

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 25/98

antagen av rådet den 17 mars 1998

inför antagandet av rådets direktiv nr 98/.../EG om ändring av direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter

(98/C 161/02)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾,

i enlighet med det i artikel 189c i fördraget angivna förfarandet⁽³⁾, och

med beaktande av följande:

(1) De skillnader som föreligger mellan olika nationella regler om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis riskerar att medföra snedvridning av konkurrensen.

(2) Man bör inom ramen för den inre marknadens funktion fullfölja harmoniseringsprocessen på detta område genom att stärka de gemensamma regler som avses i direktiv 96/26/EG⁽⁴⁾.

(3) På grund av utvecklingen på marknaden för godstransporter på väg och de krav som ställs för att den inre marknaden skall fungera, bör tillämpningsområdet för direktiv 96/26/EG utvidgas till att

omfatta vissa kategorier av transportörer av gods på väg som bedriver transporter för annans räkning med små fordon, till exempel kurirföretag, med ett särskilt undantag för godstransportföretag som utför korta lokala transporter och använder fordon med en högsta tillåten vikt av mellan 3,5 och 6 ton.

(4) Det bör ställas större krav på gott anseende, även när det gäller miljöskydd och yrkesansvar.

(5) När det gäller ekonomiska resurser är det nödvändigt att fastställa att tillgängligt kapital och reserver skall ligga på en högre miniminivå för att undvika obalanser på marknaden och att fastställa värdet av ecun i nationella valutor vart femte år.

(6) När det gäller yrkesmässig kompetens är det nödvändigt att sökande transportörer kan dokumentera en harmoniserad lägsta utbildningsnivå i samma ämnen och innehar ett examensbevis som har utfärdats enligt en jämförbar modell och som intygar att deras yrkesmässiga kompetens, särskilt på det affärsmässiga området, ligger på en harmoniserad lägsta nivå och grundar sig på enhetliga examinationsregler i alla medlemsstater. För detta ändamål bör också vissa aspekter av utformningen av examensprovet harmoniseras.

(7) Vissa medlemsstater anordnar för de sökande som har sin permanenta bostättningsort på deras territorium obligatoriska förberedande kurser för examensproven för yrkesmässig kompetens.

⁽¹⁾ EGT C 95, 24.3.1997, s. 66 och EGT C 324, 25.10.1997, s. 6.

⁽²⁾ EGT C 287, 22.9.1997, s. 21.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 17 juli 1997 (EGT C 286, 22.9.1997, s. 224), rådets gemensamma ståndpunkt av den 17 mars 1998 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ EGT L 124, 23.5.1996, s. 1.

(8) Följaktligen skiljer sig de utbildningsnivåer till vilka hänsyn tas vid utfärdandet av examensbevis om yrkesmässig kompetens från en medlemsstat till en annan trots direktiv 92/26/EG; med hänsyn till dessa skillnader kan de nationella åtgärderna skilja sig avsevärt inom den ram som anges i bilaga I till

nämnda direktiv, särskilt när det gäller transportörernas kvalifikationer, tjänstens kvalitet och trafik-säkerheten.

- (9) Medlemsstaterna bör under en begränsad period och efter det att kommissionen har hörts tillåtas att underkasta de personer som aldrig tidigare har erhållit ett examensbevis om yrkesmässig kompetens i en medlemsstat ett kompletterande examensprov, men som har klarat examensprovet för yrkesmässig kompetens i en medlemsstat medan de har haft sin permanenta bosättningsort i en annan medlemsstat i vilken de har för avsikt att för första gången yrkesmässigt bedriva vägtransporter; detta kompletterande examensprov bör avse områden inom vilka yrkets nationellt betingade inslag skiljer sig från de nationellt betingade inslagen i den medlemsstat vars examensprov de har klarat, särskilt specifika nationellt betingade inslag av affärs-mässigt, socialt, skattemässigt och tekniskt slag eller inslag som har samband med organiseringen av marknaden och företagslagstiftningen.
- (10) Det är nödvändigt att införa övergångsbestämmelser för genomförandet av direktivet i Österrike, Finland och Sverige.
- (11) Det är nödvändigt att regelbundet kontrollera att de godkända transportörerna fortfarande uppfyller kraven på gott anseende, ekonomiska resurser och yrkesmässig kompetens.
- (12) Medlemsstaterna bör för att den inre marknaden skall fungera införa sanktioner som är effektiva och proportionerliga och har avskräckande verkan.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 96/26/EG ändras på följande sätt:

- (1) I artikel 1.2 skall

— första strecksatsen ersättas med följande:

”— *yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg*: den verksamhet som bedrivs av ett företag som med hjälp av antingen ett motorfordon eller en motorfordonskombination som bedriver transport av gods för annans räkning,”

— följande strecksats läggs till:

”— *permanent bosättningsort*: den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där han bor.

För en person som har den yrkesmässiga anknytningen till en annan plats än den personliga anknytningen och som därför omväxlande bor på olika platser i två eller flera medlemsstater skall dock den permanenta bosättningsorten anses vara den plats till vilken han har personlig anknytning under förutsättning att personen med regelbundna mellanrum återvänder dit. Detta sista villkor behöver inte uppfyllas om personen bor i en medlemsstat för att genomföra en tidsmässigt begränsad uppgift. Studier vid universitet eller annan utbildningsanstalt skall inte medföra att den permanenta bosättningsorten ändras.”

2. I artikel 2 skall:

— artikel 2.1 ersättas med följande:

”1. Detta direktiv skall inte gälla för företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med hjälp av motorfordon eller motorfordonskombinationer med en högsta tillåtna vikt av högst 3,5 ton. Medlemsstaterna får dock sänka denna tröskel för alla eller vissa typer av transportverksamhet.”

— i artikel 2.2 den nuvarande texten betecknas artikel 2.2 a och följande led skall läggas till:

”b) När det gäller företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med hjälp av fordon med en högsta tillåtna vikt mellan 3,5 och 6 ton, får medlemsstaterna efter att ha informerat kommissionen från tillämpningen av alla eller vissa av bestämmelserna i detta direktiv undanta företag som uteslutande bedriver inrikestransporter som på grund av det korta transportavståndet endast har ringa betydelse för transportmarknaden.”

3. I artikel 3 skall:

— artikel 3.2 c ersättas med följande:

”c) har dömts för allvarliga överträdelse av gällande bestämmelser om

— löne- och anställningsförhållanden i branschen, eller

— transporter på väg av gods eller personer, särskilt bestämmelserna om förarens kör- och vilotider, nyttofordons vikt och mått, trafik- och fordonssäkerhet, skydd av miljön och övriga bestämmelser om yrkesansvar.

— artikel 3.3 c ersätts med följande:

”c) Företaget skall förfoga över kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 ecu när endast ett fordon används och 5 000 ecu för varje ytterligare fordon.

Värdet av ecun i nationella valutor skall när det gäller detta direktiv fastställas vart femte år. De kurser som tillämpas skall vara de som erhålls den första arbetsdagen i oktober och som offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. De skall gälla från och med den 1 januari följande kalenderår.”

— artikel 3.3 d ersätts med följande:

”d) Såvitt avser punkterna a–c får den behöriga myndigheten som bevis godta eller kräva bekräftelse eller försäkran från en bank eller någon motsvarande, vederbörligen kvalificerad inrättning. En sådan bekräftelse eller försäkran får tillhandahållas genom bankgaranti, eventuellt genom pantförskrivning eller borgen, eller i annan liknande form.”

— artikel 3.4 ersätts med följande:

”4 a) Villkoret i fråga om yrkesmässig kompetens innebär att vederbörande skall besitta kunskaper som motsvarar den utbildningsnivå som avses i bilaga I i de ämnen som förtecknas där. Denna kompetens skall fastställas med hjälp av ett obligatoriskt skriftligt examensprov, som kan kompletteras med ett muntligt examensprov, anordnat i den form som anges i bilaga I av den myndighet eller instans som medlemsstaten har utsett att ansvara för detta.

b) Medlemsstaterna får befria sådana sökande som kan styrka minst fem års

praktisk erfarenhet på företagsledningsnivå i ett transportföretag, från kravet att genomgå prov på villkor att dessa sökande genomgår ett kontrollprov vars utformning bestäms av medlemsstaterna i enlighet med bilaga I.

c) Medlemsstaterna får befria innehavarna av vissa utbildningsbevis avseende högre utbildningar eller tekniska utbildningar som kan styrka att de har goda kunskaper i de i bilaga I förtecknade ämnen och som i detta syfte särskilt skall anges av medlemsstaterna, från kravet att avlägga prov i de ämnen som omfattas av dessa utbildningsbevis.

d) Ett intyg utfärdat av den myndighet eller den instans som avses i punkt a skall förete som bevis på yrkesmässig kompetens. Detta intyg skall utformas enligt den modell för examensbevis som återges i bilaga Ia.

e) När det gäller sökande som avser att varaktigt och reellt leda företag som endast bedriver inrikestransporter, får medlemsstaterna föreskriva att de kunskaper som skall beaktas för fastställande av yrkesmässig kompetens enbart skall omfatta sådana ämnen som rör inrikestransporter. I detta fall skall det framgå av intyget om yrkesmässig kompetens enligt modellen i bilaga Ia att innehavaren av intyget endast är behörig att reellt och varaktigt leda företag som uteslutande bedriver transporter inom den medlemsstat som har utfärdat intyget.

f) Efter samråd med kommissionen kan en medlemsstat kräva att varje fysisk person som innehar ett examensbevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat efter den ...(*) medan personen hade sin permanenta bosättningsort i den förstnämnda medlemsstaten skall avlägga ett kompletterande prov som anordnas av den myndighet eller den instans som den förstnämnda medlemsstaten har utsett för detta. Det kompletterande provet skall gälla särskilda kunskaper om de nationellt betingade inslagen i yrket som vägtransportör i den förstnämnda medlemsstaten.

(*) Ett år efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

Denna punkt skall tillämpas under en period av tre år från och med den ...(*). Rådet kan, i enlighet med fördraget, på förslag av kommissionen, förlänga perioden med en ny period av högst fem år. Den skall endast tillämpas på sådana fysiska personer som, när de på de villkor som avses i första stycket erhåller examensbeviset om yrkesmässig kompetens, aldrig tidigare har erhållit ett sådant examensbevis i en medlemsstat.

4. I artikel 5 skall:

— i artikel 5.1 följande strecksats läggas till:

”— såvitt avser Österrike, Finland och Sverige före den 1 januari 1995”.

— i artikel 5.2, första stycket efter den strecksats som börjar med orden ”såvitt avser f.d. Tyska demokratiska republiken” följande strecksats läggas till:

”— såvitt avser Österrike, Finland och Sverige efter den 31 december 1994 och före den 1 januari 1997.”

— i artikel 5.2, första stycket efter den strecksats som börjar med ”såvitt avser f.d. Tyska demokratiska republiken” följande strecksats läggas till:

”— såvitt avser Österrike, Finland och Sverige före den 1 januari 1997.”

— Följande punkt skall läggas till:

”3. a) Alla företag som har tillstånd att yrkesmässigt bedriva transporter på väg före den ...(*) skall, när det gäller den fordonspark som de använder vid denna tidpunkt, uppfylla bestämmelserna i artikel 3.3 senast den ...(**).

Dessa företag skall i varje fall uppfylla bestämmelserna i artikel 3.3 för varje ökning av fordonsparken som sker efter den ...(*)

b) De företag som yrkesmässigt bedriver godstransport på väg före den ...(*) med fordon vars högsta tillåtna vikt ligger mellan 3,5 och 6 ton skall uppfylla bestämmelserna i artikel 3.3 senast den ...(**).”

5. I artikel 6.1 skall följande stycke läggas till:

”Medlemsstaterna skall se till att de behöriga myndigheterna regelbundet och minst vart femte år försäkrar sig om att företagen fortfarande uppfyller kraven på gott anseende, ekonomiska resurser och yrkesmässig kompetens.”

6. I artikel 7 skall:

— i artikel 7.1 början av texten ersättas med ”1. Om överträdelser som kan leda till ...”,

— gällande artikel 7.2 utgå och gällande punkt 3 skall betecknas punkt 2.

7. I artikel 8 skall:

— i artikel 8.2 orden ”och konkursfrihet” i punkt 2 utgå,

— i artikel 8.4 sista meningen utgå.

8. I artikel 10.3 skall datumet den 1 januari 1990 ersättas med det datum som avses i artikel 2.1 första stycket i detta direktiv.

9. Efter artikel 10 skall följande artiklar införas:

”Artikel 10a

Medlemsstaterna skall föreskriva en ordning med sanktioner för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och de skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa sanktioner tillämpas. De föreskrivna sanktionerna skall vara effektiva och proportionerliga och ha avskräckande verkan.

Artikel 10b

Från och med den ...(*) skall medlemsstaterna som tillräckligt bevis på yrkesmässig kompetens erkänna de intyg som överensstämmer med modellen för examensbevis i bilaga Ia och som utfärdas av den myndighet eller instans som har utsetts för detta av varje medlemsstat.”

10. Bilaga I skall ersättas med bilaga I till detta direktiv och bilaga Ia som återfinns i bilaga II till detta direktiv skall införas.

(*) Senaste tidpunkt för tillämpning av detta direktiv, vilken tidpunkt anges i artikel 2.1.

(**) Två år från sista dagen för tillämpning av detta direktiv.

(*) Ett år från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar för att följa detta direktiv senast den ...(*). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall dessa innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den ...

På rådets vägnar
Ordförande

(*) Ett år från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

BILAGA I

"BILAGA I

I. FÖRTECKNING ÖVER ÄMNET SOM AVSES I ARTIKEL 3.4

De kunskaper som skall beaktas när yrkesmässig kompetens fastställs av medlemsstaterna skall omfatta åtminstone ämnen i denna förteckning för både transport på väg av gods och av personer. I dessa ämnen skall de sökande vägtransportörerna uppnå den nivå i fråga om kunskaper och praktiska färdigheter som krävs för att leda ett transportföretag.

Den lägsta kunskapsnivån, såsom den anges nedan, får inte vara lägre än nivå 3 enligt de utbildningsnivåer som anges i bilagan till beslut 85/368/EEG⁽¹⁾, det vill säga den nivå som uppnåtts genom utbildningen i den obligatoriska skolan, kompletterad med antingen en yrkesutbildning och en kompletterande teknisk utbildning eller med en teknisk skolutbildning eller annan utbildning på högre nivå.

A. Avsnitt i civilrätt

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

1. känna till de vanligaste avtalsformer som förekommer vid transportverksamhet på väg liksom de rättigheter och skyldigheter som följer av dessa,
2. vara i stånd att ingå ett giltigt fraktavtal, särskilt såvitt gäller transportvillkoren,

Godstransport på väg

3. kunna analysera en reklamation från uppdragsgivaren som avser skada som uppkommit antingen genom förlust av eller skada på godset under transport eller genom försenad leverans samt konsekvenserna av reklamationen på det avtalsmässiga ansvaret.
4. känna till de regler och skyldigheter som följer av konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR),

Persontransport på väg

5. kunna analysera en reklamation från uppdragsgivaren som avser skada som åsamkats passagerarna eller deras bagage vid en olycka som inträffat under transporten eller rörande skador som beror på försening samt konsekvenserna av reklamationen på det avtalsmässiga ansvaret.

B. Avsnitt i handelsrätt

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

1. känna till de krav och formaliteter för att utöva näringsverksamhet liksom näringsidkares allmänna skyldigheter (registrering, handelsböcker, m.m.) samt följderna av en konkurs,
2. ha erforderliga kunskaper om olika former av kommersiella bolag samt om regler för hur bolag bildas och fungerar.

⁽¹⁾ Rådets beslut 85/368/EEG av den 16 juli 1985 om jämförbarhet av yrkesmeriter mellan medlemsstaterna inom EG (EGT L 199, 31.7.1985, s. 56).

C. Avsnitt i socialrätt*Gods- och persontransport på väg*

Den sökande skall bland annat

1. känna till vilken roll de olika sociala institutioner som förekommer inom vägtransportsektorn spelar samt hur de fungerar (fackföreningar, organ för samarbete mellan arbetsgivare och arbetstagare, personalrepresentanter, arbetsinspektörer, m.m.),
2. känna till arbetsgivares skyldigheter enligt socialförsäkringslagstiftningen,
3. känna till de regler som gäller för de anställningsavtal som tillämpas på olika kategorier av arbetstagare inom vägtransportföretag (avtalsformer, parternas skyldigheter, arbetsvillkor och arbetstid, betald semester, lön, avtalets upphörande, m.m.),
4. känna till bestämmelserna i förordningarna (EEG) nr 3820/85⁽¹⁾ och (EEG) nr 3821/85⁽²⁾ samt de praktiska åtgärderna för tillämpning av dessa förordningar.

D. Avsnitt i skatterätt*Gods- och persontransport på väg*

Den sökande skall bland annat känna till regler om

1. mervärdesskatt på transporttjänster,
2. fordonsskatter,
3. skatt på vissa fordon som används vid godstransport på väg samt vägtull och vägavgifter,
4. inkomstskatt.

E. Kommersiell och ekonomisk ledning av ett företag*Gods- och persontransport på väg*

Den sökande skall bland annat

1. känna till rättsliga och praktiska bestämmelser om användningen av checkar, växlar, reverser, kreditkort samt andra betalningsmedel och betalningssätt,
2. känna till olika kreditformer (bankkrediter, rembursar, borgen, inteckning, leasing, renting, factoring, m.m.) samt de kostnader och förpliktelser som är förbundna med dessa,
3. veta vad en balansräkning är, hur den ställs upp och hur den skall tolkas,
4. kunna läsa och tolka en resultaträkning,
5. kunna analysera företagets finansiella situation och lönsamhet, särskilt med ledning av nyckeltalen,
6. kunna upprätta en budget,
7. känna till de olika delarna i en kostnadsberäkning (fasta kostnader, rörliga kostnader, arbetande kapital, avskrivningar, m.m.) samt kunna räkna ut detta per fordon, per kilometer, per resa eller per ton,
8. kunna upprätta ett organisationsschema över företagets personalstyrka och utarbeta arbetsscheman m.m.,
9. känna till grunderna för marknadsundersökning, marknadsföring, säljfrämjande åtgärder när det gäller transporttjänster, upprättande av kundregister, reklam, PR, m.m.,

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 1).

⁽²⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning EG nr 1056/97 (EGT L 154, 12.6.1997, s. 21).

10. känna till de olika slag av försäkringar som förekommer vid vägtransporter (ansvars-, person-, gods- och bagageförsäkringar) och de garantier och skyldigheter som är förbundna med dessa,
11. känna till de olika formerna för användning av telematik på vägtransportområdet,

Godstransport på väg

12. kunna tillämpa reglerna för fakturering vid godstransporttjänster på väg samt känna till innebörden och betydelsen av Incoterms,
13. känna till olika stödnärningar inom transportområdet, deras roll, funktionssätt samt, i förekommande fall, deras rättsliga ställning,

Persontransport på väg

14. kunna tillämpa reglerna för avgifter och prissättning vid offentlig och privat persontransport på väg,
15. kunna tillämpa reglerna för fakturering vid persontransport på väg.

F. Tillträde till marknaden

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

1. känna till de bestämmelser som gäller vid vägtransporter för annans räkning, för hyra av fordon för yrkestrafik och för anlitande av underleverantörer; den sökande skall särskilt vara bekant med bestämmelserna rörande yrkets offentligrättsliga reglering, tillträde till yrket, tillståndsgivningen för vägtransporter inom och utom gemenskapen samt kontroll och sanktioner.
2. känna till de bestämmelser som gäller vid upprättandet av ett företag för vägtransporter,
3. känna till vilka dokument som erfordras för tillhandahållande av vägtransporter samt kunna utforma kontrollförfaranden för att tillse att riktiga handlingar rörande varje enskild transport, särskilt dokument rörande fordonet, föraren, godset eller bagaget, finns tillgängliga såväl i fordonet som inom företagets lokaler,

Godstransport på väg

4. känna till reglerna för organisationen av marknaden för godstransporter på väg, speditorsfirmor och logistik,
5. känna till förfarandet vid passerandet av statsgränser, betydelsen av T-dokument och TIR-carneter samt de skyldigheter och det ansvar som följer av användningen av dessa,

Persontransport på väg

6. känna till reglerna för organisationen av marknaden för persontransporter på väg,
7. känna till reglerna för utbudandet av transporttjänster samt kunna upprätta transportplaner.

G. Tekniska normer och tekniska driftsförhållanden

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

1. känna till reglerna rörande fordons vikter och dimensioner inom medlemsstaterna samt förfarandena för sådana särskilda transporter för vilka undantag görs från dessa regler,
2. kunna välja fordon och fordonskomponenter (chassi, motor, kraftöverföringssystem, bromssystem, m.m.) efter företagets behov,
3. känna till förfarandet vid typgodkännande, registrering och besiktning av dessa fordon,
4. kunna bedöma vilka åtgärder som erfordras för att bekämpa luftförorening genom avgaser från motorfordon och för att motverka buller,
5. kunna upprätta planer för regelbundet underhåll av fordonen och fordonens utrustning,

Godstransport på väg

6. känna till de olika slagen av verktyg och hjälpmedel för godshantering och lastning (billuckor, containrar, lastpallar, m.m.) och kunna upprätta rutiner och föreskrifter för lastning och lossning av gods (viktfördelning, stapling, stuvning, stöttning och kilning, m.m.),
7. känna till de olika teknikerna för kombinerade transporter med *piggy-back* och med roll-on roll-off fartyg,
8. kunna sätta i verket förfaranden för iakttagande av reglerna rörande transport av farligt gods och avfall, särskilt de regler som följer av direktiv 94/55/EG⁽¹⁾, direktiv 96/35/EG⁽²⁾, förordning (EEG) nr 259/93⁽³⁾,
9. kunna upprätta förfaranden för iakttagande av reglerna rörande transport av lättfördärliga livsmedel, särskilt de regler som följer av avtalet om internationella transporter av lättfördärliga livsmedel och om specialutrustning för sådana transporter (ATP),
10. kunna vidta erforderliga åtgärder för iakttagande av föreskrifterna om transport av levande djur.

H. Trafiksäkerhet*Gods- och persontransport på väg*

Den sökande skall bland annat

1. känna till de krav som förarna skall uppfylla (körkort – läkarintyg — intyg om kompetens m.m.),
2. kunna vidta åtgärder för att försäkra sig om att förarna iakttar de trafikregler, förbud och begränsningar som gäller inom de olika medlemsstaterna (hastighetsbegränsningar, regler om företräde, uppehåll och parkering, användning av lyktorna, vägskytning, m.m.),
3. kunna utarbeta föreskrifter för förarna om kontroll av säkerhetsnormerna dels rörande transportmaterialets, utrustningens och lastens skick, dels rörande förebyggande åtgärder,
4. kunna utarbeta förhållningsregler för olyckshändelser samt vidta lämpliga åtgärder för att undvika att olyckor eller allvarliga trafikförseelser upprepas,

Persontransport på väg

5. besitta grundläggande kunskaper om vägnätet i medlemsstaterna.

II. UTFORMNING AV EXAMENSPROVET

1. Medlemsstaterna skall anordna ett obligatoriskt skriftligt examensprov som de kan komplettera med ett muntligt examensprov för att kontrollera om de sökande vägtransportörerna besitter kunskaper i de ämnen och på den nivå som anges i I och framför allt om de har förmåga att använda de verktyg och den teknik som behövs och att utföra de verkställande och samordnande arbetsuppgifter som föreskrivs.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg (EGT L 319, 12.12.1994, s. 7). Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 96/86/EG (EGT L 335, 24.12.1996, s. 43).

⁽²⁾ Rådets direktiv 96/35/EG av den 3 juni 1996 om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EGT L 145, 19.6.1996, s. 10).

⁽³⁾ Rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen (EGT L 30, 6.12.1993, s. 1). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 120/97 (EGT L 22, 24.1.1997, s. 14).

- a) Det obligatoriska skriftliga examensprovet skall bestå av följande två delprov:
- Skriftliga frågor antingen i form av flervalsfrågor (fyra svarsalternativ) eller frågor med öppna svar eller en kombination av båda frågeformerna.
 - Skriftliga uppgifter/fallstudier.
- Provtiden skall vara minst två timmar för varje delprov.
- b) I det fall ett muntligt examensprov anordnas kan medlemsstaterna föreskriva att villkoret för att få delta i detta är godkänt resultat på det skriftliga examensprovet.
2. Om medlemsstaterna även anordnar ett muntligt examensprov skall de för vart och ett av de tre delproven fastställa en viktningsprocent som inte får understiga 25 % och inte överstiga 40 % av antalet möjliga poäng på provet som helhet.
- Om medlemsstaterna endast anordnar ett skriftligt examensprov skall de för varje delprov fastställa en viktningsprocent som inte får understiga 40 % och inte överstiga 60 % av antalet möjliga poäng på provet som helhet.
3. De sökande skall sammanlagt för alla delproven uppnå ett genomsnitt på minst 60 % av det totala antalet poäng medan andelen erhållna poäng i varje delprov inte får understiga 50 % av antalet möjliga poäng. En medlemsstat kan endast för ett delprov minska procenttalet från 50 % till 40 %."
-

BILAGA II

”BILAGA Ia

EUROPEISKA GEMENSKAPEN

(Kraftigt beige papper — Format: DIN A4)

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk i den medlemsstat som utfärdar tillståndet)

Landsbeteckning för den berörda medlemsstaten⁽¹⁾Benämning på behörig myndighet eller behörig instans⁽²⁾

**EXAMENSBEVIS OM YRKESMÄSSIG KOMPETENS
VID INRIKESTRANSPORT [OCH INTERNATIONELL]⁽³⁾ GODS [PERSON]⁽³⁾ TRANSPORT PÅ VÄG**

nr . . .

Vi ⁽²⁾,

försäkrar:

a) att⁽⁴⁾

född i, den

har godkänt resultat i de skriftliga examensprov (år:; period:)⁽⁵⁾ som anordnats för
erhållande av examensbevis om yrkesmässig kompetens för inrikestransport [och internationell]⁽³⁾ gods- [person-]⁽³⁾
transport på väg, enligt bestämmelserna i⁽⁶⁾

b) att den person som avses i a har behörighet att utnyttja sin yrkesmässiga kompetens i ett företag som bedriver gods-
[person-]transporter på väg⁽³⁾

— för att utföra endast inrikestransporter inom den medlemsstat som har utfärdat examensbeviset⁽³⁾— för att utföra internationella transporter⁽³⁾.

Detta examensbevis utgör tillräckligt bevis på den yrkesmässiga kompetens som avses i artikel 10.1 i rådets direktiv
96/26/EG av den 29 april 1996, om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt
erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa
transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

Utfärdat i, den

..... ⁽⁷⁾

⁽¹⁾ Landsbeteckning (B) Belgien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (GR) Grekland, (E) Spanien, (F) Frankrike, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxemburg,
(NL) Nederländerna, (A) Österrike, (P) Portugal, (FIN) Finland, (S) Sverige, (UK) Förenade kungariket.

⁽²⁾ Myndighet eller instans som av varje medlemsstat i Europeiska gemenskapen i förväg utsetts till att utfärda detta intyg.

⁽³⁾ Stryk det som ej är lämpligt.

⁽⁴⁾ Efternamn och förnamn: födelseort och födelsedatum.

⁽⁵⁾ Närmare uppgifter om examensprovet.

⁽⁶⁾ Hänvisning till de bestämmelser i nationell lag som antagits i ämnet enligt ovan nämnda direktiv.

⁽⁷⁾ Stämpel och underskrift av den behöriga myndighet eller instans som utfärdar intyget."

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Kommissionen överlämnade den 5 februari 1997 till rådet ett förslag till direktiv, grundat på artikel 75.1 i EG-fördraget, om ändring av direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter⁽¹⁾.

Europaparlamentet lämnade sitt yttrande den 17 juli 1997⁽²⁾, och Ekonomiska och sociala kommittén lämnade sitt den 28 maj 1997⁽³⁾.

Mot bakgrund av Europaparlamentets yttrande lade kommissionen den 6 oktober 1997 fram ett ändrat förslag⁽⁴⁾ för rådet.

Den 17 mars 1998 fastställde rådet sin gemensamma ståndpunkt enligt artikel 189c i EG-fördraget.

II. FÖRSLAGETS SYFTE

Kommissionens ändrade förslag syftar till att inom ramen för inre marknadens funktion fullfölja harmoniseringsprocessen i fråga om rätten att yrkesmässigt bedriva vägtransporter.

Kommissionen anser att den grad av harmonisering inom gemenskapen som har uppnåtts inte längre är tillräcklig, eftersom befintliga skillnader i de nationella reglerna medför risk för snedvridning av konkurrensen med hänsyn till utvecklingen på marknaden för vägtransporter, särskilt godstransport, samt till den genomförda friheten att tillhandahålla tjänster på detta område.

Det erinras om att när det gäller transport av varor kommer denna frihet att uppnås den 1 juli 1998, då cabotage skall kunna utföras utan kvantitativa restriktioner. Kommissionen föreslår därför en förstärkning av de gemensamma reglerna i direktiv 96/26/EG.

III. ANALYS AV RÅDETS GEMENSAMMA STÅNDPUNKT

Rådets gemensamma ståndpunkt innehåller bl.a. nedan redovisade ändringar i direktiv 96/26/EG:

- a) När det gäller godstransporter på väg medför den gemensamma ståndpunkten en utvidgning av tillämpningsområdet för det gällande direktivet. Detta omfattar nämligen transportföretag som använder fordon med en högsta tillåten vikt över 6 ton, medan den gemensamma ståndpunkten även omfattar transportföretag som använder fordon med en högsta tillåten vikt över 3,5 ton.

I den gemensamma ståndpunkten begränsas emellertid utvidgningen av tillämpningsområdet i förhållande till kommissionens förslag, där alla företag för godstransporter på väg omfattas av samma regler oberoende av fordonets vikt.

⁽¹⁾ EGT C 95, 24.3.1997, s. 66.

⁽²⁾ EGT C 286, 22.9.1997, s. 224.

⁽³⁾ EGT C 287, 22.9.1997, s. 21.

⁽⁴⁾ EGT C 324, 25.10.1997, s. 6.

- b) När det gäller kravet på gott anseende föreskrivs i den gemensamma ståndpunkten att det inte längre är uppfyllt om transportören har dömts för allvarliga överträdelser av vissa transportbestämmelser, inbegripet överträdelser av bestämmelser om miljöskydd och yrkesansvar.

I artikel 3.2 c i det gällande direktivet talas det om att ha dömts för "allvarliga, upprepade överträdelser".

I kommissionens förslag utvidgas antalet fall då kravet på gott anseende inte längre är uppfyllt till att omfatta domar för "en allvarlig överträdelse eller upprepade smärre överträdelser".

I den gemensamma ståndpunkten föreskrivs också att medlemsstaterna skall inrätta ett system med sanktioner för överträdelser av det ändrade direktivet 96/26/EG.

- c) När det gäller kravet på ekonomiska resurser föreskrivs det i den gemensamma ståndpunkten, så som kommissionen föreslår, en höjning av beloppen, men det fastställs inte längre differentierade belopp i förhållande till vikten av de fordon som företaget använder för godstransport eller antalet sittplatser i fordonen för persontransport.
- d) När det gäller yrkesmässig kompetens föreskrivs följande i den gemensamma ståndpunkten:

- Ett mer detaljerat examensförfarande, en uppdatering och en utvidgning av förteckningar över ämnen för examen och införande av en harmoniserad miniminivå för den kunskap som krävs i varje ämne.
- Behållande av olika examensprov, beroende på om sökanden önskar utföra nationella eller internationella transporter.

I kommissionens förslag föreskrivs däremot att de sökande skall genomgå samma examensprov för nationella som för internationella transporter.

- Befrielse från examensprov, på stadigvarande basis, för sökande som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet, så som det föreskrivs i det gällande direktivet, men på villkor att dessa sökande genomgår ett kontrollprov vars utformning bestäms av medlemsstaterna i enlighet med den förteckning över ämnen som fastställs i bilaga I till direktivet.

I kommissionens förslag föreskrivs däremot att denna befrielse skall upphävas.

- Införande i direktivet, i bilaga Ia, av en gemenskapsmodell för intyg om yrkesmässig kompetens.
- Införande i direktivet av en bestämmelse, som inte finns i kommissionens ändrade förslag, om att under en begränsad period och efter samråd med kommissionen bemyndiga medlemsstaterna att anordna ett kompletterande prov för personer som aldrig tidigare har erhållit intyg om yrkesmässig kompetens i någon medlemsstat men har klarat provet i en medlemsstat under det att deras normala hemvist var i en annan, där de avser att för första gången utöva yrket.

Det kompletterande provet skall avse områden där de nationella aspekterna på transportöyrket avviker från dem i den medlemsstat vars prov dessa personer har bestått.

- e) Den gemensamma ståndpunkten innehåller också, som kommissionens förslag, övergångsbestämmelser om genomförandet av det ändrade direktivet i de tre nya medlemsstaterna Österrike, Finland och Sverige.

- f) När det gäller kontrollen av direktivets tillämpning föreskrivs det i den gemensamma ståndpunkten att medlemsstaterna regelbundet och minst vart femte år skall kontrollera om villkoren för att bedriva verksamhet fortfarande är uppfyllda.

I den gemensamma ståndpunkten finns inte den av kommissionen föreslagna bestämmelsen om att medlemsstaterna mellan andra och tredje året skall kontrollera de ekonomiska resurserna.

- g) I den gemensamma ståndpunkten föreskrivs att medlemsstaterna skall omsätta direktivet senast ett år efter dess ikraftträdande.

Alla vägtransportörer som omfattas av direktivets tillämpningsområde och som bedriver verksamhet innan direktivet träder i kraft skall uppfylla de nya kraven på ekonomiska resurser inom två år efter det att direktivet börjar tillämpas.

IV. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

1. Ändringsförslag som godtagits av rådet

Rådet godtog, till innehållet om också inte till formuleringarna, följande ändringsförslag från Europaparlamentet:

- *Ändringsförslag nr 9* enligt vilket bilaga I till det gällande direktivet skall ersättas med bilaga I till det nya direktivet (redaktionell ändring i artikel 1.10 i den gemensamma ståndpunkten).
- *Ändringsförslag nr 10*, varigenom det i direktiv 96/26/EG införs en ny artikel som ålägger medlemsstaterna att föreskriva ett system med sanktioner (redaktionell ändring i artikel 1.9 i den gemensamma ståndpunkten, där en artikel 10a införs i direktiv 96/26/EG).

2. Parlamentets ändringsförslag som inte godtagits av rådet

Rådet godtog inte följande ändringsförslag:

- a) Om kravet på gott anseende:

- *Ändringsförslag nr 3, första delen*, som syftar till att ändra artikel 3.2 c första stycket i direktiv 96/26/EG så att kravet på gott anseende inte eller inte längre skall anses uppfyllt om de fysiska personer som förväntas uppfylla det "har dömts till en allvarlig straffrättslig eller förvaltningsrättslig påföljd eller en eller flera straffrättsliga eller förvaltningsrättsliga påföljder för upprepade smärre överträdelse" av de bestämmelser som avses i andra stycket i samma punkt. Den gemensamma ståndpunkten vidgar tillämpningsområdet för det gällande direktivet, som hänvisar till domar för "upprepade allvarliga överträdelse", ty det avser domar för "allvarliga överträdelse". Rådet anser nämligen att medlemsstaterna själva bör kunna få bedöma en transportörs goda anseende utifrån hur allvarlig överträdelsen bedöms vara enligt den nationella lagstiftningen.

Rådet finner det svårt att bedöma gott anseende utifrån domar för upprepade smärre överträdelse, eftersom dessa kan utgöras av enkla förseelser. Skyldighet att avstånga den som begår sådana överträdelse från att utöva yrket skulle innebära en oproportionerlig bestraffning.

Rådet föredrar också att direktivet endast talar om påföljder utan att beskriva dem som "tung" och utan att precisera, med tanke på den mångfald av situationer som förekommer i medlemsstaterna, att det kan röra sig om såväl straffrättsliga som förvaltningsrättsliga påföljder.

- *Ändringsförslag nr 1 och ändringsförslag nr 3*, andra delen, som rör införande i direktivet av en ingresspunkt och av vissa kompletteringar i artikel 3.2 c i direktiv 96/26/EG, nämligen
 - föreskrifter om att överträdelser som berör kampen mot bedrägeri inom transiteringsförfarandet och överträdelser som gäller transport av levande djur kan medföra icke-erkännande eller förlust av gott anseende,
 - fastställande av ett samband mellan antalet förflyttningar som det berörda företags fordon utför och antalet överträdelser när det gäller att avgöra om upprepade smärre överträdelser har begåtts.

Rådet anser att

- gällande bestämmelser inte hindrar medlemsstaterna från att, för att kontrollera om kravet på gott anseende är uppfyllt, fästa avseende vid överträdelser mot reglerna om transiteringsförfarande och om transporter av levande djur,
- inrättandet av ett gemensamt kriterium för bedömning av smärre överträdelser är onödigt med tanke på att den gemensamma ståndpunkten inte längre gäller smärre upprepade förseelser. För övrigt skall det allvarliga i en överträdelse inte bedömas utifrån företagets storlek (antal fordon eller fordonkilometer) utan på sina egna villkor,
- *Ändringsförslag nr 8*, som går ut på att – i händelse av en allvarlig överträdelse eller upprepade smärre överträdelser av föreskrifterna om transporter enligt artikel 3.2 c i direktivet – den medlemsstat där en överträdelse som kan leda till indragning av yrkestillståndet begås av en utomlands hemmahörande transportör, eller där en sådan överträdelse är känd, bör meddela de uppgifter som den förfogar över till den medlemsstat där transportören är etablerad.

Rådet anser att artikel 1.6 i den gemensamma ståndpunkten, om ändring av artikel 7.1 i direktiv 96/26/EG, ålägger medlemsstaterna att till den medlemsstat där transportören är etablerad meddela de uppgifter som de förfogar över om varje överträdelse som transportören har begått och som skulle kunna leda till indragning av yrkestillståndet. Bestämmelsens räckvidd har således utvidgats.

b) Om kravet på ekonomiska resurser:

- *Ändringsförslag nr 4*, som för att i samtliga språkversioner harmonisera begreppet *eget kapital* för värdering av företagets ekonomiska resurser ansluter sig till definitionen i direktiv 78/660/EEG⁽¹⁾ så när som på ett undantag.

Rådet ansåg det inte på detta stadium nödvändigt att harmonisera kriterierna för kontroll av de ekonomiska resurserna. Den gemensamma ståndpunkten inskränker sig till ett krav på att företaget förfogar över ett visst belopp per använt fordon och föreskriver ingen reglementering i fråga om företagens räkenskaper och bokslut.

Rådet föredrar att medlemsstaterna fortsätter att tillämpa sin nationella lagstiftning på området.

- *Ändringsförslag nr 7*, som syftar till en komplettering av artikel 6.1 i det gällande direktivet genom att dels ålägga de behöriga nationella myndigheterna att vart

⁽¹⁾ Rådets fjärde direktiv av den 25 juli 1978, grundat på artikel 54.3 g i fördraget, om årsbokslut i vissa typer av bolag (EGT L 222, 14.8.1978, s. 11). Direktivet senast ändrat genom direktiv 94/8/EG (EGT L 82, 25.3.1994, s. 33).

femte år – samt mellan andra och tredje året under femårsperioden – kontrollera efterlevnaden av kravet på ekonomiska resurser, dels ge dem möjlighet att på vissa villkor bevilja en ytterligare tidsfrist på högst ett år för att bedöma företagets ekonomiska resurser.

Rådet ansåg det tillräckligt att i artikel 1.5 i den gemensamma ståndpunkten (artikel 6.1 i det ändrade direktivet 96/26/EG) ålägga medlemsstaterna att regelbundet – och minst vart femte år – kontrollera om de tre villkoren för yrkesutövande fortfarande är uppfyllda, utan att tillämpa någon åtskillnad mellan dessa villkor. Medlemsstaterna får därmed möjlighet att enligt Europaparlamentets rekommendationer regelbundet genomföra kontroll av de ekonomiska resurserna under femårsperioden, men det blir ingen skyldighet.

c) Om kravet på yrkesmässig kompetens:

- *Ändringsförslag nr 6*, syftande till en komplettering av artikel 6.1 andra stycket i det gällande direktivet med förtydligandet att personer som faktiskt och varaktigt leder ett transportföretag, som redan har uppfyllt kraven på yrkesmässig kompetens inom ramen för i direktivet föreskrivna kontrollåtgärder och som har utövat sin verksamhet kontinuerligt inte skall behöva avlägga ett nytt prov på denna kompetens.

Rådet ansåg att den allmänna regeln i direktivet är att inte begära av en transportör att avlägga provet en andra gång. Ett enda undantag medges, men bara i ett mycket specifikt fall (se artikel 1.3 i den gemensamma ståndpunkten om införande av en ny punkt f i artikel 3.4 i det ändrade direktivet).

- *Ändringsförslagen nr 12 och nr 13* om bilaga I.I F 5, särskilt
 - *ändringsförslag nr 12*, som i punkt F 5 när det gäller tillträde till marknaden för godstransport på väg föreskriver att den sökande endast behöver känna till formaliteterna vid passerandet av statsgränser och inte också, enligt *ändringsförslag nr 13* och så som kommissionen föreslår, betydelsen av T-dokument och TIR-carneter samt de förpliktelser och det ansvar som följer av dessas användning,
 - *ändringsförslag nr 13*, som avser tillägg av en ny punkt 5a med kravet att den sökande skall ha fördjupade kunskaper om gemenskapens transiteringsförfarande och det gemensamma transiteringsförfarandet.

Rådet godtog inte dessa ändringsförslag då det ansåg att de begärda kunskaperna var alltför detaljerade.

d) Om ändring av de övergångsperioder som medgivits för de nya medlemsstaterna i kraft av deras anslutning till EES:

- *Ändringsförslag nr 2*, som syftar till att ändra sjätte ingresspunkten i det ändrade förslaget, samt
- *ändringsförslag nr 5 och nr 14*, som syftar till att ändra artikel 1 i det ändrade förslaget (artikel 5.1 och 5.2 i det gällande direktivet) om beräkning av längden på de övergångsperioder som medgivits för Österrike, Finland och Sverige från och med ikraftträdandet av EES-avtalet den 1 januari 1994.

Europaparlamentet gör gällande att bestämmelserna i de direktiv som kodifierats i direktiv 96/26/EG enligt EES-avtalet gäller i dessa stater ända sedan den 1 januari 1994.

Rådet anslöt sig till kommissionens ståndpunkt och ansåg att gemenskapens lagstiftning endast kan gälla medlemsstaterna. Övergångsperioderna i fråga har alltså som referensdatum dagen för anslutning till gemenskapen, den 1 januari 1995 (se artikel 1.4 i den gemensamma ståndpunkten om den nya artikel 5 i det ändrade direktivet).

e) Om datum för direktivets ikraftträdande:

— *Ändringsförslag nr 11*, enligt vilket direktivet skall träda i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts.

Rådet föredrog att låta direktivet träda i kraft samma dag som det offentliggörs.

Eftersom det rör sig om ett direktiv anser rådet det lämpligt, då nu medlemsstaterna redan åtnjuter en omsättningsfrist, att det träder i kraft snarast, så att vissa tillämpningsbeslut snabbt kan genomföras. Dessutom blir det då lättare att avgöra datumet för ikraftträdande.
