comité staat positief tegenover de ontwikkeling die in dit voorstel tot uiting komt. Een en ander zou binnen de door de Commissie voorgelegde en door het Economisch en Sociaal Comité reeds goedgekeurde richtlijn te verwezenlijken zijn.

#### 3.6. Artikel 7

Het jaarlijkse verslag over de tenuitvoerlegging van de sociale voorschriften moet niet slechts aan de Raad en het Europees Parlement worden voorgelegd, maar ook aan het Economisch en Sociaal Comité.

#### 3.7. Artikel 8

Het Comité zou stellig de invoering van deze bepaling als iets zinvol en als met het oog op de controles

noodzakelijk dienen te bepleiten, als het de mobiele week van de chauffeur gewenst en doelmatig had geacht. Aangezien het Comité echter van oordeel is dat

de mobiele week van de chauffeur qua verbetering van de toepasbaarheid en vergroting van de flexibiliteit een stap achteruit is, wijst het dit voorstel van de hand.

Gedaan te Brussel, 27 oktober 1988.

*De Voorzitter*  
*van het Economisch en Sociaal Comité*  
Alberto MASPRONE

**Advies over de GATT-onderhandelingen in het kader van de Uruguay-ronde — Huidige stand van zaken en vooruitzichten vanuit het oogpunt van de landbouw en de agro-industrie**

(88/C 337/18)

Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 31 mei 1988 besloten, overeenkomstig artikel 20 (vierde alinea) van het reglement van orde een advies op te stellen over de GATT-onderhandelingen in het kader van de Uruguay-ronde — Huidige stand van zaken en vooruitzichten vanuit het oogpunt van de landbouw en de agro-industrie.

De Afdeling voor externe betrekkingen, handels- en ontwikkelingsbeleid, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 16 september 1988 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Clavel.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 259e zitting (vergadering van 27 oktober 1988) het volgend advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. In de verklaring van Punta del Este van 20 september 1986, waarmee de huidige ronde van multilaterale handelsbesprekingen is ingeluid, heeft de landbouwproblematiek ruime aandacht gekregen. Het verloop van de eerste onderhandelingsfasen, de houding van de verdragsluitende partijen, hun voorstellen met betrekking tot het verloop van de onderhandelingen over de landbouwproblematiek en de belangrijke intergouvernementele bijeenkomsten hebben ertoe geleid dat dit aspect van de onderhandelingen nog meer op de voorgrond is gekomen. Daarom heeft het Comité het wenselijk geacht om, met het oog op de bijeenkomst op ministerniveau te Montreal, zijn standpunt ten aanzien van het verloop van de landbouwonderhandelingen kenbaar te maken; de algemene aspecten van de onderhandelingen, die voor de landbouwsector eveneens van belang zijn, worden behandeld in het advies over „De GATT-onderhandelingen in het kader van de Uruguay-ronde — Huidige stand van zaken en vooruitzichten”<sup>(1)</sup>.

**Algemene opmerkingen**

2. Twee jaar lang heeft men zich beziggehouden met het omschrijven van de bestaande problemen en met het uitwerken en bespreken van voorstellen en doelstellingen voor de onderhandelingen over de landbouwproblematiek. De bijeenkomst op ministerniveau die op 4 en 5 december a.s. te Montreal zal worden gehouden, is dan ook absoluut noodzakelijk om halverwege de onderhandelingsronde de bereikte resultaten op een rijtje te zetten.

Die gelegenheid moet bovendien te baat worden genomen om een echte dialoog tot stand te brengen, na te gaan op welke punten overeenstemming is bereikt en, zo mogelijk, in het licht hiervan algemene richtsnoeren voor het verdere verloop van de onderhandelingen in de komende twee jaar — die tot een beter evenwicht tussen vraag en aanbod moeten leiden — uit te werken.

3. Daarom zij er nogmaals op gewezen dat strikt de hand moet worden gehouden aan het in de verklaring van Punta del Este neergelegde globaliteitsbeginsel. In die verklaring staat nl. het volgende te lezen: „Het lanceren en het voeren van de onderhandelingen alsmede het tenuitvoerleggen van de resultaten van de onderhandelingen zullen worden beschouwd als onderdelen van en geheel.”

<sup>(1)</sup> ESC van 29 september 1988 (PB nr. C 318 van 12. 12. 1988).