

UDENRIGSMINISTERIET

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere.

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806



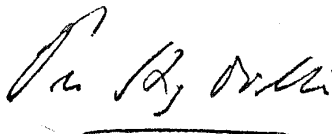
Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

EUK

21. maj 2004

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Justitsministeriets grundnotat om Kommissionens 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) 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed.

---



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen

MODTAGET I UDENRIGSMINISTERIET/EU-KOORDINATIONS-KONTORET

19/5-04

Dato:  
Kontor: Færdselskontoret  
Sagsbeh.: Kirstine Feder Christiansen  
Sagsnr.: 2003-84-0270  
Dok.: KFC20426

## GRUNDNOTAT

om

**Kommissionens 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) 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed**

### Resumé:

*Kommissionen sætter med dette direktivforslag fokus på håndhævelsesindsatsen i medlemsstaterne for så vidt angår bestemmelserne i henholdsvis køre- og hviletidsforordningen (som for tiden er under revision), kontrolapparatforordningen samt transportarbejdstidsdirektivet.*

*Kommissionen foreslår overordnet, at medlemsstaterne skal gennemføre en omfattende og repræsentativ kontrol af personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, førere, virksomheder og køretøjer inden for alle transportkategorier, der er omfattet af de nævnte regelsæt. Forslaget indebærer, at minimumskravet til udførelse af kontrol forhøjes fra 1 pct. til 3 pct. Med henblik på at målrette kontrolindsatsen og at danne sig et overblik over udviklingen inden for EU sætter Kommissionen endvidere fokus på behovet for øget samarbejde mellem medlemsstaterne. Til brug herfor fastsætter forslaget bl.a. et krav til medlemsstaterne om nationalt at udpege et organ, hvorfra håndhævelsen i den pågældende medlemsstat koordineres.*

*Der stilles endvidere forslag om, at antallet af årlige fælles kontrolaktioner med deltagelse af to eller flere medlemsstater forhøjes (fra mindst 2 til mindst 6), at medlemsstaterne hvert år skal gennemføre fælles uddannelsesprojekter, at medlemsstaterne indfører et fælles risikovurderings-system for virksomheder til brug for tilrettelæggelsen af virksomhedskontrollen, og at en række nærmere beskrevne overtrædelser skal anses som "alvorlige" i alle medlemsstater.*

### 1. Indhold

Direktivforslaget blev fremsat den 4. december 2003 under henvisning til artikel 71 i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (TEF) og skal vedtages med kvalificeret flertal efter reglerne om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, jf. artikel 251 (TEF).

Europa-Parlamentet har den 20. april 2004 afgivet udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag. Parlamentet har i den forbindelse stillet en række ændringsforslag.

Direktivforslaget har til formål at ophæve direktiv 88/599/EF (om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport) og erstatte det med et nyt sæt regler.

Formålet med Kommissionens forslag er at ajourføre og øge kvantiteten og kvaliteten af kontrolaktiviteterne. Forøgelsen af kontrolaktiviteterne foreslås gennemført trinvis i takt med, at køretøjsflåderne gradvist udskiftes, og de nye (digitale) fartskrivere bliver mere fremherskende. Det fremhæves i den forbindelse, at ikke blot risikoen for bøder, men også risikoen for at blive opdaget, fremmer overholdelsen af reglerne. En stigning i antallet af kontroller formodes derfor at have en væsentlig effekt.

Til brug for udførelsen af kontrollen er det afgørende, at kontrolpersonalet i alle relevante kompetente myndigheder får en tilstrækkelig uddannelse og det nødvendige udstyr. Det foreslås i den sammenhæng, at medlemsstaterne iværksætter fælles uddannelsesprogrammer og udvekslingsordninger samt sørger for, at personalet råder over nærmere præciseret standardudstyr.

Med henblik på at målrette kontrolindsatsen og at danne sig et overblik over udviklingen inden for Unionen sætter Kommissionens direktivforslag endvidere fokus på behovet for øget samarbejde mellem medlemsstaterne.

Det foreslås bl.a. at øge dialogen mellem landene ved øget informationsudveksling, herunder i form af en mere udbredt og systematisk udveksling af – mere detaljeret – statistisk materiale.

Til brug herfor fastsætter forslaget bl.a. et krav til medlemsstaterne om nationalt at udpege et organ, hvorfra håndhævelsen i den pågældende medlemsstat koordineres. Dette koordineringsorgan skal bl.a. udarbejde en national håndhævelsesstrategi og være repræsenteret i det udvalg, der henvises til i forslagets artikel 13, stk. 1.

Kommissionens forslag omfatter ligeledes spørgsmålet om sanktioner. Det foreslås således, at medlemsstaterne opstiller en fælles liste over overtrædelser, som anses for alvorlige, idet man

herved vil kunne udvikle et fælles syn i hele EU på de vigtigste indsatsområder for håndhævelsen.

Kommissionen er opsat på at sikre en ensartet og effektiv håndhævelse af EU's regler, at der sker en tilstrækkelig overvågning af udviklingen inden for området, og at der opmuntres til anvendelse af bedste praksis. Med dette mål for øje anbefales nedsættelse af 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 til ny køre- og hviletidsforordning, og vil blive indordnet under dette udvalg.

I det følgende gennemgås forslaget enkelte bestemmelser særligt med henblik på at angive, hvor der er væsentlige ændringer i forhold til det gældende direktiv 88/599/EF om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport.

#### Artikel 1 Genstand:

Det angives, at direktivets bestemmelser fastsætter minimumsbetingelser for kontrol med korrekt og ensartet gennemførelse af følgende regelsæt:

- køre- og hviletidsforordningen (3820/85),
- kontrolapparatforordningen (3821/85) og
- direktivet om tilrettelæggelse af arbejdstid for mobile personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (transportarbejdstidsdirektivet) (2002/15/EF).

#### Artikel 2: Kontrolordninger:

Det foreslås overordnet, at medlemsstaterne skal gennemføre *en omfattende og repræsentativ kontrol* af personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, førere, virksomheder og køretøjer inden for alle transportkategorier, der er omfattet af de nævnte regelsæt.

Forslaget indebærer, at minimumskravet til udførelse af kontrol forhøjes fra 1 pct. til 3 pct. af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen, ligesom mindst 30 pct. af denne kontrol efter forslaget skal finde sted på vejene (mod 15 pct. i dag) og mindst 50 pct. i virksomhederne (mod 25 pct. i dag).

Den foreslåede minimumsprocentsats for kontrol af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen (3 pct.) kan efter forslaget hæves af Kommissionen efter proceduren omtalt i forslagets artikel 13, stk. 2, jf. nedenfor.

#### Artikel 3: Statistikker:

Det foreslås, at de statistiske oplysninger, som medlemsstaterne (allerede i dag) fremsender til Kommissionen, inddeles i forskellige underkategorier. Det fremhæves, at dette ikke blot vil fremme en mere målrettet fremgangsmåde på området vejnet og navnlig vejtransport i en fremtidig håndhævelsesstrategi, men tillige gøre det muligt at skabe overblik over udviklingen i hele EU.

#### Artikel 4: Vejkontrol:

Udover at gentage kravet i det gældende kontroldirektiv (88/599/EF) om at sikre en tilstrækkelig dækning af vejnettet i forbindelse med vejkontrollen, foreslås det, at medlemsstaterne forpligtes 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.

Indholdet af kravet om at undgå forskelsbehandling i forbindelse med udførelse af vejkontrol præciseres, således at det nu fremgår, at kontrolpersonalet navnlig ikke må 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.

Listen over, hvad vejkontrollen skal omfatte, som i dag fremgår af artikel 3, stk. 2, i kontroldirektivet (88/599/EF), er i forslaget placeret i et bilag (Bilag I, del A). På listen er tilføjet to nye elementer vedrørende arbejdstid: samlet ugentlig arbejdstid og natlig arbejdstid.

Det er muligt at koncentrere vejkontrollen om et bestemt element, hvis omstændighederne kræver det.

Den oversigt over tekniske udtryk på flere sprog, som kontrolpersonalet i dag får udleveret, foreslås erstattet med en liste over standardkontroludstyr. Dette standardudstyr skal være til rådighed for kontrolpersonalet, dvs. både udstyr, der kan kontrollere de gamle fartskriverark, og en 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 lægges op til, at denne liste (Bilag II) kan ændres i det omfang, det er nødvendigt for at tilpasse dem til udviklingen inden for bedste praksis, efter forskriftsproceduren, jf. forslagets artikel 15, der henviser til artikel 13, stk. 2.

#### Artikel 5: Samordnet kontrol:

Kravet til antallet af samordnede kontrolforanstaltninger, der som minimum skal gennemføres hvert år, er hævet fra to til seks.

#### Artikel 6: Kontrol hos virksomhederne:

Det understreges, at kontrolmyndighederne skal tage hensyn til samtlige elementer i deres tidligere erfaringer, når de planlægger kontrol i virksomhedernes lokaler. Alvorligere overtrædelser af reglerne om køretid og arbejdstid, der konstateres under vejkontrol, vil endvidere efter forslaget indebære, at der gennemføres yderligere kontrol i virksomhedens lokaler.

Den kontrol, der skal foretages i virksomhedens lokaler, skal efter forslaget altid være grundig. Det er således ikke muligt at koncentrere kontrollen om bestemte elementer på listen (Bilag I, del B).

Myndighederne vil dog kunne anmode visse virksomheder, hvor risikoen for overtrædelser vurderes som lav, om at indsende de relevante dokumenter til kontrol. En sådan kontrol skal efter forslagets artikel 6, stk. 5, have samme status som kontrol, der udføres hos virksomhederne.

Som i forbindelse med vejkontrol (forslagets artikel 4) foreslås det, at det personale, der udfører virksomhedskontrol, forsynes med standardkontroludstyr i henhold til listen i Bilag II.

Endelig skal kontrolmyndighederne i en medlemsstat tage hensyn til de oplysninger, som de modtager fra det koordinerende kontrolorgan (se artikel 7) i en anden medlemsstat vedrørende bestemte transportaktiviteter.

#### Artikel 7: Koordinerende kontrolorgan:

Medlemsstaterne forpligtes i henhold til denne bestemmelse til nationalt at udpege et organ, hvorfra håndhævelsen i den pågældende medlemsstat koordineres. Dette koordineringsorgan skal varetage følgende opgaver: at koordinere og indsende statistisk materiale til Kommissionen, at formulere en sammenhængende national håndhævelsesstrategi, at repræsentere medlemsstaten over for andre medlemsstaters kontrolorganer, og at deltage i det udvalg, der nedsættes i henhold til forslagets artikel 13.

Det koordinerende kontrolorgan er endvidere forpligtet til aktivt at fremme samarbejdet med andre medlemsstaters berørte kontrolorganer. Det er på denne baggrund Kommissionens opfattelse, at denne myndighed får en nøgleposition i udviklingen af en håndhævelsesstrategi.

#### Artikel 8: Udveksling af oplysninger:

Efter denne bestemmelse, som vedrører udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne om håndhævelsen af EU's regler om vejtransport (køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen), forpligtes medlemsstaterne til at etablere elektroniske systemer til udveksling af oplysninger ved brug af et standardiseret skema eller lignende.

#### Artikel 9: Fælles risikoklassesystem og overtrædelser:

Med henblik på at opnå en mere effektiv og målrettet kontrol og en mere hensigtsmæssig anvendelse af sanktioner foreslås det, at medlemsstaterne indfører et fælles system til risikoklassificering af virksomheder (stk. 1). Tanken bag dette forslag er, at virksomheder, der overholder reglerne, skal kontrolleres mindre indgående, mens virksomheder med en plettet fortid skal kontrolleres mere intensivt.

Det foreslås, at det nye udvalg – med bidrag fra arbejdsmarkedets parter – bør fastsætte kriterierne og de nærmere regler for den praktiske håndtering af et sådant risikoklassesystem, der i øvrigt bør fastlægges på et fælles grundlag for at undgå skævheder i kontrolindsatsen.

Bestemmelsen beskriver endvidere de sanktioner, som medlemsstaterne efter forslaget skal råde over. Medlemsstaterne skal således sikre, at der anvendes en ordning med rimelige økonomiske sanktioner, hvis manglende overholdelse af køre- og hviletidsforordningen, kontrolapparatforordningen eller transportarbejdstidsdirektivet fører til, at en virksomhed, associerede speditører, transportører eller underkontrahenter opnår en berigelse.

Herudover opregnes en række overtrædelser, der som minimum bør anses for alvorlige i alle EU's medlemsstater. Endelig skal oplysninger om de enkelte medlemsstaters sanktioner for sådanne overtrædelser meddeles Kommissionen, som formidler oplysningerne til alle øvrige medlemsstater.

#### Artikel 10: Sanktioner:

Medlemsstaterne skal fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages til gennemførelse af direktivet. Medlemsstaterne skal ligeledes træffe alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

#### Artikel 11: Rapport:

Kommissionen skal i henhold til denne artikel udarbejde en rapport om medlemsstaterne oplysninger om de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivning for bestemte overtrædelser. Det skal fremgå af Kommissionens rapport, som skal forelægges Rådet og Europa-Parlamentet, i hvor høj grad sanktionerne er forskellige, og i hvilken udstrækning der bør stræbes efter en harmonisering af minimums- og maksimumssanktionerne for en given overtrædelse.

#### Artikel 12: Bedste praksis:

Kommissionen skal efter den procedure, som er nævnt i forslagets artikel 13, stk. 2, fastlægge retningslinjer for bedste praksis med hensyn til håndhævelse, jf. forslagets artikel 12, stk. 1.

Endvidere skal medlemsstaterne opstille fælles programmer for uddannelse vedrørende den bedste praksis, der skal afholdes mindst en gang om året, ligesom medlemsstaterne skal tilskynde til udveksling af personale mellem deres koordinerende kontrolorgan og de tilsvarende organer i andre medlemsstater mindst en gang om året.

Endelig skal der udformes en formular, der skal anvendes som en erklæring om, at en fører har afholdt sygeorlov eller ferie i en forudgående periode.

#### Artikel 13: Udvalg:

Kommissionen skal bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18, stk. 1, i kontrolapparatforordningen.

Det er anført, at artikel 5 og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF finder anvendelse. Dette indebærer, at Kommissionen skal følge den såkaldte forskriftsprocedure.

#### Artikel 14: Gennemførelsesforanstaltninger:

Kommissionen kan efter forslagets artikel 14 efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ vedtage gennemførelsesforanstaltninger efter forskriftsproceduren, navnlig med følgende formål: 1) at præcisere direktivets bestemmelser og sikre en ensartet anvendelse heraf, 2) at



tilskynde kontrolorganerne til at følge en mere ensartet fremgangsmåde, og 3) 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, kan ifølge forslaget vedtages efter forskriftsproceduren.

#### Artikel 16: Gennemførelse:

Medlemsstaterne skal sætte de nødvendige love og foranstaltninger i kraft for at efterkomme direktivet senest den 1. januar 2006.

#### Artikel 17: Ophævelse:

Det gældende kontroldirektiv (88/599/EF) ophæves efter forslaget med virkning fra den dato, hvor nærværende direktiv træder i kraft.

#### Artikel 18: Ikrafttræden:

Direktivet skal efter forslaget træde i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### Artikel 19: Adressater:

Direktivet er rettet til medlemsstaterne.

## **2. Gældende dansk ret**

Det gældende kontroldirektiv (direktiv 88/599/EF om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport) er rettet til medlemsstaterne, herunder Danmark. Det fremgår af direktivets artikel 7, at medlemsstaterne senest den 1. januar 1989 skal sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet.

På tidspunktet for gennemførelse af dette direktiv antog man, at der var normharmonier mellem direktivets bestemmelser og gældende dansk lovgivning.

Der blev således fra dansk side henvist til lov nr. 508 af 29. november 1972 om kontrol med overholdelsen af De Europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport, Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 649 af 24. september 1986 om arbejderbeskyttelse i vejtransport og arbejdsmiljøloven fra 1985 (som ændret ved lov nr. 220 af 22. april 1987 om arbejdsmiljø).

### 3. Høring

Justitsministeriet sendte den 15. marts 2004 direktivforslaget i høring til:

Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Foreningen af Politimestre i Danmark, Politidirektøren i København, Dansk Transport og Logistik, HTS – Handel, Transport og Serviceerhvervene, Dansk Industri, Specialarbejderforbundet i Danmark, Danske Biludlejere, FDM, Danske Busvognmænd, Hærens Logistiskole, Hærens Operative Kommando, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune, Hovedstadens Udviklingsråd, Beredskabsstyrelsen, Forbrugerrådet og Rådet for Etniske Minoriteter.

**Foreningen af Politimestre i Danmark, Politidirektøren i København, Forenede Danske Motorejere, Hærens Logistikskole, Frederiksberg Kommune og Rådet for Etniske Minoriteter** har udtalt, at de ikke har bemærkninger til forslaget.

**Dansk Transport og Logistik (DTL)** har på vegne af transporterhvervet udtalt, at det er positivt for branchen, at direktivet sigter mod at indføre klare og fælles regler for minimumsbetingelserne for kontrol af køre- og hviletiderne og transportarbejdstidsdirektivet. DTL imødeser, at samarbejdet mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder fremmes gennem samordnede kontrolforanstaltninger, fælles uddannelsesaktiviteter, et fælles interoperabelt informationssystem samt udveksling af oplysninger og erfaringer. Ligeledes er det konstruktivt, at forslaget i betydelig grad strammer op på indberetningsprocedurerne hos kontrolmyndighederne.

Transporterhvervet finder det uhensigtsmæssigt efter danske forhold, at myndighederne skal kontrollere arbejdstiden i forhold til transportarbejdstidsdirektivet, idet direktivet i Danmark vil blive implementeret i parternes overenskomster. Denne kontrol bør efter transporterhvervets opfattelse fortsat overlades til arbejdsmarkedets parter, hvilket der nationalt har været tradition for.

For så vidt angår artikel 2, stk. 2, har transporterhvervet bemærket, at det er acceptabelt og nødvendigt at øge kontrolintensiteten for effektivt at sætte en stopper for useriøse virksomheder, der konkurrerer på den lille risiko, der er for at blive opdaget. Forøgelsen af udførte kontroller fra 1 pct. til 3 pct. af arbejdsdagene vil imidlertid i sagens natur medføre en øget belastning i virksom-

hederne, og det er derfor vigtigt, at kontrolmyndighedernes procedurer anlægges således, at denne belastning bliver mindst mulig.

Transporterhvervet har i den forbindelse anført, at det ikke bør overlades til Kommissionen at kunne justere kontrolintensiteten i opadgående retning. Dette bør fastlægges på lovgiverniveau med deltagelse af medlemsstaterne.

I relation til forslagets artikel 3 har transporterhvervet anført, at opdelingen af statistiske oplysninger i kategorier for vejkontrollens vedkommende bør omfatte en særlig kategori for udenlandske køretøjer.

Vedrørende artikel 9, stk. 1, i forslaget finder transporterhvervet det positivt, at der sker en risikoklassificering af virksomheder således, at virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres mere indgående og hyppigere, og at disse pålægges strengere sanktioner, hvis der konstateres gentagne overtrædelser.

Transporterhvervet finder det på den anden side tillige vigtigt, at man går den anden vej og belønner virksomheder, der har orden i tingene, herunder f.eks. ved at have et egenkontrolprogram. Sådanne virksomheder bør efter transporterhvervets opfattelse belønnes med færre kontroller fra myndighedernes side. Dette vil kunne bidrage til at give den "gode" virksomhed et incitament til at holde orden i eget hus, ligesom det vil kunne reducere den administrative belastning af kontrolmyndighederne.

Transporterhvervet støtter Kommissionens tanke bag artikel 9, stk. 3, om at medlemsstaterne skal sikre, at der anvendes en "ordning med rimelige økonomiske sanktioner", hvis andre led i transportkæden opnår en berigelse ved manglende overholdelse af reglerne.

Transporterhvervet finder det dog særdeles tvivlsomt, om det vil være muligt at løfte bevisbyrden, hvis den foreslåede formulering bibeholdes. Transporterhvervet finder, at formodningen må være, at enhver overtrædelse giver transportkæden under den givne transport en uretmæssig konkurrencefordel, der bør medføre, at alle aktører i transporten, herunder også chauffør og vognmand, idømmes en straf.

I relation til forslagets Bilag I har transporterhvervet anført, at kontroldata ved vejkontrol efter erhvervets opfattelse skal begrænses til håndhævelse af reglerne om køre- og hviletider. Anden mulig brug af data, herunder hastighedsovertrædelser, arbejdstid og svindel i øvrigt, bør begrænses til konkrete, veldefinerede tilfælde (f.eks. ulykker), hvor der er begrundet mistanke om manglende overholdelse af love og regler.

**Rigspolitichefen** har fremsat sine bemærkninger til artikel 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12 og 13.

#### **Ad artikel 1:**

Det er Rigspolitichefens opfattelse, at en håndhævelse af transportarbejdstidsdirektivet, som baserer sig på aftaler i kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, ikke findes at være en politiopgave. Det er endvidere Rigspolitichefens opfattelse, at kontrol med transportarbejdstidsdirektivet ikke naturligt har sammenhæng med kontrol af køre- og hviletidsreglerne. Rigspolitichefen finder på den baggrund, at kontrollen med direktivet bør udgå af det foreliggende forslag til kontroldirektiv.

Det fremgår af transportarbejdstidsdirektivet, at fastlæggelse af en lang række regler kan ske ved kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter. Af artikel 14 fremgår endvidere, at implementeringen af direktivet kan foregå ved, at arbejdsmarkedets parter ved aftale har iværksat de nødvendige bestemmelser.

Det fremgår endvidere af transportarbejdstidsdirektivet, at anvendelsesområdet er mobile arbejdstagere, der er ansat i en transportvirksomhed etableret i en medlemsstat, og som deltager i mobilt arbejde i forbindelse med vejtransport, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen. Direktivet omfatter ikke selvstændige chauffører.

Af de indledende betragtninger til transportarbejdstidsdirektivet fremgår bl.a., at gennemførelsen af direktivet ikke må påvirke gennemførelsen af køre- og hviletidsforordningen, som udover køretid og hviletid for førere ikke dækker andre aspekter forbundet med arbejdstid inden for vejtransport.

Transportarbejdstidsdirektivet skal i øvrigt ses i sammenhæng med det generelle arbejdstidsdirektiv (direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelsen af arbejdstiden), der administreres af Beskæftigelsesministeriet. Der er efter Rigspolitichefens opfattelse ingen umiddelbar sammenhæng mellem regelsættet om arbejdstid og regelsættet om køre- og hviletid. Sagen vedrørende transportarbejdstidsdirektivet har hidtil været behandlet af Beskæftigelsesministeriet og Trafikministeriet. I den forbindelse har Færdselsstyrelsen tilkendegivet, at administration, kontrol mv. af sådanne arbejdstidsregler ikke henhørte under kontrollen af køre- og hviletidsreglerne.

Forslaget til det nye kontroldirektiv forudsætter, at der som hidtil skal udføres dels vejkontrol dels virksomhedskontrol, jf. artikel 4 og 6.

Af artikel 3 i transportarbejdstidsdirektivet fremgår en række nærmere definitioner af begreberne "arbejdstid" og "rådighedstid". Disse meget specificerede oplysninger, som er omfattet af begreberne "arbejdstid" og "rådighedstid", kan ikke konstateres ved aflæsning af et diagramark. Det vil derfor ikke være muligt at kontrollere disse forhold uden samtidig at have adgang til f.eks. lønsedler, timesedler eller kørselsrapporter for føreren.

Af artikel 4 i transportarbejdstidsdirektivet fremgår, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke må overstige 48 timer, men at den kan udvides til 60 timer under forudsætning af, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke udgør mere end 48 timer i en firemåneders periode.

Af artikel 8 fremgår, at der f.eks. ved kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter kan vedtages undtagelser fra direktivets regler. I henhold til artikel 8 kan firemåneders perioden i artikel 4 således forlænges til en seksmåneders periode.

For at vurdere, om kravet i artikel 4 til maksimal ugentlig arbejdstid er overholdt, skal det således klarlægges, om kravet er 48 eller 60 timer. Denne vurdering kan kun foretages, hvis der foretages kontrol af den gennemsnitlige maksimale arbejdstid i en fire- til seksmåneders periode. En kontrol vil i øvrigt kræve, at det kan konstateres, om føreren er omfattet af en overenskomst, og om den pågældende overenskomst har udvidet perioden til seks måneder.

En vejkontrol af direktivets bestemmelser kan ikke udføres, allerede fordi føreren i medfør af artikel 15, stk. 7, i kontrolapparatforordningen kun skal medføre diagramark for den pågældende uge og arket for den sidste dag i den nærmest foregående uge, på hvilken han har kørt.

En kontrol i virksomhedens lokaler vil antagelig kunne gennemføres, men den vil være meget ressourcekrævende. Kontrollen vil kræve stillingtagen til, om der måtte være vedtaget eventuelle undtagelser i de kollektive overenskomster eller i aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, ligesom kontrollen vil kræve gennemgang af en række dokumenter som f.eks. lønsedler, timesedler eller kørselsrapporter, der bør sammenholdes med førerens diagramark for en periode af fire til seks måneders varighed. Hertil kommer, at politiet ikke med hjemmel i de nuværende regler har adgang til virksomhedens lokaler, medmindre der foreligger en konkret mistanke om strafbart forhold, hvor retsplejelovens regler om ransagning kan finde anvendelse.

Det er som ovenfor anført Rigspolitichefens opfattelse, at en kontrol af arbejdstid i vejtransport og de dertil hørende dokumenter ikke findes at være en politiopgave, allerede fordi der vil være tale om kontrol med arbejdsretlige regler og aftaler. Bemærkningerne i det følgende vedrører derfor alene direktivforslagets regler om kontrol af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen.

## **Ad artikel 2:**

Det fremgår af artikel 2, stk. 2, at kontrolniveauet skal øges fra de nuværende 1 pct. til 3 pct. af arbejdsdagene for førere, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Det fremgår endvidere, at fordelingen af kontrollen ændres fra de nuværende mindst 15 pct. vejkontrol og mindst 25 pct. virksomhedskontrol til mindst 30 pct. vejkontrol og mindst 50 pct. virksomhedskontrol.

Det kan oplyses, at minimumskravet for kontrol i Danmark i dag er kontrol af 110.000 arbejdsdage.

Danmark opfylder minimumskravet til virksomhedskontrollen på 25 pct. af arbejdsdagene for førere, hvilket udgør 27.500 arbejdsdage/diagramark. I vejkontrollen kontrolleres ca. 125.000 arbejdsdage/diagramark årligt.

En stigning i kontrolniveauet som foreslået fra 1 pct. til 3 pct. vil betyde, at der i alt som minimum skal kontrolleres 330.000 arbejdsdage/diagramark. Såfremt 50 pct. heraf skal kontrolleres ved virksomhedskontrol, vil denne alene udgøre et minimum på 165.000 arbejdsdage/diagramark om året i forhold til de nuværende 27.500 arbejdsdage/diagramark. Vejkontrollen skal i givet fald forøges med ca. 40.000 arbejdsdage/diagramark fra de nuværende ca. 125.000 til 165.000 arbejdsdage/diagramark.

Det er Rigspolitichefens opfattelse, at den foreslåede stigning i kravet til minimumskontrol er for dramatisk. Det er således Rigspolitichefens umiddelbare opfattelse, at det gældende kontrol-direktiv, der fastlægger rammerne for minimumskontrollen, er et fornuftigt udgangspunkt for dels at sikre gennemførelse af kontrol af et vist omfang, dels at sikre medlemsstaternes mulighed for i det omfang, det skønnes nødvendigt, nationalt at udføre kontrol i videre omfang.

Såfremt der imidlertid gennemføres den meget betydelige stigning i kontrolniveauet, som forslaget lægger op til, er det Rigspolitichefens opfattelse, at en forøgelse af kontrolniveauet bør ske i takt med indførelsen af den digitale fartsriver. Et øget kontrolniveau vil således kunne indføres gradvist over en længere årrække.

Af artikel 2, stk. 3, fremgår, at der bl.a. skal indberettes oplysninger om antallet af virksomhedskontroller og antallet af overtrædelser, der anmeldes. Disse oplysninger indgår ikke i de oplysninger, der hidtil er indberettet til Kommissionen hvert andet år. Det er Rigspolitichefens opfattelse, at det bør præciseres, hvad der menes med "antallet af overtrædelser, der anmeldes", da der

i dag sker indberetning af antal overtrædelser af visse nærmere definerede bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen, der har givet anledning til optagelse af politirapport.

### **Ad artikel 3:**

Det fremgår af bestemmelsen, at den fremtidige statistik skal specificeres væsentligt mere end den nuværende. Det er Rigspolitichefens opfattelse, at det vil være meget ressourcekrævende at indhente og registrere de anførte oplysninger, og at arbejdet hermed næppe vil stå mål med udbyttet.

### **Ad artikel 4:**

Artikel 4, stk. 5, indeholder en henvisning til Bilag II, hvoraf det fremgår, at medlemsstaterne skal stille kontroludstyr til rådighed for kontrolpersonalet.

Det er Rigspolitichefens opfattelse, at gennemførelse af den forudsatte kontrol nødvendiggør investering i udstyr.

Det fremgår af Bilag II, (1), sidste sætning, at der bør være interoperabilitet mellem kontroludstyret hos de kompetente myndigheder i de forskellige medlemsstater. Rigspolitichefen finder, at behovet for interoperabilitet bør præciseres.

### **Ad artikel 6:**

Artikel 6 vedrører gennemførelse af virksomhedskontrol. Det er udgangspunktet, at virksomhedskontrol skal foregå i virksomhedens lokaler.

I artikel 6, stk. 5, er imidlertid anført, at kontrol, der foretages hos de kompetente myndigheder på grundlag af dokumenter og/eller data, som virksomhederne har fremlagt på myndighedernes anmodning, skal have samme status som kontrol, der udføres hos virksomhederne. Denne formulering er stort set identisk med teksten i artikel 4, stk. 3, i det gældende kontroldirektiv.

Af bemærkning 43 til forslaget fremgår, at muligheden for, at myndigheder kan bede visse virksomheder, hvor risikoen for overtrædelser vurderes som lav, om at indsende de relevante dokumenter til kontrol, er bevaret. Det synes at fremgå heraf, at virksomhedskontrollen forudsættes at foregå i virksomhedernes lokaler og kun undtagelsesvist i myndighedens lokaler.

Den nuværende virksomhedskontrol i Danmark foregår i Rigspolitichefens lokaler. En ændring, der indebærer en omlægning af kontrollen, hvorefter denne som udgangspunkt skal udføres i

virksomhedens lokaler, nødvendiggør tilvejebringelse af en udtrykkelig hjemmel til, at Rigspolicefen som kontrolmyndighed får adgang til lokalerne. De nuværende regler giver ikke mulighed herfor, medmindre der foreligger en konkret mistanke om et strafbart forhold, således at retsplejelovens regler om ransagning kan finde anvendelse. En omlægning må allerede med det nuværende kontrolniveau forventes at kræve anvendelse af øgede ressourcer, allerede fordi en udkørende kontrol til virksomhedens lokaler vil være væsentligt mere ressourcekrævende end den nuværende ordning.

Rigspolicefen finder, at virksomhedskontrollen som hidtil bør kunne ske i Rigspolicefens lokaler på grundlag af indhentede diagramark.

Det fremgår af artikel 6, stk. 1, at der skal ske opfølgning på en vejkontrol, hvor der er konstateret alvorlige overtrædelser af regler i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen.

En vejkontrol som beskrevet i forslaget forudsætter en særskilt registrering af alvorlige overtrædelser og af virksomheder, der har begået disse. Det er endvidere forudsat, at virksomheden orienteres herom, således at der kan ske opfølgning overfor de pågældende virksomheder. En sådan ordning nødvendiggør, at der oprettes et særskilt register, der indeholder oplysninger om alvorlige overtrædelser og virksomheder, der har begået disse. Oprettelse og drift af et sådant register vil være forbundet med omkostninger.

I artikel 6, stk. 3, litra b), henvises til Bilag II, hvoraf det fremgår, at medlemsstaterne skal stille kontroludstyr til rådighed for kontrolpersonalet, der skal udføre virksomhedskontrol.

Rigspolicefen har i den forbindelse henvist til sine bemærkningerne ovenfor under artikel 4 vedrørende vejkontrol.

Af Bilag I, Del B,(6) fremgår, at hvis der konstateres en overtrædelse, skal der foretages en undersøgelse for eventuelt medansvar i andre led i transportkæden hos f.eks. speditøren.

Ved den nuværende virksomhedskontrol, der foregår i Rigspolicefens lokaler, er de fornødne dokumenter til en sådan undersøgelse ikke til rådighed, da virksomheden alene har pligt til at udlevere diagramark. En kontrol som den foreslåede kræver adgang til virksomhedens lokaler, jf. ovenfor.

En undersøgelse som den foreslåede vil endvidere forudsætte, at de nødvendige dokumenter er til rådighed, og at der er vished for, hvilke dokumenter der skal undersøges. En transportaftale behøver således ikke nødvendigvis at være skriftlig.



Det er Rigspolitechefens opfattelse, at den foreslåede ordning ikke er praktisk gennemførlig.

#### **Ad artikel 8:**

Af artikel 8, stk. 1, fremgår, at der skal ske udveksling af oplysninger mindst én gang i kvartalet fra den 1. januar 2005. Det er Rigspolitechefens opfattelse, at udveksling af oplysninger tidligst bør påbegyndes ved direktivets ikrafttrædelse, og at en udveksling af oplysninger hvert kvartal forudsætter, at dette kan ske elektronisk, jf. nedenfor om artikel 8, stk. 2, 2. afsnit.

Af artikel 8, stk. 2, fremgår, at medlemsstaterne skal indføre elektroniske systemer til udveksling af oplysninger.

En sådan ordning forudsætter, at der etableres et sådant system med de omkostninger, det indebærer.

Af artikel 8, stk. 2, 2. afsnit, fremgår, at der kan etableres et fælles system til dataudveksling efter samråd med Kommissionen. Opnås der ikke enighed om et sådant system, vil det betyde, at der skal ske udveksling af oplysninger på blanketter. En sådan ordning, der svarer til den nuværende ordning med udveksling af oplysninger, er meget ressourcekrævende og fungerer efter det oplyste ikke efter hensigten. Rigspolitechefen har i denne forbindelse henvist til bemærkning 47 til forslaget.

#### **Ad artikel 9:**

Det fremgår af artikel 9, stk. 1, at der skal indføres et fælles system til risikoklassificering af virksomheder.

Et sådant system vil efter Rigspolitechefens opfattelse forudsætte en særskilt registrering af overtrædelser og af virksomheder, der har begået disse, med henblik på, at der kan ske opfølgning overfor de pågældende virksomheder. En sådan ordning kræver således, at der oprettes et særskilt register over disse virksomheder, jf. bemærkningerne til artikel 6, stk. 1.

Ordningen forudsætter som helhed, at der med henblik på klassificering af virksomhederne opnås enighed medlemsstaterne imellem om et fælles system med fælles regler for antallet af overtrædelser og disses grovhed.

Af artikel 9, stk. 1, 2. afsnit, fremgår, at sanktioner vil blive fastlagt af det udvalg, der nedsættes i medfør af artikel 13. Det er Rigspolitechefens opfattelse, at udvalget ikke bør tillægges en sådan kompetence.

Af artikel 9, stk. 3, fremgår, at medlemsstaterne skal sikre, at der anvendes rimelige økonomiske sanktioner overfor virksomheder og andre, der måtte have et eventuelt medansvar, og at disse står i forhold til en opnået fortjeneste.

Der henvises til bemærkningerne under artikel 6, stk. 3, Bilag I, Del B (6). Det bemærkes endvidere, at der – i givet fald – med fordel vil kunne udmåles mærkbare sanktioner frem for at basere en sanktion på et skøn over en opnået fortjeneste.

I artikel 9, stk. 4, er anført forslag til, hvilke overtrædelser der skal anses for alvorlige. Det er Rigspolitechefens opfattelse, at en sådan ordning kun vil være anvendelig, såfremt der indføres et fælles system til risikoklassificering af virksomheder som anført i stk. 1.

I forslaget til, hvilke overtrædelser der skal anses for alvorlige, er overtrædelser af kontrolapparatforordningen ikke specifikt nævnt.

Overholdelse af kontrolapparatforordningen er helt afgørende for kontrollen med køre- og hviletidsbestemmelserne. Hvis ikke reglerne for brug af kontrolapparatet overholdes, hindrer det muligheden for at konstatere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Derfor bør overtrædelser af denne forordning i princippet anses for grove overtrædelser.

Af artikel 9, stk. 5, fremgår, at medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke sanktioner de har fastsat for de nævnte overtrædelser. Denne bestemmelse kan forekomme overflødig henset til artikel 10.

#### **Ad artikel 10:**

Det bør efter Rigspolitechefens opfattelse fremgå af denne artikel, at medlemsstaterne underretter Kommissionen om de sanktioner, der anvendes i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen, og at Kommissionen underretter medlemsstaterne herom. Ved en sådan ordning vil sanktionssystemerne i de enkelte medlemsstater blive gennemskuelige.

Særligt for så vidt angår kravet om, at sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning, henvises til, at Justitsministeriet har anmodet

Rigsadvokaten om at vurdere, om det eksisterende sanktionsniveau er tilstrækkeligt, eller om der er behov for at skærpe sanktionerne.

#### **Ad artikel 12:**

Af artikel 12, stk. 3, fremgår, at der skal udformes en formular, der skal anvendes til brug for erklæring om, at en fører har afholdt sygeorlov eller ferie i en forudgående periode.

Det er Rigspolitechefens opfattelse, at en sådan erklæring ikke er hensigtsmæssig, fordi den ikke i sig selv er dokumentation for, at den pågældende har afholdt sygeorlov eller ferie, og fordi den erfaringsmæssigt i en vis udstrækning anvendes til at skjule overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne.

#### **Ad artikel 13:**

Det fremgår af artiklen, at der påtænkes etableret et udvalg til at bistå Kommissionen med de aktiviteter, der er anført i bemærkning 57 til forslaget. Det er Rigspolitechefens opfattelse, at et sådant udvalg i princippet vil medvirke til en forbedret harmonisering af køre- og hviletidsbestemmelserne, ligesom det vil kunne medvirke til at bistå medlemsstaterne i forbindelse med f.eks. udveksling af oplysninger. Rigspolitechefen finder imidlertid ikke, at et sådant udvalg bør kunne pålægge medlemsstaterne forpligtelser af vidtrækkende omfang som f.eks. fastsættelse af procentsatsen for omfanget af kontrollen, som angivet i artikel 2, stk. 2, 2. afsnit, og fastsættelse af sanktioner, jf. artikel 9 og 10.

Rigspolitechefen har afslutningsvist bemærket, at det foreliggende forslag indeholder en række udgiftskrævende initiativer. Det er ikke muligt for Rigspolitechefen på det foreliggende grundlag blot tilnærmelsesvis at anslå omfanget heraf, men der vil efter Rigspolitechefens opfattelse være tale om ikke ubetydelige udgifter.

#### **4. Lovgivningsmæssige og finansielle/økonomiske konsekvenser**

Efter vedtagelse vil direktivet skulle implementeres i dansk ret.

Begrænses direktivet til at vedrøre kontrollen af reglerne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen, vil de nødvendige ændringer af dansk lovgivning kunne ske ved bekendtgørelse, da justitsministeren i færdselslovens § 86 a har hjemmel til at fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport.

Det skal dog bemærkes, at direktivet i sin nuværende udformning lægger op til, at virksomheds-kontrol som udgangspunkt skal foregå i virksomhedens lokaler og kun undtagelsesvist i kontrolmyndighedens lokaler. Det er vurderingen, at implementeringen af direktivet på dette punkt forudsætter en lovhjemmel, idet retsplejelovens bestemmelser om ransagning mv. ikke (altid) vil være opfyldt i forbindelse med politiets gennemførelse af en sådan virksomhedskontrol.

Vedtages direktivet med henblik på tillige at fastsætte regler for kontrol af reglerne i transportarbejdstidsdirektivet, vil dette endvidere kræve en lovændring.

Under forudsætning af, at forslaget begrænses til at vedrøre kontrollen af reglerne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen, og at denne – som i dag – vil kunne foretages i Rigspolitichefens egne lokaler, har Rigspolitichefen skønnet, at forslaget vil medføre øgede udgifter for politiet svarende til 50 årsværk samt i størrelsesordenen 5 mio. kroner til udvikling af IT.

## **5. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen anfører, at der fra alle sider er fremsat ønske om en bedre og mere effektiv håndhævelse af Fællesskabets regler for vejtransportaktiviteter i EU.

Formålet med forslaget er derfor at fremme en fælles fremgangsmåde, idet forslaget dog ifølge Kommissionen giver de nationale kontrolorganer tilstrækkelig frihed til at tilpasse rammerne til de særlige omstændigheder i de enkelte medlemsstater.

Fra dansk side er man enig i, at det er nødvendigt med en forbedret håndhævelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen, og at dette bør ske gennem en samlet aktion på fællesskabsniveau ved en præcisering af det eksisterende kontroldirektiv.

## **6. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg og Retsudvalg**

Folketingets Europaudvalg og Retsudvalg blev orienteret om sagen forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 5. december 2003, hvor Kommissionen præsenterede forslaget.