



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 27.6.2005
COM(2005) 302 definitief

2003/0255 (COD)

ADVIES VAN DE COMMISSIE

**overeenkomstig artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag
over de amendementen van het Europees Parlement
op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad inzake het
voorstel voor een**

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van Richtlijn 2002/15/EG en de
Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende
voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer**

**HOUDENDE WIJZIGING VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE
overeenkomstig artikel 250, lid 2 van het EG-verdrag**

ADVIES VAN DE COMMISSIE

**overeenkomstig artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag
over de amendementen van het Europees Parlement
op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad inzake het
voorstel voor een**

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van Richtlijn 2002/15/EG en de
Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende
voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer**

1. INLEIDING

In artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag is bepaald dat de Commissie advies uitbrengt over de amendementen die in tweede lezing door het Europees Parlement worden voorgesteld. Het advies van de Commissie over de 35 door het Parlement voorgestelde amendementen wordt hieronder weergegeven.

2. ACHTERGROND

Indiening van het voorstel bij het Europees Parlement en de Raad (document COM(2003) 628 def. - 2003/0255(COD))	2 december 2003
Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité	3 juni 2004
Advies van het Europees Parlement in eerste lezing	20 april 2004
Vaststelling van het gemeenschappelijk standpunt met gekwalificeerde meerderheid	9 december 2004
Resolutie van het Europees Parlement in tweede lezing met 35 amendementen op het gemeenschappelijk standpunt	13 april 2005

3. DOEL VAN HET VOORSTEL

Met het voorstel van de Commissie wordt beoogd de handhaving van de communautaire sociale voorschriften te verbeteren door het aantal controles op te voeren, de kwaliteit van de handhaving te verbeteren en te zorgen voor een geharmoniseerde aanpak van overtredingen en sancties.

Wat het opvoeren van het aantal controles betreft, stelt de Commissie voor het minimumpercentage onmiddellijk te verhogen tot 3%, en een groter aandeel daarvan ter

plaatse bij de ondernemingen (ten minste 50% tegen 25% nu) en langs de weg (ten minste 30% tegen 15% nu) uit te voeren. Wat speerpuntacties betreft, stelt de Commissie voor het minimumaantal van twee op zes per jaar te brengen, om een intensievere samenwerking en uitwisseling van beste praktijken te bevorderen.

Om de kwaliteit van de handhaving te verbeteren, voorziet het voorstel van de Commissie in een minimum aan opleiding en uitrustingsniveau voor handhavingspersoneel, de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van een nationale handhavingsstrategie door de lidstaten, de aanwijzing van een coördinerende handhavingsentiteit die toezicht moet houden op deze strategie en de verbinding met de handhavingsinstanties van de overige lidstaten moet onderhouden. Wat wegeninfrastructuur betreft, zou voor voldoende parkeerplaatsen worden gezorgd om de bestuurders in staat te stellen te rusten en wegcontroles te vergemakkelijken. Met het oog op de nagestreefde samenwerking tussen de handhavingsinstanties van de lidstaten zou een comité worden opgericht dat de uitwisseling van beste praktijken moet vergemakkelijken, gemeenschappelijke regels inzake de risicobeoordeling van bedrijven moet opstellen om de handhaving gericht te doen verlopen, afspraken moet maken over uniforme formulieren die als bewijs voor het opnemen van ziekteverlof en jaarlijkse vakantie moeten dienen, en de criteria moet vaststellen voor een gemeenschappelijk elektronisch informatieuitwisselingsstelsel. Ook wordt voorzien in gemeenschappelijke opleidingsessies.

Met het oog op een gezamenlijke aanpak van overtredingen en sancties stelt de Commissie voor dat de lidstaten hun handhavingsinstanties de bevoegdheid geven een voertuig een tijdelijk rijverbod, alsook andere nader gespecificeerde sancties op te leggen. Evenredige financiële sancties worden voorgesteld voor de deelnemers aan de vervoersketen voor wie de niet-naleving van de regels winsten oplevert. Er is een gemeenschappelijke lijst van ernstige overtredingen opgesteld waarvoor de lidstaten kennisgeving zouden moeten doen van de door hen gehanteerde sancties. De Commissie zou dan een rapport opstellen waarin de voor ernstige overtredingen geldende sancties zouden worden geanalyseerd, en zou worden uitgemaakt in hoeverre verdere harmonisatie op dit gebied uitvoerbaar is.

4. ADVIES VAN DE COMMISSIE OVER DE AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

4.1. Door de Commissie aanvaarde amendementen

Van de in totaal 35 amendementen kan de Commissie er 26 accepteren. Daarvan kunnen er 20 ongewijzigd worden overgenomen: 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 32, 36 en 37.

Vier amendementen zijn aanvaardbaar in principe of onder voorbehoud van redactionele wijzigingen: 2, 27, 31 en 35; twee amendementen zijn gedeeltelijk aanvaardbaar: 15 en 17.

4.1.1 Amendementen die worden aanvaard onder voorbehoud van redactionele wijzigingen

Amendement 2 bepleit interoperabiliteit en uitvoerbaarheid voor controlesystemen. Voor de uitrusting van handhavingsambtenaren en voor elektronische informatie-uitwisseling is interoperabiliteit uiterst wenselijk. Deze doelstelling moet anders worden geformuleerd zodat de noodzaak van coördinatie op EU-niveau, via de voorgestelde comitéprocedure, wordt benadrukt; de tekst komt dan als volgt te luiden:

Overweging 5 bis

“Interoperabiliteit en uitvoerbaarheid van de nationale controlesystemen moeten worden vergemakkelijkt via de comitéprocedure van artikel 12.”

Amendement 35 voorziet in controles langs de weg op de wekelijkse en tweewekelijkse rijtijden; de Commissie is daar een groot voorstander van, vooral omdat dit een logisch uitvloeisel is van de invoering van de digitale tachograaf. De formulering betreffende de controle van de gegevens over de voorafgaande 28 dagen moet worden aangepast om rekening te houden met de stapsgewijze opzet van deze bepaling; de tekst komt dan als volgt te luiden:

Bijlage I, deel A, punt 1) “1) dagelijkse *en wekelijkse* rijtijden, *de totale rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken*, onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden *alsmede de compensierusttijd*; de voorafgaande registratiebladen [...], die volgens artikel 15, lid 7 van Verordening (EEG) nr. 3821/85 aan boord van het voertuig moeten zijn en/of de gegevens die gedurende dezelfde periode worden opgeslagen op de bestuurderskaart en/of in het geheugen van het controleapparaat overeenkomstig bijlage II en/of op print-outs [...].

4.1.2 Amendementen die in principe worden aanvaard

Amendement 27 houdt in dat voor herhaalde inbreuken zwaardere sancties moeten worden opgelegd. De Commissie steunt deze op zich logische zienswijze, maar dan wel als volgt geformuleerd:

Artikel 9, lid 2

“2. Ondernemingen met een hoger risicocijfer worden strenger en vaker gecontroleerd en *indien herhaalde inbreuken worden vastgesteld, wordt een evenredige sanctie opgelegd.*”

Amendement 31 geeft in detail aan welke gegevens het verslag van de Commissie over de sancties voor ernstige inbreuken moet bevatten. Dit amendement zou onderdeel kunnen zijn van een bredere doelstelling van het verslag, maar mag de inhoud daarvan niet tot dit ene aspect reduceren; de tekst komt dan te luiden:

Artikel 10, alinea 1 bis (nieuw)

“In het verslag worden onderlinge verschillen tussen de sancties vermeld en wordt het effect van een harmonisatie van die sancties op de handhaving en de verkeersveiligheid aangegeven.”

4.1.3 Amendementen die gedeeltelijk worden aanvaard

De **amendementen 15 en 17** zijn beide buitensporig gedetailleerd.

Amendement 15 houdt in dat de handhavingsambtenaren die controles langs de weg uitvoeren, moeten opgeven waar die plaatsvinden, hetgeen hun inspectieregime op losse schroeven kan zetten. Bovendien moeten zij de bestuurder om informatie vragen waarover deze misschien niet beschikt (het aantal voertuigen dat de onderneming bezit). De Commissie kan zich er echter wel in vinden dat wordt genoteerd in welk land het voertuig is ingeschreven en uit welk land de bestuurder en de onderneming afkomstig zijn, aangezien deze gegevens

nuttig kunnen zijn voor de handhaving en discriminatie kunnen helpen voorkomen. De herziene tekst luidt als volgt:

Artikel 3, alinea 1, letter a), punt i bis) (nieuw)

“i bis) *het land waar het gecontroleerde voertuig is ingeschreven en het land waaruit de bestuurder en de onderneming afkomstig zijn;*

Amendement 17 bevat een opsomming van plaatsen die als controlepost kunnen fungeren. De Commissie kan instemmen met ‘benzinstations’ en ‘andere veilige plaatsen’; de overige voorbeelden vallen daar dan impliciet onder. De herziene tekst luidt als volgt:

Artikel 4, lid 2, letter a)

a) er voldoende voorzieningen voor controleposten komen op of nabij bestaande en geplande wegen, *met name dat benzinstations en andere veilige plaatsen langs de snelwegen als controlepost kunnen fungeren;*

4.2. Door de Commissie verworpen amendementen

Negen amendementen worden verworpen, aangezien zij qua duidelijkheid en praktische toepasbaarheid problematisch zijn: 7, 11, 12, 13, 16, 18, 28, 30 en 34.

Amendement 7 vermeldt het type ritten waarop deze richtlijn van toepassing zou moeten zijn. Deze bepaling is onnodig, aangezien de minimumvoorwaarden voor de handhaving die zijn opgenomen in de voorgestelde richtlijn afhankelijk zijn van de reikwijdte van de daarmee samenhangende communautaire regelgeving, namelijk de Verordeningen (EEG) 3820/85 en 3821/85, alsook Richtlijn 2002/15/EG.

De amendementen 11 en 12 voorzien in ambitieuzere termijnen voor de stapsgewijze verhoging van het percentage controles. De Commissie geeft de voorkeur aan meer realistische en haalbare termijnen, zodat alle lidstaten de regels kunnen naleven.

Amendement 13 beoogt een onmiddellijke verhoging van het aantal controles in de ondernemingen van 25% tot 50% van het totale aantal controles, maar de Commissie verkiest een geleidelijker aanpak die ook een verhoging van het minimumpercentage wegcontroles van 15% tot 30% omvat.

De amendementen 16 en 18 betekenen een onnodige belasting voor de ondernemingen resp. de handhavingsambtenaren. Amendement 16 verplicht de ondernemingen de gegevens over de controles waaraan zij in het voorgaande jaar zijn onderworpen te bewaren – de meerwaarde van deze eis is discutabel. Ondernemingen die willen aantonen dat zij reeds een sanctie opgelegd hebben gekregen voor een tijdens wegcontroles geconstateerde overtreding zullen die gegevens ongetwijfeld hebben bewaard. Ondernemingen zullen echter niet altijd in staat zijn een volledig gegevensbestand bij te houden, bij voorbeeld wanneer de chauffeur besluit de boete zelf te betalen en deze niet te melden. Amendement 18 verplicht handhavingsambtenaren een evenwicht in de intensiteit van de wegcontroles te handhaven. Wat precies met ‘evenwicht’ wordt bedoeld is onduidelijk; indien dit principe strikt wordt geïnterpreteerd zou het bovendien op gespannen voet kunnen staan met de discretionaire bevoegdheid van de handhavingsambtenaren bij de uitoefening van hun taak.

Amendement 28 is strijdig met het principe van extraterritorialiteit met betrekking tot sancties dat is opgenomen in de voorgestelde nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden. Dit amendement betekent een terugkeer naar het grotendeels ondoeltreffende en zelden gebruikte huidige systeem van informatie-uitwisseling over geconstateerde inbreuken.

Amendement 30 pleit ervoor dat de Commissie na de indiening van haar verslag ter zake met een voorstel voor de harmonisatie van sancties op ernstige inbreuken komt. De Commissie is van oordeel dat dit amendement haar initiatiefrecht onnodig zou inperken.

Amendement 34 behelst het schrappen van de bepaling op grond waarvan de Gemeenschap, hoofdzakelijk in het kader van de AETR-overeenkomst, onderhandelingen kan openen om ervoor te zorgen dat buiten de grenzen van de Unie gelijkwaardige handhavingsnormen worden toegepast. Dit zou een stap achteruit betekenen.

5. CONCLUSIE

Overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag wijzigt de Commissie haar voorstel zoals hierboven aangegeven.