



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.10.2003
KOM(2003) 628 endelig

2003/0255 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF samt
Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale
bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

A. INDLEDNING

1. Dette forslag har til formål at ophæve direktiv 88/599/EF¹ og erstatte det med et nyt sæt regler. Forslaget udspringer af Kommissionens hvidbog, "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - de svære valg"², hvor Kommissionen tilkendegav, at den ville skærpe kontrollen og sanktionerne på transportområdet. Hvidbogen udpegede fire foranstaltninger, der skulle træffes: fremme af en effektiv og ensartet fortolkning, håndhævelse og kontrol af fællesskabslovgivningen på vejtransportområdet; harmonisering af sanktionerne og vilkårene for at tilbageholde køretøjer; forøgelse af antallet af kontroller; tilskyndelse til en mere systematisk informationsudveksling. Det første aspekt blev taget op i Kommissionens forslag om ændring af forordning (EØF) nr. 3820/85³, mens de øvrige foranstaltninger behandles i nærværende forslag.
2. Forslaget er også en reaktion på den udbredte opfattelse – som konsekvent er kommet til udtryk i Europa-Parlamentet⁴, i Rådets resolutioner om transport⁵ og i erklæringer fra vejtransportsektorens parter på europæisk plan – at det er absolut nødvendigt med en forbedret håndhævelse af Fællesskabets regler for vejtransportaktiviteter i EU.
3. Der er sket store forandringer i vejtransportsektoren i EU, siden det nuværende direktiv blev indført i 1988. For det første er der skabt et indre marked, og efterfølgende er vejtransportsektoren blevet liberaliseret. For det andet er cabotage blevet liberaliseret i EU med virkning fra juli 1998. For det tredje er der sket en betydeligt stigning i handelen med landene i Central- og Østeuropa som følge af EU's førtiltrædelsesstrategi. Disse faktorer har medført en væsentlig stigning i transporten inden for EU og øget konkurrence mellem transportvirksomhederne inden for EU såvel som mellem EU-virksomheder og tredjelandes virksomheder. Fristelsen til at opnå konkurrencefordele ved ikke at overholde reglerne for køretider, pauser og hviletider, som fastlagt i forordning (EØF) nr. 3820/85, er for blevet større.
4. Samtidig er der i løbet af det sidste årti i forbindelse Fællesskabets beretninger⁶ om gennemførelsen af forordning (EØF) 3820/85⁷, der udarbejdes hvert andet år, registreret en forøgelse af kontrolaktiviteterne samt en væsentlig stigning i antallet af konstaterede overtrædelser. Med hensyn til vejkontrol har man beregnet, at mindst 50% af alle overtrædelser, der således er blevet opdaget, vedrører disse sociale bestemmelser.

¹ EFT L 325 af 29.11.1998, s. 55.

² KOM(2001) 370 endelig.

³ KOM(2001) 573 endelig.

⁴ Betænkning om transportpolitikken: Harmonisering af de sociale bestemmelser (A4-0032/99, Groschbetænkningen).

⁵ Rådets forordning 85/C 348/01 af 20. december 1985 om en forbedret gennemførelse af de sociale forordninger inden for vejtransport. Rådets resolution 94/C 309/03 af 24. oktober 1994 om vejgodstransport i det europæiske indre marked.

⁶ KOM(1993) 494 endelig, KOM(1995) 713 endelig, KOM(1997) 698 endelig, KOM(2000) 84 endelig, KOM(2001) 767 endelig.

⁷ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

5. Konsekvenserne for trafiksikkerheden af træthed hos erhvervschauffører som følge af overdrevent lange arbejds- eller køretider og minimal hviletid er veldokumenteret af forskningen⁸. Ifølge en undersøgelse finansieret af Kommissionen⁹ om erhvervschauffører inden for passager- og godstransport på både korte og lange strækninger i Østrig, Tyskland, Frankrig og Italien indrømmede 23% af samtlige chauffører, at de faldt i søvn ved rattet under kørslen, hvis de arbejdede mellem 40 og 50 timer. Dette tal fordobledes til 45%, hvis chaufførerne arbejdede 50-60 timer¹⁰. På baggrund af den stigende brug af natkørsel for at undgå kø i dagtimerne indrømmede 74% af de chauffører, der kørte i fire nætter i træk eller mere, at de var faldet i søvn ved rattet over seks gange i det forløbne år¹¹. Endvidere er det en kendsgerning, at de fleste ulykker sker i de tidlige morgentimer. De foruroligende statistikker understreger, hvor vigtigt det er, at EU behandler spørgsmålet om håndhævelse seriøst, og at medlemsstaterne lever op til deres ansvar over for borgerne. Der er nye teknologier på vej frem, der vil gøre det nemmere for chauffører at regulere deres kørselsaktivitet på en sikker måde, men i mellemtiden må der sættes yderligere ind på at styrke håndhævelsen af reglerne.
6. Ved forordning (EF) nr. 2135/98¹² vedtog Rådet bestemmelser om indførelse af digitale fartskrivere for at opnå en mere sikker og nøjagtig registrering og opbevaring af data om køretider, pauser, hviletider og andet arbejde. Udvalget for tilpasning af fartskrivere til den tekniske udvikling fastlagde de tekniske specifikationer for digitale fartskrivere i marts 2000. Kommissionen vedtog specifikationerne endeligt ved forordning (EF) nr. 1360/2002¹³, der blev offentliggjort den 5. august 2002. 24 måneder efter denne offentliggørelsesdato bliver den digitale fartskriver obligatorisk udstyr i alle nye erhvervskøretøjer, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85. Den nye fartskriver giver mulighed for en hurtigere og mere præcis kontrol af data og reducerer mulighederne for snyd. Nærværende forslag sigter mod at skabe rammer om reglerne for kontrol ved hjælp af dette apparat. Formålet er at fremme en fælles fremgangsmåde, idet forslaget dog giver de nationale kontrolorganer tilstrækkelig frihed til at tilpasse rammerne til de særlige omstændigheder i de enkelte medlemsstater.
7. Både Europa-Parlamentet og Rådet har anbefalet at styrke håndhævelsen af reglerne i vejtransportsektoren. Hvad angår Rådet, fastlagde det allerede helt tilbage i 1985, da de første forordninger om sociale bestemmelser blev vedtaget, klart og detaljeret i en resolution, hvilke krav det stillede til håndhævelsen¹⁴. Nogle af Rådets erklæringer blev taget op i direktiv 88/599/EF, men andre prisværdige tiltag blev overladt til de enkelte medlemsstaters initiativ. Kommissionen har besluttet at indarbejde disse

⁸ F.eks. Hamelin, P.: *Le travail des conducteurs routiers, structures de production, conditions de travail et risque*, Société des Ingénieurs de l'Automobile (SIA), Paris, s. 23. Maycock, G.: *Driver sleepiness as a Factor in Car and HGV Accidents*, TRL, Crowthorne, UK, 1995, s. 55.

Ouwerkerk, Van, F: *Relationships between Road Transport working conditions, fatigue, Health and Traffic Safety*, Traffic Research Centre, University of Groningen, 1987, s. 35.

⁹ "Le lien entre la durée du travail des conducteurs routiers et la sécurité routière au sein de l'Union Européenne", Etude no. B95-B2 7020-SIN 3973 (Juni 1997), Universität-Gesamthochschule Kassel, Institut für Arbeitswissenschaft.

¹⁰ Se fodnote 8, s. 204.

¹¹ Se fodnote 8, s. 215.

¹² EFT L 274 af 9.10.1998, s. 1.

¹³ EFT L 207 af 5.8.2002, s. 1.

¹⁴ Rådets forordning 85/C 348/01 af 20. december 1985 om en forbedret gennemførelse af de sociale forordninger inden for vejtransport.

erklæringer i det nye forslag for at forbedre de fælles EU-rammer for sådanne håndhævelsesforanstaltninger. I en anden resolution¹⁵ fremhævede Rådet nødvendigheden af en konsekvent og ensartet anvendelse og håndhævelse af alle bestemmelser i vejgodstransportsektoren. Det opfordrede Kommissionen til at undersøge metoder til forbedring af det administrative samarbejde, således at overtrædelser af de sociale bestemmelser kan fastslås og forfølges mere effektivt. Endelig opfordrede Rådet medlemsstaterne til at anvende de mest moderne teknikker for at hindre overtrædelser af vejgodstransportbestemmelserne. Det er Kommissionens hensigt med nærværende forslag at reagere på Rådets ønsker.

8. Drøftelserne i Rådet og Europa-Parlamentet af det forslag fra Kommissionen, der førte til det sektorspecifikke arbejdstidsdirektiv, 2002/15/EF¹⁶, fremhævede, at der er behov for en effektiv håndhævelse af reglerne. Derfor, og i betragtning af den tætte forbindelse mellem Fællesskabets retsakter om arbejdstid og køretid, blev det besluttet at udforme en samlet strategi for håndhævelse på dette område ved at lade håndhævelse af reglerne om arbejdstid indgå i nærværende forslag.
9. Europa-Parlamentet har også ofte efterlyst en bedre håndhævelse af de nuværende sociale bestemmelser, navnlig under drøftelserne af de beretninger, som Kommissionen forelægger hvert andet år om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 3820/85¹⁷. Den betænkning, der blev udarbejdet på initiativ af parlamentsmedlem Mathieu J. H. Grosch, om transportpolitikken og harmonisering af de sociale bestemmelser, og som også omfattede Parlamentets bemærkninger til Kommissionens beretning, opfordrede Kommissionen til at sikre, at der på dette område iværksættes gennemgribende kontrol sammen med effektive sanktionsmuligheder¹⁸. De mange ændringsforslag, som parlamentsudvalget fremsatte i 2002 til Kommissionens forslag om erstatning af den gældende forordning (EØF) nr. 3820/85¹⁹, ordføreren, Helmuth Markovs holdning²⁰ og navnlig debatten i Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme understregede, at der var et generelt ønske om at øge både kvantitet og kvalitet i kontrollen i vejtransportsektoren. Ved førstebehandlingen den 14. januar fremsatte Parlamentet en række ændringsforslag til Kommissionens forslag om forordningen, som Kommissionen accepterede, idet den tilkendegav, at den ville tage Parlamentets ideer op i et særskilt forslag. Kommissionen søger at tilgodese alle Parlamentets ønsker gennem nærværende forslag.
10. Inden for vejtransportsektoren har arbejdsmarkedets parter, der på fællesskabsplan er organiseret i et sektordialogudvalg, som er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF²¹, længe efterlyst en bedre håndhævelse af reglerne med henblik på at fremme lige konkurrencevilkår på det indre marked og sikre, at de arbejdsvilkår for chauffører, der er fastlagt i lovgivningen, overholdes. Kommissionen søger i

¹⁵ Rådets resolution 94/C 309/03 af 24. oktober 1994 om vejgodstransport i det europæiske indre marked.

¹⁶ EFT L 80 af 23.2.2002, s. 35.

¹⁷ Betænkning A4-0106/97 (Schlechter-betænkningen) om Kommissionens beretning om gennemførelse i 1991-1992 af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (Kommissionens 17. beretning om gennemførelse af retsakter på det sociale område inden for vejgodstransport).

¹⁸ Se fodnote 4.

¹⁹ EFT C 51 E af 26.2.2002, s. 234.

²⁰ Markov-betænkningen, A5-0388/2002.

²¹ EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

forslaget at tage hensyn til disse parters ønsker om en effektiv og ansvarlig håndhævelse.

11. Den europæiske transportministerkonference har også konsekvent gennem mange år talt for en bedre kontrolpraksis. For eksempel støtter konferencen i resolution nr. 93/4²² konklusionerne af en rapport om lastbiler og trafikssikkerhed²³ der anbefaler følgende: en forøgelse af kontrollen på vejene og navnlig i virksomhedernes lokaler, speditør-/arbejdsgivermedansvar, udnyttelse af forskellige former for kontrol, brug af bøder, der udstedes på stedet, øget samarbejde mellem medlemsstaterne, harmonisering af kontrol af og sanktioner over for lastvogne. For nylig har transportministerkonferencen udtrykt støtte til en politik, der går ud på at gøre udstedelsen af multilaterale kvoter for transportlicenser betinget af en bedre håndhævelse af de sociale bestemmelser i de lande, der er medlem af konferencen²⁴. Kommissionen har noteret sig disse anbefalinger.
12. Forslaget søger derfor at tilgodese det generelle ønske om en bedre og mere effektiv håndhævelse af Fællesskabets regler.
13. Kommissionen har også gennemført en cost-benefit-analyse af de nye bestemmelser, der foreslås indført. En række forskellige scenarier er blevet undersøgt, og det er fastslået, hvilken forøgelse af procentsatsen for kontrollen der er mest fordelagtig, samt hvilke minimumsprocenter der bør gælde for henholdsvis vejkontrol og kontrol i virksomhedernes lokaler. Den pågældende rapport er baseret på erfaringer og statistikker ikke blot fra medlemsstaterne, men også fra lignende tiltag i USA samt fra betydelige forskningsdatabaser²⁵.

B. HØRING

14. Kommissionen har over en årrække arbejdet på at indkredse de områder, hvor håndhævelsen kunne forbedres. I oktober 1998 udsendte den et omfattende spørgeskema til medlemsstaterne, hvor den udbad sig nærmere oplysninger om, hvordan medlemsstaterne mente, at håndhævelsen af de sociale bestemmelser kunne forbedres. De fleste medlemsstater svarede på spørgeskemaet, og Kommissionen har taget nogle af ideerne i de indkomne svar op. Behovet for et bedre samarbejde mellem medlemsstaternes kontrolorganer var et gennemgående tema, der afspejles i nærværende forslag.
15. I øjeblikket yder Kommissionen støtte til et projekt med deltagelse af kontrolpersonale fra samtlige medlemsstater, som ledes af det svenske vejdirektorat (Vägverket)²⁶. Det overordnede mål er at forbedre håndhævelsen og overholdelsen af de sociale bestemmelser gennem en effektiv implementering af den digitale fartskriver samt forbedring og harmonisering af kontrolmetoder og -praksis. Mens de nærmere omstændigheder omkring indførelsen af den digitale fartskriver i hele EU fortsat drøftes, og praksis på håndhævelsesområdet revideres, skaber nærværende

²² CEMT/CM(1993) 4 endelig.

²³ CEMT/CM(93) 3.

²⁴ CEMT/CM(2001) 6 endelig.

²⁵ "Costs-Benefit Analysis of Road Safety Improvements" (12. juni 2003) ICF Consulting Ltd (UK) with Imperial College Centre for Transport Studies, London UK (herefter: ICF-undersøgelsen).

²⁶ Projektet "Vägverket (SNRA): Implementation of the digital tachograph"

forslag en overordnet ramme for reglerne. Denne ramme afspejler de oprindelige diskussionsemner for det ovennævnte projekt.

16. Kommissionen har også rådført sig med Euro Control Route (ECR), en international organisation af kontrolorganer, der oprindeligt bestod af deltagere fra kontrolorganerne i Benelux. Siden den formelle administrative aftale i 1999 mellem Benelux og Frankrig har organisationen nu otte medlemmer, nemlig Benelux, Frankrig, Tyskland, Irland, Det Forenede Kongerige og Spanien. ECR udgør et forum for udveksling af ideer om bedste praksis og har tre mål: at lette udveksling af oplysninger, at tilrettelægge fælles kontrolforanstaltninger og at fremme praktisk uddannelse på tværs af grænserne. En række af ECR's medlemmer har kommenteret Kommissionens planer, og der er taget hensyn til de fleste af deres bemærkninger i forslaget.
17. Sektordialogudvalget for vejtransportsektoren er blevet opfordret til at udtale sig om et tidligt udkast til forslaget, men har endnu ikke givet noget officielt svar.
18. I den udtalelse, Parlamentet afgav ved førstebehandlingen den 14. januar 2003²⁷ efter drøftelsen af Kommissionens forslag om ændring af hovedforordningen om køre- og hviletidsbestemmelser²⁸, har Parlamentet allerede udtrykt støtte til indførelsen af de forskellige tiltag, som dette forslag indeholder, med henblik på at styrke kontrollen i hele EU.

C. RETSGRUNDLAG

19. Retsgrundlaget er EF-traktatens artikel 71 (fælles beslutningsprocedure).

D. FORMÅL OG RÆKKEVIDDE

20. Formålet med forslaget er at ajourføre og øge kvantiteten og kvaliteten af kontrolaktiviteterne. Af de statistikker, der er leveret til Kommissionens beretninger hvert andet år, fremgår det, at nogle medlemsstater allerede er nået op på eller over den foreslåede forhøjede procentsats for kontrolindsatsen. Indførelsen af digitale fartskrivere uden krav om eftermontering i eksisterende køretøjer vil i starten skabe vanskeligheder for håndhævelsen, da det vil være nødvendigt at kontrollere en blanding af gamle diagramark og nye elektroniske data for at opnå et sammenhængende billede. Derfor foreslås det, at forøgelsen af kontrolaktiviteterne gennemføres trinvis, i takt med at køretøjsflåderne gradvist udskiftes og de nye fartskrivere bliver mere fremherskende. Den afskrækkende virkning afhænger ikke kun af risikoen for bøder, men også af, hvor stor sandsynligheden er for at blive opdaget. Derfor kan en stigning i antallet af kontroller fremme overholdelsen af reglerne.
21. For at øge kvaliteten af kontrollen er det afgørende, at kontrolpersonalet i alle relevante kompetente myndigheder får en tilstrækkelig uddannelse og det nødvendige udstyr. I første omgang er det op til medlemsstaterne selv at sikre, at personalet får den nødvendige uddannelse inden for nationale rammer, men forslaget pålægger medlemsstaterne at iværksætte fælles uddannelsesprogrammer og udvekslingsordninger med andre medlemsstater samt at sørge for, at personalet råder

²⁷ Se fodnote 20.

²⁸ Se fodnote 3.

over en samling standardudstyr. Kun hvis kontrolpersonalet har de nødvendige midler til at takle det voksende problem med overtrædelser af EU-reglerne, kan man med rimelighed forvente resultater. Listen over standardudstyr kan ajourføres af Kommissionen efter anbefaling fra udvalget af nationale repræsentanter.

22. Ofte er der flere forskellige kompetente myndigheder i samme medlemsstat, der er ansvarlige for håndhævelsen af de sociale bestemmelser for vejtransport i EU. Dette fører til mangel på koordinering af kontrollen inden for medlemsstaten og gør det vanskeligt for kontrolmyndighederne i nabolandene at finde ud af, hvilken myndighed, de skal kommunikere med. Det kan også betyde, at der fastsættes forskellige mål for kontrollerne, og at forbindelsen mellem dem, der udfører kontrol i virksomhederne, og dem, der udfører kontrol på vejene, er svingende. I stedet for at følge en sammenhængende strategi for håndhævelsen i vejtransportsektoren satser de enkelte organer måske hver især på deres egne metoder til at håndhæve reglerne, og dette kan medføre, at de samlede ressourcer ikke udnyttes effektivt og virkningsfuldt. Kommissionens forslag om kontrol på området trafikssikkerhed, der er beslægtet med nærværende forslag, anerkender også dette som et problem, og i begge tilfælde foreslås samme strategi, der går ud på at medlemsstaterne udpeger et koordinerende organ, som forklaret nedenfor.
23. Ifølge Kommissionens forslag skal medlemsstaterne udpege et koordinerende kontrolorgan, og som får til opgave at koordinere ikke blot de statistiske oplysninger, men også udformning og gennemførelse - i samråd med andre nationale koordinerende organer - af en sammenhængende strategi for håndhævelse af reglerne, der med jævne mellemrum meddeles til Kommissionen og de øvrige medlemsstater.
24. Kommissionen er klar over, at kommunikationen mellem kontrolorganerne i de forskellige medlemsstater er svingende, og erkender, at der bør skabes rammer for en regelmæssig udveksling af information og bedste praksis mellem medlemsstaterne. Til dette formål foreslås fire tiltag:
 - a) indførelse af systemer til elektronisk dataudveksling mellem de koordinerende kontrolorganer, og under alle omstændigheder en revision af den gældende fælles EU-standardformular til udveksling af oplysninger, som er fastlagt i Kommissionens beslutning 93/172/EØF²⁹
 - b) en forøgelse af minimumsantallet af kontroller, der samordnes mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne
 - c) nedsættelse af et stående udvalg bestående af repræsentanter for kontrolorganerne i samtlige medlemsstater, der skal udveksle erfaringer, information og bedste praksis og i fællesskab behandle spørgsmål om håndhævelse på europæisk plan og
 - d) fremme af fælles uddannelsesinitiativer blandt kontrolmyndighederne, i stil med det, der i øjeblikket gennemføres af Euro Control Route³⁰.

²⁹ EFT L 72 af 25.3.1993, s. 30.

³⁰ Euro Control Route: en samarbejdsramme for medlemsstaternes kontrolorganer på vejtransportområdet, formaliseret i en administrativ aftale mellem B, NL, LUX og F den 5. oktober 1999, som D, IRL, UK

25. Kommissionens forslag omfatter også spørgsmålet om sanktioner. Harmonisering af sanktioner er et område, som medlemsstaterne endnu tøver med at gribe an, men efter Kommissionens opfattelse giver store forskelle i medlemsstaternes behandling af overtrædelser af EU-lovgivningen ikke transportbranchen et sammenhængende budskab om vigtigheden af at overholde reglerne. For at skabe øget klarhed omkring dette vanskelige men vigtige aspekt af håndhævelsen opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at opstille en fælles liste over overtrædelser, som anses for alvorlige. På denne måde kunne man udvikle et fælles syn i hele EU på de vigtigste indsatsområder for håndhævelsen.
26. En overordnet konklusion af den førnævnte cost-benefit-undersøgelse er, at nettoforholdet mellem udbytte og omkostninger ved en fuldstændig gennemførelse af alle foreslåede tiltag er på 4.18 til 1 for EU som helhed. I disse tal er der ikke taget hensyn til startomkostningerne ved at indføre de nye foranstaltninger og den omstændighed, at udbyttet af investeringerne først viser sig senere. En analyse af forholdet mellem udbytte og omkostninger ved en fuldstændig gennemførelse over ti år viser et forhold på 3.54 til 1 for EU som helhed³¹. Endvidere skønner undersøgelsen, at en gennemførelse af de foreslåede tiltag vil medføre et fald i omkostningerne på op til 4 mia. EUR (eller 0,047% af BNP)³². Dertil kommer, at de foreslåede foranstaltninger vil betyde, at der hvert år vil være 951 færre dødsulykker og 59 529 færre tilskadekomne i EU³³.
27. Kommissionen er opsat på at sikre en ensartet og effektiv håndhævelse af EU's sociale bestemmelser, samt at der sker en tilstrækkelig overvågning af udviklingen inden for området, og at der opmuntres til anvendelse af god praksis. Med dette mål for øje anbefales et stående udvalg, som hurtigt kan nå frem til fælles holdninger og beslutninger om den gældende anvendelse og håndhævelse af reglerne. Dette udvalg modsvarer det udvalg, der foreslås nedsat i Kommissionens forslag KOM(2001) 573 endelig og vil blive indordnet under dette udvalg, hvis det nævnte forslag vedtages. Efter Kommissionens opfattelse bør der knyttes en tæt forbindelse mellem dette udvalg og sektordialogudvalget gennem udvalgets forretningsorden.

E. DE ENKELTE BESTEMMELSER

28. Bestemmelserne i det foreslåede direktiv forklares i det følgende: (en sammenligningstabel, som viser det gældende direktiv (EØF) nr. 88/599 side om side med forslaget bestemmelser er også vedlagt).
29. Artikel 1 beskriver direktivets formål, og hvilken lovgivning de efterfølgende bestemmelser om håndhævelse gælder for, herunder den nye arbejdstidslovgivning for sektoren, direktiv 2002/15/EF. Hvis der skal skabes respekt for lovgivningen, er det afgørende, at bestemmelserne i dette direktiv og køre-/hviletidsbestemmelserne håndhæves på en sammenhængende måde. Dertil kommer, at de problemer, der viser sig, kan tages op og behandles i udvalgsforummet, hvor de - i samarbejde med sektordialogudvalget - nemmere kan løses.

og E siden har tiltrådt, og som myndigheder fra andre nuværende og kommende medlemsstater (DK, PL) såvel som fra et EØS-land (N) har udtrykt interesse for.

³¹ ICF-undersøgelsen, s. 50.

³² ICF-undersøgelsen, s. vii.

³³ ICF-undersøgelsen, s. vii.

30. I artikel 2 beskrives den kontrolordning, der skal gennemføres i medlemsstaterne. Kravet om, at kontrollen skal omfatte et repræsentativt udsnit, er bevaret i forslaget, men beskrives mere detaljeret, hvad angår inddelingen af de statistiske oplysninger. Både artikel 2, stk. 3, og den nye artikel 3 fastsætter, at de statistikker, som medlemsstaterne fører, skal inddeles i mere detaljerede kategorier. Dette vil ikke blot fremme en mere målrettet fremgangsmåde på området vejnet og navnlig vejtransport i en fremtidig håndhævelsesstrategi, det vil også gøre det muligt at skabe overblik over udviklingen i hele EU og fremhæve fælles problemer. Disse potentielle problemområder kan drøftes i det udvalg, der nedsættes i henhold til artikel 13, og kan desuden fremhæves i fremtidige rapporter fra Kommissionen.
31. Ifølge artikel 2, stk. 2, hæves minimumsprocenten for den samlede kontrol fra 1% til 3%. En række medlemsstater har allerede nået dette højere niveau, og da de fleste medlemsstater i dag uden problemer opfylder det gældende krav om 1% af arbejdsdagene for førere af køretøjer, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85, forordning (EØF) nr. 3821/85 og direktiv 2002/15/EF, er det på tide at sætte et højere mål, der udgør en udfordring og samtidig er realistisk. Herved tager Kommissionen også hensyn til ændringsforslag nr. 60, 63, 70 (litra c) og et element i ændringsforslag 11 i Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag om ændring af forordning (EØF) nr. 3820/85³⁴. Alle disse ændringsforslag anbefaler at hæve minimumsprocenten for kontrollen.
32. Artikel 2, stk. 2, andet afsnit, gør det muligt for det udvalg, der nedsættes i henhold til artikel 13, at vedtage at hæve minimumsprocenten over de foreslåede 3%. Dette foreslås i erkendelse af, at kontrolpersonalet med indførelsen af den digitale fartskriver må leve med et system, hvor både de gamle og de nye fartskrivere vil være i brug, og må kontrollere førerens køre- og hviletider, diagramark, køretøjsenhed og førerkort samt eventuelle udskrifter. Men efterhånden som køretøjsflåderne fornyes, og den digitale fartskriver bliver det fremherskende apparat, bliver det muligt at fastslå overtrædelser hurtigere og mere præcist, og dermed bliver det muligt at øge antallet af kontroller. Ifølge konsekvensanalysen er det usandsynligt, at udbyttet ved at hæve antallet af kontroller til at omfatte over 10% af arbejdsdagene vil stå mål med omkostningerne³⁵.
33. I artikel 2, stk. 2, tredje afsnit, hæves kravet om, hvor stor en andel af kontrollen der skal udføres henholdsvis på vejene og i virksomhedernes lokaler. Hvor det gældende direktiv fastsætter, at mindst 15% af det samlede antal arbejdsdage, der kontrolleres, skal kontrolleres på vejene, og mindst 25% i virksomhedernes lokaler, hæver forslaget disse tal til henholdsvis 30% og 50%. Ifølge den ovennævnte konsekvensanalyse er kontrol, der udføres i transportvirksomhedernes lokaler, mere effektiv end vejkontrol. Mere generelt konkluderede undersøgelsen, at det i høj grad medvirker til at nedbringe antallet af lastbil- og busulykker, når transportvirksomhederne tilskyndes til at opretholde en høj sikkerhedsstandard³⁶.
34. Artikel 3 handler specifikt om de statistiske oplysninger, som medlemsstaterne skal indsamle og fremsende til Kommissionen. Inddelingen i forskellige underkategorier

³⁴ Se fodnote 20.

³⁵ ICF-undersøgelsen, s. 51.

³⁶ ICF-undersøgelsen, s. 51.

er et nyt element i direktivet. Den vil gøre det muligt for medlemsstaterne og Kommissionen at foretage en mere dybtgående analyse af eventuelle problemer, sektoren oplever med de gældende regler - se også afsnit 30 ovenfor.

35. Artikel 4, stk. 1, gentager kravet i det nuværende direktiv om at sikre en tilstrækkelig dækning af vejnettet i forbindelse med vejkontrollen. Imidlertid er Kommissionen dels via medarbejdere i kontrolorganerne og dels gennem vejtransportbranchen blevet gjort opmærksom på med, at antallet af vigepladser og servicestationer på vejnettet er utilstrækkeligt til, at chaufførerne kan holde pause og overholde lovgivningen, men også til at myndighederne kan foretage kontrol uden at hindre trafikken. Derfor forpligtes medlemsstaterne ved artikel 4, stk. 2, til at tage tilstrækkelig højde for behovet for vigepladser i deres vejinfrastrukturplaner, navnlig langs motorvejene, og til at sikre, at servicestationer langs motorvejene kan fungere som kontrolsteder. Der er ikke megen mening i at kræve øget kontrol på vejene, hvis der ikke er tilstrækkeligt mange steder, hvor en sådan kontrol kan udføres.
36. Vejkontrollen kan målrettes eller struktureres, men ved at opretholde en vis grad af tilfældighed sikrer man, at chaufførerne erfarer, at der stadig er sandsynlighed for kontrol på hele vejnettet. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 2, litra b), burde modvirke en eventuel efterladenhed hos chaufførerne eller for dens sags skyld myndighederne.
37. Det nuværende direktiv nævner, at vejkontrol skal gennemføres uden forskelsbehandling. For at undgå usikkerhed om, hvad der menes med forskelsbehandling, fastlægger forslaget artikel 4, stk. 3, klart, hvilke former for forskelsbehandling der skal undgås, således at kontrollen gennemføres uden hensyn til førerens nationalitet. Det er medlemsstaternes opgave gennem de retningslinjer, de giver kontrolpersonalet, at sikre, at denne bestemmelse altid overholdes i praksis
38. Det nuværende direktiv indeholder en liste over, hvad vejkontrollen skal omfatte. Forslagets artikel 4, stk. 4, placerer denne liste i et bilag (del A), hvor der desuden er tilføjet to ny elementer vedrørende arbejdstid: samlet ugentlig arbejdstid og natlig arbejdstid. Disse to elementer kan også indgå i vejkontrollen. Herved tager Kommissionen hensyn til elementer af ændringsforslag 10 samt ændringsforslag 11 og 70 (litra b) i Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag om ændring af forordning (EØF) nr. 3820/85³⁷.
39. Ifølge det nuværende direktiv skal kontrolpersonalet udstyres med en liste over de vigtigste punkter, der skal kontrolleres, samt en oversigt på flere sprog over de vigtigste tekniske udtryk i forbindelse med vejtransportvirksomhed. I stedet for en oversigt over tekniske udtryk på andre sprog vil kontrolpersonalet have større glæde af bestemt standardudstyr, således som fastlagt i forslaget artikel 4, stk. 5, litra b). Det bør være muligt at ajourføre beskrivelsen af dette udstyr i bilag II, efterhånden som der kommer nyt, afprøvet udstyr på markedet. Derfor giver artikel 15 mulighed for at ændre bilag II gennem udvalgsproceduren, da udvalgets medlemmer burde vide og kunne nå til enighed om, hvilket udstyr der er mest egnet og alment anerkendt. For eksempel kunne man forestille sig, at der udvikles passende software til brug for kontrolpersonale, med den relevante terminologi på forskellige sprog. For at sikre en effektiv kontrol vil medlemsstaterne under alle omstændigheder være nødt til at investere i passende udstyr til deres personale.

³⁷

Se fodnote 20.

40. Forslagets artikel 4, stk. 6, gentager bestemmelsen i det nuværende direktiv, ifølge hvilken en formodning om, at en fører af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, har begået en overtrædelse, kan klarlægges i samarbejde med de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat. Dette stykke hænger udtrykkeligt sammen med artikel 7, stk. 1, litra d), der har til formål at lette denne form for dialog mellem kontrolmyndighederne.
41. Artikel 5 vedrører samordnet kontrol. Kravet om, hvor mange samordnede kontrolforanstaltninger der som minimum skal gennemføres om året, er hævet fra to til seks. Af beretningen om gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85 fremgår det, at en række medlemsstater allerede er nået op over denne nye grænse. Flere sådanne samordnede kontrolforanstaltninger vil fremme en mere praktisk og sammenhængende dialog mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder og vil desuden koncentrere kontrollen om langtursaktiviteter, hvor der er rig mulighed for overtrædelse af køre-/hviletidsbestemmelserne.
42. Artikel 6 handler om kontrol i virksomhedernes lokaler. Kontrolmyndighederne skal tage hensyn til samtlige elementer i deres tidligere erfaringer, når de planlægger kontrollen. Alvorlige overtrædelser af reglerne om køretid og arbejdstid, der fastslås under vejkontrol, vil nu medføre yderligere kontrol i virksomhedens lokaler. Kontrol af arbejdstidsreglerne for sektoren bør således også indgå i den normale kontrolordning. Fartskriversoptegnelserne vil gøre det muligt at foretage en grundigere kontrol af, om disse regler overholdes.
43. Bilag I (del B), som der henvises til i artikel 6, stk. 2, beskriver, hvilken yderligere kontrol der skal foretages i virksomhederens lokaler. I modsætning til bestemmelserne om vejkontrol er der her ikke mulighed for at koncentrere kontrollen om bestemte elementer på listen med det formål at gennemføre en hurtig og målrettet kontrol. Det er opfattelsen, at kontrol i virksomhederne altid bør være grundig. Dog bevares muligheden i artikel 6, stk. 5, for, at myndighederne kan bede visse virksomheder, hvor risikoen for overtrædelser vurderes som lav, om at indsende de relevante dokumenter til kontrol, blot med en lille tilføjelse for at tage højde for data fra digitale fartskrivere.
44. Da det personale, der udfører kontrol i virksomhedernes lokaler, ikke altid tilhører samme myndighed som det personale, der udfører vejkontrol, er det nødvendigt at sikre, at også den førstnævnte gruppe er tilstrækkeligt udstyret til at kunne løse opgaverne, og derfor henviser artikel 6, stk. 3, litra b), til det udstyr, der er beskrevet i bilag II.
45. Artikel 6, stk. 4, forpligter kontrolmyndighederne i en medlemsstat til at tage hensyn til oplysninger, som de modtager fra det koordinerende kontrolorgan i en anden medlemsstat vedrørende bestemte transportaktiviteter. Dette vil styrke forbindelserne mellem de kompetente myndigheder og skabe større tiltro til, at de oplysninger, der videregives, bliver udnyttet af andre kontrolorganer.
46. Artikel 7 indfører begrebet koordinerende kontrolorgan. Denne myndighed pålægges en række opgaver: at koordinere og indsende statistikker, formulere en sammenhængende national håndhævelsesstrategi (nødvendigvis under inddragelse af alle berørte kontrolmyndigheder), repræsentere medlemsstaten over for andre medlemsstaters kontrolorganer samt deltage i det udvalg, der nedsættes i henhold til forslaget. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen og dermed de øvrige

medlemsstater om eventuelle ændringer af denne ordning. I henhold til artikel 7, stk. 2, forpligtes dette koordinerende kontrolorgan til aktivt at fremme samarbejdet mellem de andre berørte nationale kontrolorganer, og dermed får denne myndighed en nøgleposition i udviklingen af en håndhævelsesstrategi. Endvidere kræver artikel 7, stk. 3, at det forum, der etableres gennem udvalget i henhold til artikel 13, ikke blot letter udveksling af data, erfaringer og andre oplysninger, men også danner ramme om en gensidig vurdering af disse nationale håndhævelsesstrategier. Udvalget har også mulighed for at beslutte, at udvekslingen af information skal finde sted i et andet forum, f.eks. Euro Control Route-gruppen, der har udvidet sin medlemskreds til 8 medlemsstater.

47. Artikel 8 vedrører specifikt udveksling af information mellem medlemsstaterne om håndhævelsen af EU's sociale bestemmelser inden for vejtransport. I betragtning af den almene udbredelse af elektroniske dataudvekslingssystemer i medlemsstaterne er det naturligt at kræve, at medlemsstaterne etablerer et sådant system, der dækker hele EU, hvis de for alvor vil forbedre kontrollen på tværs af grænserne. Det erkendes, at den nuværende standardformular til udveksling af oplysninger, som er fastlagt i Kommissionens beslutning 93/172/EØF, kun sjældent, om nogensinde, anvendes i praksis. Der kan anvendes et alternativt system, eller hvis medlemsstaterne ønsker det, kan der indføres en ny, ajourført standardformular.
48. Artikel 9 drejer sig om overtrædelser. For at opnå en mere effektiv og målrettet kontrol og en mere hensigtsmæssig anvendelse af sanktioner forpligtes medlemsstaterne til at indføre et fælles system til risikoklassificering af virksomheder (stk. 1). Under et sådant system vil virksomheder, der overholder reglerne, blive kontrolleret mindre indgående, mens virksomheder med en plettet fortid vil blive kontrolleret mere intensivt. Derved bliver det muligt at udnytte kontrolmyndighedernes tid og ressourcer med effektivt. Et sådant system fungerer allerede i nogle medlemsstater, bl.a. Nederlandene, og også i hele USA, hvor det har vist sig at være effektivt, både som afskrækkende middel og som metode til ressourcestyring. Fremgangsmåden kan nu betragtes som et udtryk for bedste praksis inden for håndhævelse i EU.
49. Kriterierne og de nærmere regler for et sådant risikoklassesystem bør fastlægges på et fælles grundlag for at undgå skævheder i kontrolindsatsen i EU. Det nye udvalg bør derfor - med bidrag fra arbejdsmarkedets parter - fastsætte kriterierne for dette rent praktiske anliggende.
50. Stk. 2 og 3 i artikel 9 sikrer, at kontrolmyndighederne har en bred vifte af sanktionsmuligheder. I stk. 3 nævnes navnlig rimelige økonomiske sanktioner over for operatører og andre led i transportkæden, der har medvirket eller tilskyndet til en overtrædelse, som har medført en væsentlig økonomisk gevinst.
51. I stk. 4 opregnes en række overtrædelser, der bør anses for alvorlige overalt i EU og behandles derefter. I henhold til stk. 5 formidles oplysninger om de enkelte medlemsstaters sanktioner for sådanne overtrædelser til alle øvrige medlemsstater, så man får kendskab til de forskellige fremgangsmåder.
52. Artikel 10 indeholder standardbestemmelserne om sanktioner.
53. Ud fra de oplysninger, som Kommissionen modtager fra medlemsstaterne i henhold til artikel 9 og 10, udarbejder Kommissionen i henhold til artikel 11 en rapport, der

sammenligner de relevante overtrædelser og sanktioner i EU. På dette grundlag kan Kommissionen afgøre, i hvilket omfang der kan gennemføres en yderligere harmonisering på dette område.

54. Af artikel 12, stk. 1, fremgår det, at en af Kommissionens opgaver, som udføres via det udvalg, der foreslås nedsat ifølge artikel 13, er at fastlægge retningslinjer for bedste praksis med hensyn til håndhævelse. Oplysningerne kan eventuelt formidles gennem den beretning, som Kommissionen udarbejder hvert andet år om gennemførelsen af de sociale bestemmelser for vejtransport.
55. I artikel 12, stk. 2, gribes spørgsmålet om uddannelse an. Uddannelse af kontrolpersonalet i brugen af denne komplekse lovgivning er af afgørende betydning. Samtidig er det vigtigt, at personalet har kendskab til, hvordan andre medlemsstaters kontrolorganer gennemfører lovgivningen, og derfor bør medlemsstaterne gennemføre fælles uddannelses- og udvekslingsprogrammer mindst en gang om året. Sådanne fælles uddannelsesprogrammer gennemføres allerede i Euro Control Route's regi. Alle medlemsstater kunne nemt iværksætte et bilateralt eller multilateralt uddannelsesprogram på gensidig basis mindst en gang om året. Indførelsen af den nye digitale fartskriver gør det endnu vigtigere at gennemføre fælles uddannelsesforanstaltninger, da det er afgørende, at man følger en koordineret fremgangsmåde ved behandlingen af de data, som dette apparat frembringer.
56. Artikel 12, stk. 3, vedrører et område, hvor der allerede er etableret en praksis i visse medlemsstater: spørgsmålet om, hvilken form for dokumentation der accepteres, når der er brud i tidslinjen på diagrammerne for den sidste uge og den sidste køredag i den foregående uge. En ferie- eller sygdomsattest, underskrevet af virksomheden, accepteres af nogle myndigheder som gyldig dokumentation for perioder, som diagrammerne ikke gør rede for. Denne praksis bygger imidlertid ikke på nogen retlige bestemmelser på europæisk plan. For at sikre, at der er en fælles forståelse og accept af en bestemt praksis blandt kontrolpersonalet og i branchen, bør der fastlægges en fælles linje i udvalget. Dette bliver endnu mere nødvendigt, hvis de ekstraterritoriale bestemmelser i artikel 10 i Kommissionens forslag KOM(2001) 573 endelig³⁸ om ændring af forordning (EØF) nr. 3820/85 træder i kraft. Denne bestemmelse tilgodeser også en del af ændringsforslag 10 i Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag om ændring af forordning (EØF) nr. 3820/85³⁹.
57. Artikel 13 til 15 vedrører det udvalg, der skal udgøre et forum, hvor medlemsstaternes repræsentanter kan drøfte udviklingen inden for håndhævelse generelt samt undersøge specifikke spørgsmål: hvilke elementer vejkontrollen skal omfatte, standardkontroludstyr, et fælles system til risikoklassificering af virksomheder, bedste praksis og en fælles formular til ferie-/sygdomsattestering. Forummet skal også bidrage til en fælles og sammenhængende fortolkning af direktivet samt fremme dialogen med erhvervslivet. Det eksisterende udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85, kan også inddrages i behandlingen af disse spørgsmål og derved medvirke til at skabe sammenhæng i drøftelserne om håndhævelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransport.

³⁸

Se fodnote 3.

³⁹

Se fodnote 20.

58. Artikel 16 til 18 indeholder de faste afsluttende bestemmelser om gennemførelse i national ret, meddelelse til Kommissionen af teksten til de nationale bestemmelser samt en oversigt, der viser deres sammenhæng med direktivet, og ophævelse af det nuværende direktiv.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF samt Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport⁵, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport⁶ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter⁷, er af væsentlig betydning for etableringen af et fælles marked for transport ad vej, jernbane eller indre vandveje.
- (2) I hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - de svære valg"⁸ har Kommissionen tilkendegivet, at det er nødvendigt at skærpe kontrollen og sanktionerne navnlig hvad angår de sociale bestemmelser vedrørende vejtransportaktiviteter og specifikt at øge antallet af kontrolforanstaltninger, tilskynde til systematisk udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, koordinere kontrolaktiviteter og fremme uddannelse af kontrol personale.

¹ EFT C [...] af [...], s. [...].

² EFT C [...] af [...], s. [...].

³ EFT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EFT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF (EFT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

⁶ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1360/2002 (EFT L 207 af 5.8.2002, s. 1).

⁷ EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.

⁸ KOM(2001) 370.

- (3) Det er derfor nødvendigt at sikre, at bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport gennemføres korrekt, ved at der fastsættes mindstekrav med henblik på en ensartet og effektiv kontrol i medlemsstaterne af overholdelsen af de relevante bestemmelser. Denne kontrol bør tjene til at begrænse og forebygge overtrædelser.
- (4) Udskiftning af analoge fartskrivere med digitale vil gradvist gøre det muligt at kontrollere større mængder data hurtigere og mere præcist. Derfor vil medlemsstaterne i stigende grad være i stand til at gennemføre mere omfattende kontrol. Andelen af arbejdsdage, der skal kontrolleres, for førere af køretøjer, som er omfattet af de sociale bestemmelser, bør derfor hæves til 3%.
- (5) Alle kompetente kontrolmyndigheder bør råde over tilstrækkeligt standardudstyr, til at de kan udføre deres opgaver virkningsfuldt og effektivt.
- (6) I hver medlemsstat bør der være et enkelt koordinerende kontrolorgan, der fungerer som nationalt samlingspunkt, og som er ansvarlig for at føre tilsyn med og gennemføre en sammenhængende national håndhævelsesstrategi i samråd med andre relevante kompetente myndigheder. Dette organ bør også udarbejde relevante statistikker.
- (7) Samarbejdet mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder bør fremmes yderligere gennem samordnede kontrolforanstaltninger, fælles uddannelsesinitiativer, indførelse af et fælles interoperabelt elektronisk informationssystem samt udveksling af oplysninger og erfaringer.
- (8) Bedste praksis inden for håndhævelse af reglerne for vejtransport, navnlig med hensyn til at sikre en harmoniseret fremgangsmåde ved udstedelse af attester for en førers årlige ferie eller sygeorlov, bør fremmes gennem et forum for medlemsstaternes kontrolorganer.
- (9) De foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre dette direktiv, bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁹.
- (10) En fælles anerkendelse af bestemte overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 bør fremme en harmoniseret håndhævelse af reglerne i medlemsstaterne.
- (11) Målene for den påtænkte foranstaltning, nemlig at indføre klare, fælles regler om minimumsbetingelserne for kontrol af, at direktiv 2002/15/EF og Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 gennemføres korrekt og ensartet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af behovet for en samordnet indsats på tværs af grænserne bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målene.

⁹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- (12) Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport¹⁰ og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport bør derfor erstattes af nærværende direktiv -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Genstand

Dette direktiv fastsætter minimumsbetingelser for kontrol med korrekt og ensartet gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 samt direktiv 2002/15/EF.

Artikel 2

Kontrolordninger

1. Medlemsstaterne indfører en ordning med hensigtsmæssig og regelmæssig kontrol med korrekt og ensartet gennemførelse som omhandlet i artikel 1, både på vejene og hos virksomhederne inden for samtlige transportkategorier.

Denne kontrol skal hvert år omfatte et bredt og repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer inden for alle de transportkategorier, der henhører under anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 og af de førere og mobile arbejdstagere, der er omfattet af direktiv 2002/15/EF.

2. Hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at denne hvert år omfatter mindst 3% af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.

Denne minimumsprocentsats kan hæves af Kommissionen efter den i artikel 13, stk. 2, omhandlede procedure.

Mindst 30% af det samlede antal arbejdsdage, der kontrolleres, kontrolleres på vejene og mindst 50% hos virksomhederne.

3. De oplysninger, der forelægges Kommissionen i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85, skal bl.a. omfatte antallet af førere, der kontrolleres på vejene, antallet af kontroloperationer, der gennemføres hos virksomhederne, antallet af arbejdsdage, der kontrolleres og antallet af overtrædelser, der anmeldes.

¹⁰ EFT L 325 af 29.11.1988, s. 55.

Artikel 3

Statistikker

Medlemsstaterne sikrer, at de statistiske oplysninger, der indsamles om den kontrol, som gennemføres i overensstemmelse med artikel 2, stk. 1, inddeles i følgende kategorier:

- a) mht. kontrol på vejene: vejtype, dvs. motorvej, hovedvej eller bivej
- b) mht. kontrol hos virksomhederne:
 - i) transportvirksomhedstype, dvs. international eller indenlandsk transport, passager- eller godstransport, transport for egen regning eller mod vederlag, transport af letfordærlige eller ikke-fordærlige varer og
 - ii) størrelsen af virksomhedens vognpark.

Artikel 4

Vejkontrol

1. Vejkontrollen skal udføres på forskellige steder og på forskellige tidspunkter af døgnet, og den skal dække en tilstrækkelig stor del af vejnettet til, at kontrolstederne vanskeligt kan undgås.
2. Medlemsstaterne sikrer, at:
 - a) der træffes fyldestgørende foranstaltninger for at indrette kontrolsteder på eksisterende og planlagte veje, og navnlig for at servicestationer langs motorvejene kan fungere som kontrolsteder
 - b) kontrollen gennemføres efter et system med tilfældig rotation.
3. Vejkontrollen omfatter de elementer, der er fastsat i bilag I, del A. Kontrollen kan koncentrerer om et bestemt element, hvis omstændighederne kræver det.
4. Vejkontrollen foretages uden forskelsbehandling. Navnlig må kontrolpersonalet ikke forskelsbehandle på grundlag af følgende:
 - a) land, hvor køretøjet er indregistreret
 - b) førerens bopælsland
 - c) land, hvor virksomheden er etableret eller
 - d) turens start- og bestemmelsessted.
5. Kontrolpersonalet forsynes med:
 - a) en liste over de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, som fastlagt i bilag I, del A.
 - b) standardkontroludstyr, som fastsat i bilag II.

6. Hvis en medlemsstats vejkontrol af føreren af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, giver grund til at formode, at der er begået overtrædelser, som ikke kan konstateres ved kontrollen, fordi de nødvendige data mangler, bistår de kompetente myndigheder i de pågældende medlemsstater hinanden med at klarlægge situationen.

Artikel 5

Samordnet kontrol

Medlemsstaterne gennemfører mindst seks gange om året samordnede foranstaltninger med henblik på vejkontrol af førere og køretøjer, der henhører under anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.

Disse foranstaltninger gennemføres på samme tidspunkt af kontrolmyndighederne i to eller flere medlemsstater, der hver arbejder på deres eget område.

Artikel 6

Kontrol hos virksomhederne:

1. Kontrol hos en virksomhed skal planlægges under hensyn til den erfaring, der er indvundet i forbindelse med forskellige transportkategorier. Der foretages også kontrol hos en virksomhed, hvis der under vejkontrol er konstateret alvorlige overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 samt direktiv 2002/15/EF.
2. Kontrol hos en virksomhed omfatter ud over elementerne i bilag I, del A, også elementerne i bilag I, del B.
3. Kontrolpersonalet forsynes med:
 - a) en liste over de vigtigste punkter, der skal kontrolleres, som fastsat i bilag I, del A og B.
 - b) standardkontroludstyr, som fastsat i bilag II.
4. Kontrolpersonalet i en medlemsstat tager under kontrollen hensyn til eventuelle oplysninger, som det koordinerende kontrolorgan, der er udpeget i en anden medlemsstat, jf. artikel 7, stk. 1, har videregivet vedrørende virksomhedens aktiviteter i denne anden medlemsstat.
5. Med henblik på stk. 1-4 skal kontrol, der foretages hos de kompetente myndigheder på grundlag af relevante dokumenter og/eller data, som virksomhederne har fremlagt på myndighedernes anmodning, have samme status som kontrol, der udføres hos virksomhederne.

Artikel 7

Koordinerende kontrolorgan

1. Medlemsstaterne udpeger et koordinerende kontrolorgan.

Dette organ pålægges følgende opgaver:

- a) at sørge for koordinering mellem de forskellige kompetente myndigheder inden for medlemsstaten med hensyn til foranstaltninger, der træffes i henhold til artikel 4 og 6, samt koordinering med tilsvarende organer i andre medlemsstater med hensyn til foranstaltninger, der træffes i henhold til artikel 5
- b) hvert andet år at fremsende statistiske oplysninger til Kommissionen i henhold til artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85
- c) at formulere en samlet national håndhævelsesstrategi
- d) at være hovedansvarlig for at ydede kompetente myndigheder i andre medlemsstater bistand som omhandlet i artikel 4, stk. 6.

Organet skal være repræsenteret i det udvalg, der henvises til i artikel 13, stk. 1.

2. Hver medlemsstat giver Kommissionen meddelelse om det koordinerende kontrolorgan og Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.
3. Der gøres en aktiv indsats for at fremme udveksling af data, erfaringer og andre oplysninger mellem medlemsstaterne, hovedsagelig, men ikke udelukkende, via det udvalg, der henvises til i artikel 13, stk. 1, og andre organer, som Kommissionen måtte udpege efter proceduren i artikel 13, stk. 2.

Artikel 8

Udveksling af oplysninger

1. Oplysninger, der gensidigt stilles til rådighed i henhold til artikel 17, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3820/85 og artikel 19, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3821/85, udveksles mellem de udpegede koordinerende kontrolorganer, der er meddelt til Kommissionen i medfør af artikel 7, stk. 2:
 - a) mindst én gang hvert kvartal fra den 1. januar 2005
 - b) er særlig anmodning fra en medlemsstat i enkelte tilfælde.
2. Medlemsstaterne indfører elektroniske systemer til udveksling af oplysninger, der anvender et standardformat for at lette forståelsen.

Med henblik herpå kan de kompetente myndigheder i de enkelte medlemsstater anvende standardformularen i Kommissionens beslutning 93/172/EØF¹¹ eller vælge et fælles system til dataudveksling efter samråd med Kommissionen.

Artikel 9

Fælles risikoklassesystem og overtrædelser

1. Medlemsstaterne indfører et fælles system for risikoklassificering af virksomheder, baseret på antallet og grovheden af de overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85, forordning (EØF) nr. 3821/85 og direktiv 2002/15/EF, som hver enkelt virksomhed har begået.

Virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres mere indgående og hyppigere, og hvis der konstateres gentagne overtrædelser, pålægges disse virksomheder strengere sanktioner. Kriterierne og de nærmere regler for gennemførelse af et sådant system vil blive fastlagt af Kommissionen efter proceduren omhandlet i artikel 13, stk. 2, under hensyntagen til omfanget af de overtrædelser, der er nævnt i stk. 4.

2. Medlemsstaternes sanktioner skal omfatte midlertidig tilbageholdelse af køretøjet og i tilfælde af passagertransport kan medlemsstaterne pålægge føreren krav om en daglig hvileperiode samt inddrage, suspendere eller begrænse en virksomheds tilladelse eller et kørekort. Pålæggelsen af sanktioner skal være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.
3. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes en ordning med rimelige økonomiske sanktioner, hvis manglende overholdelse af forordning (EØF) nr. 3820/85, forordning nr. (EØF) 3821/85 eller direktiv 2002/15/EF fører til, at en virksomhed, associerede speditører, transportører eller underkontrahenter opnår en berigelse.
4. Medlemsstaterne anser navnlig følgende overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 samt direktiv 2002/15/EF for alvorlige overtrædelser:
 - a) overskridelse af den maksimalt tilladte køretid for henholdsvis ét døgn, 6 døgn eller 14 døgn med 20% eller mere
 - b) manglende overholdelse af den daglige eller ugentlige minimumshviletid med 20% eller mere
 - c) manglende overholdelse af minimumskravet til pauser med 33% eller mere
 - d) overskridelse af den maksimalt tilladte ugentlige arbejdstid på 60 timer med 20% eller mere.
5. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke sanktioner de har fastsat for de nævnte overtrædelser. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

¹¹ EFT L 72 af 25.3.1993, s. 30.

Artikel 10

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages til gennemførelse af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne meddeler disse bestemmelser til Kommissionen inden den dato, der er fastsat i artikel 16.

Artikel 11

Rapport

Senest tre år efter, at dette direktiv er trådt i kraft, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivning for bestemte overtrædelser.

Det skal fremgå af rapporten, i hvor høj grad sanktionerne er forskellige, og i hvilken udstrækning der bør stræbes mod en harmonisering af minimums- og maksimumssanktionerne for en given overtrædelse.

Artikel 12

Bedste praksis

1. Efter den procedure, der henvises til i artikel 13, stk. 2, fastlægger Kommissionen retningslinjer for den bedste praksis med hensyn til håndhævelse.

Disse retningslinjer skal indgå i den beretning, der udarbejdes hvert andet år i henhold til artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85.

2. Medlemsstaterne opstiller fælles programmer for uddannelse vedrørende den bedste praksis, der afholdes mindst en gang om året, og tilskynder til udveksling af personale mellem deres koordinerende kontrolorgan og de tilsvarende organer i andre medlemsstater mindst en gang om året.
3. Hvis føreren har haft sygeorlov eller ferie i den periode, der er nævnt i artikel 15, stk. 7, første afsnit, første led, i forordning (EØF) nr. 3821/85, skal han på kontrolpersonalets opfordring fremlægge en formular, behørigt attesteret af førerens arbejdsgiver.

Formularen hertil udformes af Kommissionen efter den procedure, der henvises til i artikel 13, stk. 2.

Artikel 13

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.

Det i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum er på til tre måneder.
3. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

Artikel 14

Gennemførelsesforanstaltninger

Efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ vedtager Kommissionen gennemførelsesforanstaltninger efter den i artikel 13, stk. 2, nævnte procedure, navnlig med følgende formål:

- a) at præcisere direktivets bestemmelser og sikre en ensartet anvendelse heraf
- b) at tilskynde kontrolorganerne til at følge en ensartet fremgangsmåde og
- c) at fremme dialogen mellem erhvervslivet og kontrolorganerne.

Artikel 15

Ajourføring af bilagene

Ændringer i bilagene, der er nødvendige for at tilpasse dem til udviklingen inden for bedste praksis, vedtages efter den procedure, der henvises til i artikel 13, stk. 2.

Artikel 16

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme nærværende direktiv senest den 1. januar 2006. De tilsender straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og nærværende direktiv.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne..

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

Artikel 17

Ophævelse

Direktiv 88/599/EØF ophæves med virkning fra den dato, hvor dette direktiv træder i kraft.

Artikel 18

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 19

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
formand
[...]

På Rådets vegne
formand
[...]

BILAG I

Del A

Vejkontrol

Vejkontrollen omfatter følgende elementer:

- (1) daglige køretider, pauser og daglige hviletider; også diagramarkene for de forudgående dage, der skal være til stede i køretøjet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 7, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, som ændret, og/eller de data, der er registreret for samme periode på førerkortet og/eller i kontrolapparatets datalager i overensstemmelse med bilag II.
- (2) for den periode, der er nævnt i artikel 15, stk. 7, i forordning (EØF) nr. 3821/85, eventuelle tilfælde, hvor den tilladte hastighed for køretøjet er overskredet, defineret som perioder på over et minut, hvor køretøjets hastighed overstiger 90 km/t for køretøjer i kategori N3 eller 105 km/t for køretøjer i kategori M3 (kategori N3 og M3 som defineret i bilag I til Rådets direktiv 70/156/EØF)¹
- (3) hvor det er relevant, øjeblikkelige hastigheder, der er nået af køretøjet, som registreret af kontrolapparatet inden for de foregående højst 24 timers brug af køretøjet
- (4) sidste ugentlige hviletid
- (5) sikring af, at kontrolapparatet fungerer korrekt (fastlæggelse af eventuelt misbrug af kontrolapparatet og/eller førerkortet og/eller af diagramarkene) eller, hvor det er relevant, at de i artikel 14, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3820/85 nævnte dokumenter er til stede
- (6) samlet ugentlig arbejdstid i en hvilken som helst uge (maksimalt 60 timer, jf. artikel 4, litra a), i direktiv 2002/15/EF
- (7) natlig arbejdstid pr. døgn, jf. artikel 7 i direktiv 2002/15/EF.

Del B

Kontrol hos virksomhederne

Kontrol hos virksomheder omfatter ud over, hvad der indgår i vejkontrol:

- (1) ugentlige hviletider og køretiderne mellem disse hviletider
- (2) to-ugers begrænsning af køretimerne
- (3) gennemsnitlig ugentlig arbejdstid over en referenceperiode på 4 måneder, eller 6 måneder, hvis den nationale lovgivning tillader det.

¹ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 8.

- (4) brugen af diagramark, digitale fartskriverdata og/eller tilrettelæggelse af førernes arbejdstid
- (5) gennemsnitlig ugentlig arbejdstid i den fastsatte referenceperiode (maksimalt 48 timer), jf. artikel 4, litra a) , i direktiv 2002/15/EF
- (6) hvis der konstateres en overtrædelse: undersøgelse af medansvar hos andre led i transportkæden, f.eks. speditører, transportører eller underkontrahenter, der har tilskyndet til eller medvirket til overtrædelsen, herunder kontrol af, at kontrakter om levering af transportydelser er udformet således, at det er muligt at overholde reglerne i forordning (EØF) nr. 3820/85, forordning (EØF) nr. 3821/85 og direktiv 2002/15/EF.

BILAG II

Standardudstyr, der skal være til rådighed for kontrolpersonalet

Medlemsstaterne skal sikre, at følgende standardudstyr er til rådighed for det kontrolpersonale, som udfører de opgaver, der er fastlagt i bilag I:

- (1) Bærbar computer med software, der gør det muligt at overføre data fra køretøjsenheden og den digitale fartskrivers førerkort samt analysere data eller overføre resultaterne til en central database til analyse. Der bør være interoperabilitet mellem udstyret hos de kompetente myndigheder i de forskellige medlemsstater.
- (2) Udstyr til at kontrollere de gamle fartskriverark.

Sammenligningstabel

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF samt Rådets forordninger (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 om sociale bestemmelser vedrørende vejtransportaktiviteter

| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> |
|---|---|
| <i>Artikel 1</i> | <i>Artikel 1</i> |
| 1. Dette direktiv har til formål at fastsætte minimumsbetingelser for kontrol med korrekt og ensartet gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85. | Dette direktiv fastsætter minimumsbetingelser for kontrol med korrekt og ensartet gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 <u>samt direktiv 2002/15/EF.</u> |

| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> |
|--|---|
| <i>Artikel 2</i> | <i>Artikel 2</i> |
| 1. Medlemsstaterne indfører en ordning med hensigtsmæssig og regelmæssig kontrol både på vejene og i virksomhedernes lokaler, som hvert år omfatter et stort og repræsentativt udsnit af førere, virksomheder og køretøjer inden for alle de transportkategorier, der henhører under anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85. | 1. Medlemsstaterne indfører en ordning med hensigtsmæssig og regelmæssig kontrol med korrekt og ensartet gennemførelse som <u>omhandlet i artikel 1</u> , både på vejene og hos virksomhederne inden for samtlige transportkategorier. Denne kontrol skal hvert år omfatte et bredt og repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer inden for alle de transportkategorier, der henhører under anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 <u>og af de førere og mobile arbejdstagere, der er omfattet af direktiv 2002/15/EF.</u> |
| 2. Hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, - at denne hvert år omfatter mindst 1% af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 - at mindst 15% af det samlede antal arbejdsdage, der kontrolleres, kontrolleres på | 2. Hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at denne hvert år omfatter mindst <u>3%</u> af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85. Denne minimumsprocentsats kan hæves af Kommissionen efter den i artikel 13, stk. 2, omhandlede procedure. |

| | |
|---|--|
| vejene og mindst 25% I virksomhedernes lokaler. | Mindst <u>30%</u> af det samlede antal arbejdsdage, der kontrolleres, kontrolleres på vejene og mindst <u>50%</u> hos virksomhederne. |
| 3. Antallet af førere, der kontrolleres på vejene, antallet af kontroloperationer, der gennemføres i virksomhedernes lokaler, antallet af arbejdsdage, der kontrolleres og antallet af overtrædelser, der anmeldes, skal bl.a. indgå i de oplysninger, der forelægges Kommissionen i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85. | 3. De oplysninger, der forelægges Kommissionen i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85, skal bl.a. omfatte antallet af førere, der kontrolleres på vejene, antallet af kontroloperationer, der gennemføres hos virksomhederne, antallet af arbejdsdage, der kontrolleres og antallet af overtrædelser, der anmeldes. |

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> |
| | <i>Artikel 3</i> |
| Ny artikel | <p><u>Medlemsstaterne sikrer, at de statistiske oplysninger, der indsamles om den kontrol, som gennemføres i overensstemmelse med artikel 2, stk. 1, inddeles i følgende kategorier:</u></p> <p>a) mht. kontrol på vejene: vejtype, dvs. Motorvej, hovedvej eller bivej</p> <p>b) mht. kontrol hos virksomhederne:</p> <p>i) transportvirksomhedstype, dvs. International eller indenlandsk transport, passager- eller godstransport, transport for egen regning eller mod vederlag, transport af letfordærlige eller ikke-fordærlige varer og</p> <p>ii) størrelsen af virksomhedens vognpark.</p> |

| | |
|--|--|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> |
| <i>Artikel 3</i> | <i>Artikel 4</i> |
| 1. Vejkontrollen skal udføres på forskellige steder og på forskellige tidspunkter af døgnet, og den skal dække en tilstrækkelig stor del af vejnettet til, at kontrolstederne vanskeligt kan undgås. | 1. Vejkontrollen skal udføres på forskellige steder og på forskellige tidspunkter af døgnet, og den skal dække en tilstrækkelig stor del af vejnettet til, at kontrolstederne vanskeligt kan undgås. |

| | |
|---|--|
| <p>Nyt stykke</p> | <p>2. Medlemsstaterne sikrer, at:</p> <p>a) <u>der træffes fyldestgørende foranstaltninger for at indrette kontrolsteder på eksisterende og planlagte veje, og navnlig for at servicestationer langs motorvejene kan fungere som kontrolsteder</u></p> <p>b) <u>kontrollen gennemføres efter et system med tilfældig rotation.</u></p> |
| <p>2. Vejkontrollen omfatter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - daglige køretider, pauser og daglige hviletider, og hvis der foreligger tydelige tegn på uregelmæssigheder, ligeledes de diagramark for de forudgående dage, der skal være til stede i køretøjet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 7, i forordning (EØF) nr. 3821/ 1183 85 - i givet fald den sidste ugentlige hviletid - sikring af, at kontrolapparatet fungerer korrekt (fastlæggelse af eventuelt misbrug af kontrolapparatet og/eller af diagramarkene) eller i givet fald, at de i artikel 14, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3820/85 nævnte dokumenter er til stede. | <p>3. Vejkontrollen omfatter de elementer, <u>der er fastsat i bilag I, del A. Kontrollen kan koncentreres om et bestemt element, hvis omstændighederne kræver det.</u></p> |
| <p>3. Der foretages vejkontrol af indenlandske og udenlandske køretøjer og førere uden forskelsbehandling.</p> | <p>4. Vejkontrollen foretages uden forskelsbehandling. Navnlig må kontrolpersonalet ikke forskelsbehandle <u>på grundlag af følgende:</u></p> <p>a) <u>land, hvor køretøjet er indregistreret</u></p> <p>b) <u>førerens bopælsland</u></p> <p>c) <u>land, hvor virksomheden er etableret eller</u></p> <p>d) <u>turens start- og bestemmelsessted.</u></p> |
| <p>4. For at lette tilsynsmyndighedens opgave vil denne få udleveret:</p> <ul style="list-style-type: none"> - en liste over de vigtigste punkter, der skal kontrolleres | <p>5. Kontrolpersonalet forsynes med:</p> <p>a) <u>en liste over de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, som fastlagt i bilag I, del A.</u></p> |

| | |
|--|--|
| <p>- en oversigt på flere sprog over de vigtigste tekniske udtryk, der anvendes i forbindelse med vejtransportvirksomhed. Kommissionen vil forsyne medlemsstaterne med en sådan oversigt.</p> | <p>b) <u>standardkontroludstyr, som fastsat i bilag II.</u></p> |
| <p>5. Giver vejkontrol af føreren af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, grund til at formode, at der er begået overtrædelser, som ikke kan konstateres ved kontrollen, fordi de nødvendige data mangler, bistår de berørte medlemsstaters kompetente myndigheder hinanden med at klarlægge situationen. Når den kompetente medlemsstat med henblik herpå foretager kontrol i virksomhedens lokaler, meddeles resultaterne af denne kontrol den anden berørte medlemsstat.</p> | <p>6. Hvis en medlemsstats vejkontrol af føreren af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, giver grund til at formode, at der er begået overtrædelser, som ikke kan konstateres ved kontrollen, fordi de nødvendige data mangler, bistår de kompetente myndigheder i de pågældende medlemsstater hinanden med at klarlægge situationen.</p> |

| <p><i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i></p> <p><i>Artikel 4</i></p> | <p><i>Forslaget</i></p> <p><i>Artikel 6</i></p> |
|--|---|
| <p>1. Kontrol i virksomheders lokaler som omhandlet i artikel 2, stk. 1, skal planlægges under hensyn til den erfaring, der er indvundet i forbindelse med forskellige transportkategorier. Der udføres også kontrol i virksomheders lokaler, hvis der under vejkontrol er konstateret alvorlige overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.</p> | <p>1. Kontrol hos en virksomhed skal planlægges under hensyn til den erfaring, der er indvundet i forbindelse med forskellige transportkategorier. Der foretages også kontrol hos en virksomhed, hvis der under vejkontrol er konstateret alvorlige <u>overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 samt direktiv 2002/15/EF.</u></p> |
| <p>2. Kontrol i virksomheders lokaler omfatter ud over, hvad der indgår i vejkontrol:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ugentlige hviletider og køretiderne mellem disse hviletider - to-ugers begrænsning af køretimerne - kompensation for nedsat daglig eller ugentlig hviletid - anvendelse af diagramark og/eller tilrettelæggelse af førernes arbejdstid. | <p>2. Kontrol hos en virksomhed omfatter <u>ud over elementerne i bilag I, del A, også elementerne i bilag I, del B.</u></p> |

| | |
|---|---|
| <p>Nyt stykke</p> | <p>3. <u>Kontrolpersonalet forsynes med:</u></p> <p>a) <u>en liste over de vigtigste punkter, der skal kontrolleres, som fastsat i bilag I, del A og B.</u></p> <p>b) <u>standardkontroludstyr, som fastsat i bilag II.</u></p> |
| <p>Nyt stykke</p> | <p>4. <u>Kontrolpersonalet i en medlemsstat tager under kontrollen hensyn til eventuelle oplysninger, som det koordinerende kontrolorgan, der er udpeget i en anden medlemsstat, jf. artikel 7, stk. 1, har videregivet vedrørende virksomhedens aktiviteter i denne anden medlemsstat.</u></p> |
| <p>3. Med henblik på gennemførelsen af denne artikel skal kontrol, der foretages af de kompetente myndigheder i disse lokaler på grundlag af relevante dokumenter, som virksomhederne indgiver på myndighedernes anmodning, have samme status som kontrol, der udføres i virksomhedernes lokaler.</p> | <p>5. Med henblik på stk. 1-4 skal kontrol, der foretages hos de kompetente myndigheder på grundlag af relevante dokumenter og/eller data, som virksomhederne har fremlagt på myndighedernes anmodning, have samme status som kontrol, der udføres hos virksomhederne.</p> |

| | |
|--|--|
| <p><i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i></p> <p><i>Artikel 5</i></p> | <p><i>Forslaget</i></p> <p><i>Artikel 5</i></p> |
| <p>1. Medlemsstaterne træffer mindst to gange om året samordnede foranstaltninger med henblik på vejkontrol af førere og køretøjer, der henhører under anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.</p> | <p>Medlemsstaterne gennemfører mindst <u>seks gange om året</u> samordnede foranstaltninger med henblik på vejkontrol af førere og køretøjer, der henhører under anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.</p> |
| <p>2. Disse foranstaltninger træffes, hvor det er muligt, i fællesskab af kontrolmyndighederne i to eller flere medlemsstater, der hver arbejder på deres eget område.</p> | <p>Disse foranstaltninger gennemføres på samme tidspunkt af kontrolmyndighederne i to eller flere medlemsstater, der hver arbejder på deres eget område.</p> |

| | |
|----------------------------|--|
| Rådets direktiv 88/599/EØF | Forslaget Artikel 7 |
| Nyt stykke | <p><u>1. Medlemsstaterne udpeger et koordinerende kontrolorgan.</u></p> <p><u>Dette organ pålægges følgende opgaver:</u></p> <p>a) <u>at sørge for koordinering mellem de forskellige kompetente myndigheder inden for medlemsstaten med hensyn til foranstaltninger, der træffes i henhold til artikel 4 og 6, samt koordinering med tilsvarende organer i andre medlemsstater med hensyn til foranstaltninger, der træffes i henhold til artikel 5.</u></p> <p>b) <u>hvert andet år at fremsende statistiske oplysninger til Kommissionen i henhold til artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85</u></p> <p>c) <u>At formulere en samlet national håndhævelsesstrategi</u></p> <p>d) <u>At være hovedansvarlig for at yde kompetente myndigheder i andre medlemsstater bistand som omhandlet i artikel 4, stk. 6.</u></p> <p><u>Organet skal være repræsenteret i det udvalg, der henvises til i artikel 13, stk. 1.</u></p> |
| Nyt stykke | <p><u>2. Hver medlemsstat giver Kommissionen meddelelse om det koordinerende kontrolorgan og Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.</u></p> |
| Nyt stykke | <p><u>3. Der gøres en aktiv indsats for at fremme udveksling af data, erfaringer og andre oplysninger mellem medlemsstaterne, hovedsagelig, men ikke udelukkende, via det udvalg, der henvises til i artikel 13, stk. 1, og andre organer, som Kommissionen måtte udpege efter proceduren i artikel 13, stk. 2.</u></p> |

| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> <i>Artikel 6</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 8</i> |
|--|--|
| <p>1. Oplysninger, der gensidigt stilles til rådighed i henhold til artikel 17, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3820/85 og artikel 19, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3821/85, udveksles hver tolvte måned og for første gang seks måneder efter meddelelsen af dette direktiv og endvidere efter særlig anmodning fra en medlemsstat i enkelte tilfælde.</p> | <p>1. Oplysninger, der gensidigt stilles til rådighed i henhold til artikel 17, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3820/85 <u>eller</u> artikel 19, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3821/85, udveksles mellem de udpegede koordinerende kontrolorganer, der er meddelt til Kommissionen I medfør af artikel 7, stk. 2:</p> <p>a) <u>mindst én gang hvert kvartal fra den 1. januar 2005</u></p> <p>b) efter særlig anmodning fra en medlemsstat i enkelte tilfælde.</p> |
| <p>Nyt stykke</p> | <p><u>2. Medlemsstaterne indfører elektroniske systemer til udveksling af oplysninger, der anvender et standardformat for at lette forståelsen.</u></p> |
| <p>2. Med henblik herpå anvender de kompetente myndigheder i de enkelte medlemsstater den standardformular, som Kommissionen udformer efter aftale med medlemsstaterne.</p> | <p>3. Med henblik herpå <u>kan</u> de kompetente myndigheder i de enkelte medlemsstater anvende standardformularen <u>i Kommissionens beslutning 93/172/EØF eller vælge et fælles system til dataudveksling efter samråd med Kommissionen.</u></p> |

| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 9</i> |
|-----------------------------------|---|
| <p>Nyt stykke</p> | <p><u>1. Medlemsstaterne indfører et fælles system for risikoklassificering af virksomheder, baseret på antallet og grovheden af de overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85, forordning (EØF) nr. 3821/85 og direktiv 2002/15/EF, som hver enkelt virksomhed har begået. Virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres mere indgående og hyppigere, og hvis der konstateres gentagne overtrædelser,</u></p> |

| | |
|------------|---|
| | <u>pålægges disse virksomheder strengere sanktioner. Kriterierne og de nærmere regler for gennemførelse af et sådant system vil blive fastlagt af Kommissionen efter – proceduren omhandlet i artikel 13, stk. 2, under hensyntagen til omfanget af de overtrædelser, der er nævnt i stk. 4.</u> |
| Nyt stykke | <u>2. Medlemsstaternes sanktioner skal omfatte midlertidig tilbageholdelse af køretøjet og i tilfælde af passagertransport kan medlemsstaterne pålægge føreren krav om en daglig hvileperiode samt inddrage, suspendere eller begrænse en virksomheds tilladelse eller et kørekort. Pålæggelsen af sanktioner skal være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.</u> |
| Nyt stykke | <u>3. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes en ordning med rimelige økonomiske sanktioner, hvis manglende overholdelse af forordning (EØF) nr. 3820/85, forordning nr. (EØF) 3821/85 eller direktiv 2002/15/EF fører til, at en virksomhed, associerede speditører, transportører eller underkontra-henter opnår en berigelse.</u> |
| Nyt stykke | <u>4. Medlemsstaterne anser navnlig følgende overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 samt direktiv 2002/15/EF for alvorlige overtrædelser:</u> <u>a) overskridelse af den maksimalt tilladte køretid for henholdsvis ét døgn, 6 døgn eller 14 døgn med 20% eller mere</u> <u>b) manglende overholdelse af den daglige eller ugentlige minimumshviletid med 20% eller mere</u> <u>c) manglende overholdelse af minimumskravet til pauser med 33% eller mere</u> <u>d) overskridelse af den maksimalt tilladte ugentlige arbejdstid på 60 timer med 20% eller mere</u> |

| | |
|-------------------|--|
| Nyt stykke | <u>5. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke sanktioner de har fastsat for de nævnte overtrædelser.</u> <u>Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.</u> |
|-------------------|--|

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 10</i> |
| Nyt stykke | <u>Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages til gennemførelse af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne meddeler disse bestemmelser til Kommissionen inden den dato, der er fastsat i artikel 16.</u> |

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 11</i> |
| Nyt stykke | <u>Senest tre år efter, at dette direktiv er trådt i kraft, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivning for bestemte overtrædelser.</u> |
| Nyt stykke | <u>Det skal fremgå af rapporten, i hvor høj grad sanktionerne er forskellige, og i hvilken udstrækning der bør stræbes mod en harmonisering af minimums- og maksimums-sanktionerne for en given overtrædelse.</u> |

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 12</i> |
| Nyt stykke | <u>1. Efter den procedure, der henvises til i artikel 13, stk. 2, fastlægger Kommissionen retningslinjer for den bedste praksis med hensyn til håndhævelse.</u> |

| | |
|-------------------|--|
| | <u>Disse retningslinjer skal indgå i den beretning, der udarbejdes hvert andet år i henhold til artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85.</u> |
| Nyt stykke | <u>2. Medlemsstaterne opstiller fælles – programmer for uddannelse vedrørende den bedste praksis, der afholdes mindst en gang om året, og tilskynder til udveksling af personale mellem deres koordinerende kontrolorgan og de tilsvarende organer i andre medlemsstater mindst en gang om året.</u> |
| Nyt stykke | <u>3. Hvis føreren har haft sygeorlov eller ferie i den periode, der er nævnt i artikel 15, stk. 7, første afsnit, første led, i forordning (EØF) nr. 3821/85, skal han på kontrolpersonalets opfordring fremlægge en formular, behørigt attesteret af førerens arbejdsgiver.</u> <u>Formularen hertil udformes af Kommissionen efter den procedure, der henvises til i artikel 13, stk. 2.</u> |

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 13</i> |
| Nyt stykke | <u>1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85.</u> |
| Nyt stykke | <u>2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.</u> <u>Det i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum er på til tre måneder.</u> |
| Nyt stykke | <u>Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.</u> |

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 14</i> |
| <u>Nyt stykke</u> | <u>Efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ vedtager Kommissionen gennemførelsesforanstaltninger efter den i artikel 13, stk. 2, nævnte procedure, navnlig med følgende formål:</u> a) <u>at præcisere direktivets bestemmelser og sikre en ensartet anvendelse heraf</u> b) <u>at tilskynde kontrolorganerne til at følge en ensartet fremgangsmåde og</u> c) <u>at fremme dialogen mellem erhvervslivet og kontrolorganerne.</u> |
| | |

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 15</i> |
| <u>Nyt stykke</u> | <u>Ændringer i bilagene, der er nødvendige for at tilpasse dem til udviklingen inden for bedste praksis, vedtages efter den procedure, der henvises til i artikel 13, stk. 2.</u> |

| | |
|---|---|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> <i>Artikel 7</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 16</i> |
| 1. Medlemsstaterne, bortset fra Den Portugisiske Republik, sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 1989. Den Portugisiske Republik sætter nævnte bestemmelser i kraft senest den 1. januar 1990. | 1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme nærværende direktiv senest den <u>1. januar 2006</u> . De tilsender straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og nærværende direktiv. |

| | |
|---|---|
| 2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til deres love og administrative bestemmelser vedrørende gennemførelsen af dette direktiv. | <u>Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.</u> |
| Nyt stykke | <u>2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.</u> |

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 17</i> |
| Nyt stykke | <u>Direktiv 88/599/EØF ophæves med virkning fra den dato, hvor dette direktiv træder i kraft.</u> |

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 18</i> |
| Nyt stykke | <u>Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i <i>Den Europæiske Unions Tidende</i>.</u> |

| | |
|---|---|
| <i>Rådets direktiv 88/599/EØF</i> <i>Artikel 8</i> | <i>Forslaget</i> <i>Artikel 19</i> |
| Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne. | Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne. |

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

Politikområde(r): Land-, sø- og lufttransport

Aktivitet(er):

TITEL: FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM MINIMUMSBETINGELSER FOR GENNEMFØRELSE AF DIREKTIV 2002/15/EF SAMT RÅDETS FORORDNINGER (EØF) NR. 3820/85 OG (EØF) NR. 3821/85 OM SOCIALE BESTEMMELSER VEDRØRENDE VEJTRANSPORTAKTIVITETER.

1. BUDGETPOST (NUMMER OG BETEGNELSE)

B2-704A

2. SAMLEDE TAL

2.1. Samlet rammebevilling (del B): 40 000 EUR

2.2. Gennemførelsesperiode:

(begyndelses- og slutår)

2.3. Samlet flerårigt skøn over udgifterne:

- a) Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger (finansieringstilskud)
(jf. punkt 6.1.1)

Mio. EUR (3 decimaler)

| | År [n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | n+5 ff. | I alt |
|---------------|--------|-------|-------|-------|-------|------------|-------|
| Forpligtelser | | | | | | | |
| Betalinger | | | | | | | |

- b) Teknisk og administrativ bistand og støtteudgifter (jf. punkt 6.1.2)

| | | | | | | | |
|---------------|-------|--|--|--|--|--|--|
| Forpligtelser | 40000 | | | | | | |
| Betalinger | 40000 | | | | | | |

| a+b i alt | | | | | | | |
|---------------|-------|--|--|--|--|--|--|
| Forpligtelser | 40000 | | | | | | |
| Betalinger | 40000 | | | | | | |

c) Personale- og andre driftsudgifters samlede budgetvirkninger(jf. punkt 7.2 og 7.3)

| | | | | | | | |
|------------------------------|-------|--|--|--|--|--|--|
| Forpligtelser/ Betalingen | 43200 | | | | | | |
|------------------------------|-------|--|--|--|--|--|--|

| | | | | | | | |
|---------------|-------|--|--|--|--|--|--|
| a+b+c i alt | | | | | | | |
| Forpligtelser | 83200 | | | | | | |
| Betalinger | 83200 | | | | | | |

2.4. Forenelighed med den finansielle programmering og de finansielle overslag

X Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.

[...] Forslaget kræver omprogrammering af de relevante poster i de finansielle overslag.

[...] Omprogrammeringen kan betyde, at bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale må tages i brug.

2.5. Virkninger for budgettets indtægtsside¹:

X Ingen (vedrører tekniske aspekter ved en foranstaltning gennemførelse).

ELLER

[...] Virkningerne er følgende:

Mio. EUR (1 decimal)

| Budgetpost | Indtægter | Forud for aktionen (år n-1) | Efter aktionens iværksættelse | | | | | | |
|------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | | | [År n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5] | |
| | a) Indtægter i faste priser | | | | | | | | |
| | b) Ændringer i indtægterne | Δ | | | | | | | |

3. BUDGETSPECIFIKATIONER

| Udgifternes art | | Nye | EFTA-deltagelse | Kandidatlandenes deltagelse | Udgiftsområde i de finansielle overslag |
|--------------------|---------------------|-----|-----------------|-----------------------------|---|
| Ikke-obligatoriske | Opdelte bevillinger | Nej | Nej | Nej | 3 |

¹ Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

4. RETSGRUNDLAG

Traktatens artikel 71.

5. BESKRIVELSE OG BEGRUNDELSE

5.1. Behov for EU-foranstaltninger²

5.1.1. Mål

Formålet med det rådgivende udvalg er:

- at undersøge specifikke spørgsmål vedrørende håndhævelse og fremsætte anbefalinger eller træffe beslutninger.
- at udveksle bedste praksis.
- at bidrage til en ensartet fortolkning af direktivet og hermed forbundet fællesskabslovgivning samt håndhævelsen heraf.

5.1.2. Dispositioner, der er truffet på grundlag af forhåndsevalueringen

Interne overvejelser vedrørende udvalgets virkeområde.

5.1.3. Dispositioner, der er truffet på grundlag af den efterfølgende evaluering

Intern vurdering af udvalgets tilbagemeldinger om virkningen af aftalte punkter.

5.2. Indsatsområder og nærmere bestemmelser for støtten

– en eller flere målgrupper (angiv om muligt antal begunstigede)

EU's vejtransporterhverv generelt og personer, som gennemfører gods- eller passagertransport ad vej, i særdeleshed. De kompetente kontrolmyndigheder i medlemsstaterne

– delmål for programperioden (målbare)

Det rådgivende udvalg bistår ved:

- beslutninger om a) en eventuel forøgelse af minimumsprocenten for antallet af kontroller, der skal foretages, b) udvidelse af indholdet på listen over, hvad vejkontrollen skal omfatte, c) interoperabelt standardkontroludstyr, d) fælles kriterier for risikoklassificering af virksomheder og e) en fælles fremgangsmåde med hensyn til attester for ferie-/sygeorlov.
- udvikling af et elektronisk dataudvekslingssystem
- udpegelse af bedste praksis og
- formulering af en fælles holdning til gennemførelse af reglerne i medlemsstaterne.

² Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

Ressourcerne, som stilles til udvalgets rådighed, i form af sekretariatsbistand og afholdelse af møder, er beskrevet i punkt 6 og 7. Udgifterne afholdes over de nuværende budgetposter.

5.3. Gennemførelsesmetoder

Rådgivende udvalg i henhold til Rådets afgørelse 1999/468/EF.

6. FINANSIELLE VIRKNINGER

6.1. Samlede finansielle virkninger for budgettets del B (hele programperioden)

6.1.1. Finansieringsstøtte

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

| Fordeling | [År n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | n+5 ff. | I alt |
|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|
| Aktion 1 | | | | | | | |
| Aktion 2 | | | | | | | |
| osv. | | | | | | | |
| I ALT | | | | | | | |

6.1.2. Teknisk og administrativ bistand, støtteudgifter og it-udgifter (forpligtelsesbevillinger)

| | [År n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5 ff.] | I alt |
|---|--------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------|
| 1) Teknisk og administrativ bistand | | | | | | | |
| a) Kontorer for teknisk bistand | | | | | | | |
| b) Anden teknisk og administrativ bistand: - intern: - eksternt: <i>Heraf til opbygning og vedligeholdelse af administrative edb-systemer:</i> | | | | | | | |
| 1 i alt | | | | | | | |
| 2) Støtteudgifter: | | | | | | | |
| a) Undersøgelser | | | | | | | |
| b) Ekspertmøder | 40000 | | | | | | |
| c) Informations- og publikationsvirksomhed | | | | | | | |
| 2 i alt | 40000 | | | | | | |
| I ALT | 40000 | | | | | | |

6.2. Beregning af omkostningerne pr. foranstaltning i budgettets del B (hele programperioden)³

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

| Fordeling | Type resultater (projekter dossierer) | Antal resultater (I alt år 1--n) | Gennemsnitlige enhedsomkostninger | Samlede omkostninger (i alt år 1--n) |
|--------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4=(2X3) |
| <u>Aktion 1</u> Rådgivende udvalg | Råd/afgørelser | 4 møder årligt | 10000 | 40000 |
| SAMLEDE OMKOSTNINGER | | | | |

7. VIRKNINGER FOR PERSONALERESSOURCER OG ADMINISTRATIONSUDGIFTER

7.1. Personalemæssige virkninger

| Stillings typer | | Eksisterende og/eller nyt personale til forvaltning af foranstaltningen | | I alt | Opgavebeskrivelse |
|---|---|---|-------------------------|-------|-----------------------------|
| | | Faste stillinger | Midlertidige stillinger | | |
| Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte | A | 0.4 | | 0.4 | <i>Bistand til udvalget</i> |
| | B | | | | |
| | C | | | | |
| Andre personaleressourcer | | | | | |
| I alt | | 0.4 | | 0.4 | |

7.2. Samlede finansielle virkninger af personaleforbruget

| Arten af personaleressourcer | Beløb i EUR | Beregningsmetode* |
|---|-------------|---|
| Tjenestemænd Midlertidigt ansatte | 43200 | 0,4 x 108000 (enhedsomkostning), lønklasse A1, A2, A4, A5 og A7 |
| Andre personaleressourcer (oplys budgetpost) | | |
| I alt | 43200 | |

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

³ Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

7.3. Andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

| Budgetpost (nummer og betegnelse) | Beløb i EUR | Beregningsmetode |
|--|-------------|------------------|
| Samlet bevilling (Afsnit A7) A-0701 – Tjenesterejser A07030 – Møder A-07031 - Udvalg, der skal høres ¹ A-07032 - Udvalg, som det ikke er obligatorisk at høre ¹ A-07040 – Konferencer A-0705 – Undersøgelser og konsultationer Andre udgifter (specificeres) | | |
| Informationssystemer (A-5001/A-4300) | | |
| Andre udgifter - del A (specificeres) | | |
| I alt | INGEN | |

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv månedersperiode.

¹ Det specificeres, hvilken udvalgstype der er tale om, og hvilken gruppe udvalget tilhører.

| | | |
|------|---|--------------|
| I. | Samlet årligt beløb (7.2 + 7.3) | € 43200 |
| II. | II. Foranstaltningens varighed | Tidsubestemt |
| III. | Foranstaltningens samlede omkostninger (I x II) | € 43200 |

8. RESULTATOPFØLGNING OG EVALUERING

8.1. Resultatopfølgningssystem

Løbende.

8.2. Hvordan og hvor ofte skal der evalueres

Efter de kvartalsvise møder.

9. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Sagkyndiges udgiftsopgørelser kontrolleres efter Kommissionens regler.

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLIGE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF samt Rådets forordninger (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 om sociale bestemmelser vedrørende vejtransportaktiviteter

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

FORSLAGET

1. *Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?*

EF-lovgivningen bygger på traktatens artikel 71. Organisationen inden for vejtransportsektoren er en af de væsentlige faktorer for gennemførelsen af den fælles transportpolitik. Tilvejebringelsen af ensartede alment forståelige standarder inden for håndhævelse af reglerne for vejtransport bliver stadig vigtigere på baggrund af denne transporttypes omfang inden for Fællesskabet, liberaliseringen af markedsadgangen og behovet for at sikre, at der ikke sker konkurrenceforvridning mellem operatørene. Det gælder især i betragtning af den forestående tiltrædelse af lande i Central- og Østeuropa. I betragtning af den vedvarende stigning i antallet af overtrædelser, der er konstateret i hele Fællesskabet i løbet af det sidste årti, er der behov for en tilstrækkelig afskrækkende reaktion i alle medlemsstater. En forøgelse af minimumsantallet af kontroller er et udfordrende, men realistisk mål. Indsatsen for en bedre håndhævelse af reglerne gennem udveksling af bedste praksis, fælles uddannelsesprogrammer og standardkontroludstyr til kontrolpersonalet bør foregå i hele EU for at undgå en potentiel forvridning af konkurrencen. Øget koordinering mellem kontrolorganerne både inden for den enkelte medlemsstat og på tværs af medlemsstaterne vil generelt føre til en bedre overholdelse af reglerne. Hvis man fastlægger, hvad der udgør alvorlige overtrædelser på dette område i hele Fællesskabet, vil det fremme en fælles strategi og en fælles prioritering af ressourcer og mindske forskelle mellem medlemsstaterne, der kan udnyttes af skrupelløse operatører.

Lovgivningen afspejler også den kommende indførelse af den digitale fartskriver, der vil medvirke til en bedre overholdelse af de gældende regler og gøre det lettere for både kontrolorganerne og erhvervslivet at få overblik over, i hvilken grad reglerne overholdes.

Forslaget bygger på tilbagemeldinger fra branchen, enkeltpersoner, organisationer og regeringsekspertter i løbet af årene, som alle har fremhævet behovet for en bedre håndhævelse. Det afspejler desuden en række ændringsforslag, som Europa-Parlamentet fremsatte ved førstebehandlingen, vedrørende håndhævelse af Fællesskabets sociale bestemmelser (se afsnit 8, 30, 36 og 53 i begrundelsen).

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. *Hvem berøres af forslaget?*

– *Hvilken erhvervssektor berøres?*

Forslaget berører alle førere af køretøjer, som er omfattet af forordningen, dvs.:

- a) køretøjer hvis højeste tilladte totalvægt overstiger 3,5 t og
- b) køretøjer, som benyttes til befordring af flere end 9 personer inklusive føreren.

Det gælder således de fleste virksomheder, som udfører godstransport og personbefordring.

– *Berøres SMV'er i højere grad end store virksomheder?*

I henhold til en rapport fra 1995 udarbejdet af arbejdsmarkedets parter på EU-plan er der ca. 1,2 mio. arbejdspladser inden for personbefordring og ca. 2,1 mio. arbejdspladser inden for godstransport for fremmed regning og 3-3,5 mio. for egen regning. Ifølge en rapport fra Eurostat – 4/2000 er det gennemsnitlige antal ansatte i vejtransportvirksomheder 3,3 personer. Koncentrationen af SMV inden for vejtransportsektoren er meget høj.

– *Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?*

Hvad ansatte angår, har halvdelen af medlemsstaterne virksomheder, som gennemsnitlig beskæftiger mellem 1 og 5 personer. Disse medlemsstater ligger som regel i EU's yderområder, f.eks. Sverige, Finland, Irland eller Middelhavslande som Spanien, Italien og Grækenland. Det største gennemsnitlige antal ansatte findes i Benelux-landene, Frankrig, Tyskland og Det Forenede Kongerige.

3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?*

Transportoperatøren vil skulle organisere sin virksomhed således, at reglerne for arbejdstid og højst tilladte køretid, pauser og mindste hvileperioder overholdes. For dem, der allerede har gjort det, skulle der ikke være nogen ændring af betydning, da de grundlæggende køretidsregler forbliver uændret. Imidlertid vil der pr. 23. marts 2005 blive indført sektorspecifikke regler for arbejdstid for mobile arbejdstagere, der kan betyde, at førernes arbejdstid må omlægges. Når disse nye regler bliver gennemført, vil arbejdsgiverne være tvunget til i være mere opmærksomme på deres ansvar.

4. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?*

– *for beskæftigelsen?*

Lovlydige operatørers stilling styrkes, og de kan meget vel tænkes at få en større markedsandel. Fra et trafiksikkerhedssynspunkt burde overholdelse reglerne også sikre, at overvældende træthed ikke påvirker en førers præstationer og kan derved forbedre kvaliteten af den leverede tjeneste. En mere udbredt overholdelse af reglerne vil gøre vejtransporterhvervet mere attraktivt.

– *for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?*

Erkendelsen af, at de nuværende sociale bestemmelser vil blive håndhævet mere konsekvent, vil få transportoperatører og chauffører til at være mere forsigtige med at overtræde dem og kan opmuntre til, at der investeres mere tid og penge i virksomhedens logistikside. Det kan blive nødvendigt at tage højde for muligheden for vejkontrol i virksomhedernes fartplaner.

– *for virksomhedernes konkurrenceevne?*

Formålet med direktivet er at styrke håndhævelsen af de sociale bestemmelser. Direktivet vil bidrage til at skabe mere ensartede forhold og nedbringe usikkerheden omkring, hvordan reglerne håndhæves under internationale transporter inden for EU. Dette vil virke afskrækkende på firmaer, som overtræder loven og derved underbyder deres konkurrenter.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?*

Forslaget omfatter ikke specifikke tiltag med dette mål for øje, da flertallet af virksomhederne er SMV og er bekendt med de gældende regler.

HØRING

6. *Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.*

Nærværende forslag er baseret på resultaterne af en spørgeskemaundersøgelse blandt medlemsstaterne i 1998 vedrørende initiativer for at fremme en effektiv og virkningsfuld håndhævelse. Undersøgelsen viste bred anerkendelse af, at der er behov for øget kontrol, bedre uddannelse samt bedre samarbejde, koordinering og udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne. Nogle af deltagerne understregede, at det er vigtigt at opstille fælles mål og nå til EU-dækkende enighed om, hvad der udgør alvorlige overtrædelser.

Der er indhentet synspunkter fra kontrolmyndighedernes personale: Organisationen Euro Control Route, der omfatter kontrolorganer fra otte medlemsstater – UK, IRL, F, D, BENELUX og E – har videresendt bemærkninger fra en række medlemsstater. Reaktionen viser i det store hele opbakning om hovedparten af forslagene. Betænkelighederne drejer sig hovedsagelig om, hvorvidt en væsentlig forøgelse af antallet af vejkontroller er praktisk gennemførlig. Nederlandene har udtrykt bekymring over, at også overholdelsen af arbejdstidsreglerne skal indgå i kontrollen, og Det Forenede Kongerige efterlyser en anden målestok for succes end en simpel forøgelse af antallet af kontroller. I betragtning af, hvor stor vægt medlemsstaterne har lagt på en tilstrækkelig håndhævelse af arbejdstidsreglerne under Rådets drøftelser om det sektorspecifikke arbejdstidsdirektiv, mener Kommissionen, at man ikke bør gå glip af muligheden for at indføre en harmoniseret strategi for håndhævelse af arbejdstidsbestemmelserne.

Det er taget hensyn til arbejdsmarkedsparternes uformelle synspunkter vedrørende en revision af direktivet i forbindelse med den indledende udarbejdelse af forslaget. Imidlertid afventer Kommissionen stadig et officielt fælles svar fra sektordialogudvalget efter det officielle samråd den 24. januar 2003.

Endelig er der i selve direktivforslaget taget hensyn til Europa-Parlamentets synspunkter, som de kom til udtryk i Parlamentets udtalelse af 14. januar 2003¹ om Kommissionens forslag KOM(2001) 573.

¹ Se fodnote 20.