

I

(Meddelelser)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 11/2005

fastlagt af Rådet den 9. december 2004

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/ /EF af om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed

(EØS-relevant tekst)

(2005/C 63 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, 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 vejtransport ⁽³⁾ og (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport ⁽⁴⁾ er af væsentlig betydning for etableringen af et fælles marked for transport ad vej, jernbane eller indre vandveje samt for færdselssikkerheden og arbejdsvilkårene.

⁽¹⁾ EUT C 241 af 28.9.2004, s. 65.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 20.4.2004 (EUT C 104 E af 30.4.2004), Rådets fælles holdning af 9. december 2004 og Europa-Parlamentets holdning af (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

⁽⁴⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004 (EUT L 71 af 10.3.2004, s. 3).

(2) I hvidbogen »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — de svære valg« har Kommissionen tilkendegivet, at det er nødvendigt at skærpe kontrollen og sanktioner, 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 kontrolpersonale.

(3) Det er derfor nødvendigt at sikre en korrekt anvendelse og harmoniseret fortolkning af bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport ved fastsættelse af 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. Desuden bør der indføres et system, som sikrer, at virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres grundigere og hyppigere.

(4) Foranstaltningerne i dette direktiv bør ikke blot føre til forbedring af færdselssikkerheden, men også til harmonisering af arbejdsvilkårene i Fællesskabet samt til fremme af lige konkurrencevilkår.

(5) Udskiftning af analoge fartskrivere med digitale vil gradvis 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 kontrol. Med hensyn til kontrol bør andelen af arbejdsdage, der skal kontrolleres, for førere af køretøjer, som er omfattet af de sociale bestemmelser, derfor gradvis hæves til 4 %.

- (6) Alle kontrolenheder bør råde over standardudstyr, der er tilstrækkeligt til, at de kan udføre deres opgaver virkningsfuldt og effektivt.
- (7) Uden at det berører den korrekte udførelse af de opgaver, der er fastsat i dette direktiv, bør medlemsstaterne tilstræbe at sikre, at vejkontrol udføres effektivt og hurtigt med henblik på at gennemføre kontrollen på kortest mulig tid og med mindst mulig forsinkelse for føreren.
- (8) I hver medlemsstat bør der være et enkelt organ for forbindelserne inden for Fællesskabet med andre relevante kompetente myndigheder. Dette organ bør også udarbejde relevante statistikker. Medlemsstaterne bør også gennemføre en sammenhængende national håndhævelsesstrategi på deres område og kan udpege et enkelt organ, der skal koordinere gennemførelsen.
- (9) Samarbejdet mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder bør fremmes yderligere gennem samordnede kontrolforanstaltninger, fælles uddannelsesinitiativer, elektronisk udveksling af oplysninger samt udveksling af oplysninger og erfaringer.
- (10) 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 kontrolmyndigheder.
- (11) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af 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 Kommissionen ⁽¹⁾.
- (12) Målet for dette direktiv, nemlig at indføre klare, fælles regler om minimumsbetingelserne for kontrol af, at forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 gennemføres korrekt og ensartet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan 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 direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (13) Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 ⁽²⁾ bør derfor ophæves —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv fastsætter minimumsbetingelser for gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.

Artikel 2

Kontrolordninger

1. Medlemsstaterne skal indføre en ordning for hensigtsmæssig og regelmæssig kontrol af en korrekt og konsekvent gennemførelse som omhandlet i artikel 1, både på vejene og hos virksomhederne inden for samtlige transportkategorier.

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

Medlemsstaterne sørger for, at der anvendes en sammenhængende national kontrolstrategi på deres område. Med henblik herpå kan medlemsstaterne udpege et koordineringsorgan for så vidt angår foranstaltninger, der træffes i henhold til artikel 4 og 6, og Kommissionen og de andre medlemsstater underrettes i så fald herom.

2. Hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at 1 % af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85, kontrolleres fra den ... (*). Denne procentsats stiger til 2 % fra den 1. januar 2009 og til 3 % fra den 1. januar 2011.

Fra den 1. januar 2013 kan denne minimumsprocentsats hæves til 4 % af Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2, hvis de statistikker, der er indsamlet i henhold til artikel 3, gennemsnitligt viser, at mere end 90 % af alle kontrollerede køretøjer er udstyret med en digital fartskriver. I forbindelse med Kommissionens beslutning herom, skal den også tage hensyn til, om de gældende håndhævelsesforanstaltninger er effektive, især om der findes data fra digitale fartskrivere hos virksomhederne.

Mindst 15 % af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage skal kontrolleres på vejene og mindst 25 % hos virksomhederne. Efter den 1. januar 2008 skal mindst 30 % af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage kontrolleres på vejene og mindst 50 % hos virksomhederne.

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EFT L 325 af 29.11.1988, s. 55. Ændret ved forordning (EF) nr. 2135/98 (EFT L 274 af 9.10.1998, s. 1).

3. De oplysninger, der fremsendes til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85, skal bl.a. omfatte antallet af førere, der er kontrolleret på vejene, antallet af kontroloperationer, der er gennemført hos virksomhederne, antallet af kontrollerede arbejdsdage og antallet af konstaterede overtrædelser.

Artikel 3

Statistikker

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

- a) for så vidt angår kontrol på vejene:
 - i) vejtype, dvs. motorvej, hovedvej eller bivej
 - ii) analog eller digital fartskriver
- b) for så vidt angår kontrol hos virksomhederne:
 - i) transportaktivitetstype, dvs. international eller indenlandsk transport, passagerbefordring eller godstransport, transport for egen regning eller mod vederlag
 - ii) størrelsen af virksomhedens vognpark
 - iii) analog eller digital fartskriver.

Disse statistikker forelægges Kommissionen en gang om året.

De indsamlede data for det seneste år lagres af medlemsstaternes kompetente myndigheder.

Enhver yderligere påkrævet præcisering af definitionerne af de i litra a) og b) anførte kategorier fastlægges af Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 4

Vejkontrol

1. Vejkontrollen skal udføres på forskellige steder og på vilkårlige tidspunkter af døgnet og skal dække så stor en del af vejnettet, at kontrolstederne vanskeligt kan undgås.
2. Medlemsstaterne sikrer, at:
 - a) der træffes fyldestgørende foranstaltninger til at indrette kontrolsteder på eller i nærheden af eksisterende og planlagte veje
 - b) kontrollen foretages efter et system med tilfældig rotation.
3. Vejkontrollen omfatter de elementer, der er fastsat i bilag I, del A. Kontrollen kan koncentreres om et bestemt element, hvis omstændighederne kræver det.

4. Uden at dette berører artikel 9, stk. 2, foretages vejkontrollen uden forskelsbehandling. Navnlig må kontrolpersonalet ikke forskelsbehandle på grundlag af:

- a) køretøjets indregistreringsland
 - b) førerens bopælsland
 - c) virksomhedens etableringsland
 - d) turens start- og bestemmelsessted
 - e) om køretøjerne er udstyret med analog eller digital fartskriver.
5. Kontrolpersonalet forsynes med:
- a) en liste over de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, som fastlagt i bilag I, del A
 - b) standardkontroludstyr som fastlagt 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 berørte medlemsstater hinanden med at klarlægge situationen.

Artikel 5

Samordnet kontrol

Medlemsstaterne gennemfører mindst seks gange om året samordnede operationer med henblik på vejkontrol af førere og køretøjer, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85. Disse operationer gennemføres samtidig af to eller flere medlemsstaters kontrolmyndigheder, der hver arbejder på deres respektive medlemsstats eget område.

Artikel 6

Kontrol hos virksomhederne

1. Kontrol hos en virksomhed planlægges i lyset af tidligere erfaringer med forskellige transportkategorier. Der foretages også kontrol hos en virksomhed, hvis der ved vejkontrol er konstateret grove overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller forordning (EØF) nr. 3821/85.
2. Kontrol hos en virksomhed omfatter elementerne i bilag I, del A og B.
3. Kontrolpersonalet forsynes med:
 - a) en liste over de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, som fastlagt i bilag I, del A og B
 - b) standardkontroludstyr som fastlagt i bilag II.

4. Kontrolpersonalet i en medlemsstat tager under kontrollen hensyn til eventuelle oplysninger, som det udpegede koordinerende kontrolorgan i en anden medlemsstat, jf. artikel 7, stk. 1, har videregivet vedrørende virksomhedens aktiviteter i denne anden medlemsstat.

5. Ved anvendelsen af stk. 1-4 har kontrol, der foretages hos de kompetente myndigheder på grundlag af relevante dokumenter eller data, som virksomhederne har fremlagt på disse myndigheders anmodning, samme status som kontrol, der foretages hos virksomhederne.

Artikel 7

Forbindelserne inden for Fællesskabet

1. Medlemsstaterne udpeger et organ, der har til opgave:
 - a) at sørge for koordinering med tilsvarende organer i andre berørte medlemsstater med hensyn til operationer, der iværksættes 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 være hovedansvarlig for at yde de kompetente myndigheder i andre medlemsstater bistand i henhold til artikel 4, stk. 6.

Organet skal være repræsenteret i det udvalg, der er omhandlet i artikel 12, stk. 1.

2. Hver medlemsstat giver Kommissionen meddelelse om udpegelsen af dette organ, 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 er omhandlet i artikel 12, stk. 1, og andre organer, som Kommissionen måtte udpege efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 8

Udveksling af oplysninger

1. Oplysninger, som medlemsstaternes myndigheder stiller til rådighed for hinanden 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 organer, der er meddelt Kommissionen i medfør af artikel 7, stk. 2:

- a) mindst én gang hvert halve år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden
- b) efter særlig anmodning fra en medlemsstat i specifikke tilfælde.

2. Medlemsstaterne tilstræber at indføre systemer til elektronisk udveksling af oplysninger. Efter proceduren i artikel 12, stk. 2, fastlægger Kommissionen en fælles metode for effektiv udveksling af oplysninger.

Artikel 9

Risikoklassificeringssystem

1. Medlemsstaterne indfører et system for risikoklassificering af virksomheder baseret på det relative antal og grovheden af de overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller (EØF) nr. 3821/85, som den enkelte virksomhed har begået.

2. Virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres grundigere og hyppigere. Kriterierne og de nærmere regler for indførelsen af et sådant system drøftes i det i artikel 12 omhandlede udvalg med henblik på at udvikle et system til udveksling af oplysninger om god praksis.

Artikel 10

Rapport

Senest den ... (*) forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivning for alvorlige overtrædelser.

Artikel 11

God praksis

1. Efter proceduren i artikel 12, stk. 2, fastlægger Kommissionen retningslinjer for god kontrolpraksis.

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 uddannelsesprogrammer vedrørende god praksis, der afvikles mindst én gang om året, og tilskynder til udveksling af personale mindst én gang om året mellem deres respektive organer til varetagelse af forbindelserne inden for Fællesskabet.

3. En elektronisk og printervenlig formular udformes af Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2, og den anvendes, hvis føreren har været fraværende på grund af sygdom eller ferie, og hvis føreren har ført et andet køretøj, der er undtaget fra forordning (EØF) nr. 3820/85, i den periode, der er nævnt i artikel 15, stk. 7, første afsnit, første led, i forordning (EØF) nr. 3821/85.

(*) Tre år efter dette direktivs ikrafttræden.

4. Medlemsstaterne sørger for, at kontrolpersonalet er veluddannet til at udføre sine opgaver.

Artikel 12

Udvalgsprocedure

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, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

Artikel 13

Gennemførelsesforanstaltninger

Efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ vedtager Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2, gennemførelsesforanstaltninger navnlig med henblik på:

- a) at fremme en fælles tilgang til dette direktivs gennemførelse
- b) at tilskynde kontrolmyndighederne til at følge en samordnet fremgangsmåde og en harmoniseret fortolkning af forordning (EØF) nr. 3820/85
- c) at fremme dialogen mellem den berørte sektor og kontrolmyndighederne.

Artikel 14

Forhandlinger med tredjelande

Når dette direktiv er trådt i kraft, indleder Fællesskabet forhandlinger med de relevante tredjelande om anvendelse af bestemmelser svarende til direktivets bestemmelser.

Artikel 15

Ajourføring af bilagene

Ændringer i bilagene, der er nødvendige for at tilpasse dem til udviklingen inden for god praksis, vedtages efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 16

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. januar 2006. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser, samt en sammenligningstabel over de pågældende bestemmelser og bestemmelserne i dette direktiv.

Disse bestemmelser 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 meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 17

Ophævelse

1. Direktiv 88/599/EØF ophæves med virkning fra den... (*).
2. Henvisninger til det ophævede direktiv betragtes som henvisninger til nærværende direktiv.

Artikel 18

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter 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

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

BILAG I

Del A

Vejkontrol

Vejkontrollen omfatter normalt følgende elementer:

- 1) daglige køretider, pauser samt daglige og ugentlige hviletider; også diagramarkene for de forudgående dage, der skal opbevares i køretøjet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 7, i forordning (EØF) nr. 3821/85 og/eller de data, der er oplagret for samme periode på førerkortet og/eller i kontrolapparatets datalager i overensstemmelse med bilag II og/eller udskrifter
- 2) for den periode, der er omhandlet 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 ét minut, hvor køretøjets hastighed overstiger 90 km/h for køretøjer i kategori N3 eller 105 km/h for køretøjer i kategori M3 (kategori N3 og M3 som defineret i bilag I til Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil) ⁽¹⁾
- 3) hvor det er relevant, momentane hastigheder, der er nået af køretøjet, som registreret af kontrolapparatet inden for højst de foregående 24 timers brug af køretøjet
- 4) sikring af, at kontrolapparatet fungerer korrekt (fastlæggelse af eventuelt misbrug af kontrolapparatet og/eller førerkortet og/eller diagramarkene) eller, hvor det er relevant, at de i artikel 14, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3820/85 nævnte dokumenter forefindes

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) kontrol af at to-ugers begrænsningen af køretimerne overholdes
- 3) diagramark, køretøjsenhed og data og udskrifter fra førerkort.

Medlemsstaterne kan i givet fald, hvis der konstateres en overtrædelse, undersøge medansvar hos andre led i transportkæden, f.eks. speditører, transportører eller underkontrahenter, der måtte have tilskyndet til eller medvirket til overtrædelsen, herunder kontrol af, at kontrakter om levering af transportydelser er udformet således, at det er muligt at overholde forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.

⁽¹⁾ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 8. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2004/78/EF (EUT L 153 af 30.4.2004, s. 103).

*BILAG II***Standardudstyr, der skal være til rådighed for kontrolenheder**

Medlemsstaterne sikrer, at følgende standardudstyr er til rådighed for de kontrolenheder, der udfører de opgaver, der er fastlagt i bilag I:

- 1) Udstyr, der gør det muligt at overføre data fra køretøjsenheden og den digitale fartskrivers førerkort, at læse data samt at analysere data og/eller overføre resultaterne til en central database til analyse.
 - 2) Udstyr til at kontrollere fartskriverarkene.
-

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

- Med hjemmel i EF-traktatens artikel 71 og som led i den fælles beslutningsprocedure, jf. EF-traktatens artikel 251, vedtog Rådet den 9. december 2004 sin fælles holdning vedrørende et udkast til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF og Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed.
- Rådet tog i den forbindelse hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse af 20. april 2004 ⁽¹⁾ og Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse af 2. juni 2004 ⁽²⁾.

Direktivudkastets hovedmål

Direktivudkastet har som mål

- at fastsætte minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed (erhvervschaufførers køretider og hviletider), idet det samtidig kræves, at kontrolmyndighederne i de enkelte medlemsstater skal udføre et minimum af kontroller
- at give en ensartet fortolkning af kontrollernes art og således sikre en harmoniseret gennemførelse af disse EF-vejtransportbestemmelser.

Ifølge den nuværende lovgivning skal samlet mindst 1 % af arbejdsdagene kontrolleres ⁽³⁾; Kommissionen foreslår nu at hæve standarden til et mere ambitiøst, men samtidigt opnåeligt niveau, hvilket i høj grad vil forbedre færdselssikkerheden.

Med indførelsen af en digital fartskriver vil dataene blive lettere tilgængelige og mere præcise. Dette vil gøre det muligt for medlemsstaterne at øge antallet og effektiviteten af kontrollerne, både på vejene og hos virksomhederne inden for samtlige transportkategorier. Endvidere skal medlemsstaterne ifølge direktivudkastet indsamle statistikker om disse kontroller og forelægge Kommissionen dem en gang om året.

Andre nye bestemmelser i direktivudkastet er:

- en detaljeret liste over de elementer, vejkontrollen og kontrollen hos virksomhederne skal omfatte
- flere samordnede kontroller mellem medlemsstaterne
- indførelsen af et EF-internt forbindelsesorgan, der bl.a. skal sørge for koordineringen af samordnede kontroller
- en hyppigere udveksling af oplysninger om resultaterne af kontrollerne og en opfordring til medlemsstaterne til at indføre et system til elektronisk udveksling af oplysninger og
- indførelsen af et system for risikoklassificering af virksomheder kombineret med pligten til at kontrollere virksomheder i en høj risikoklasse grundigere og hyppigere.

Direktivudkastet omhandler også retningslinjer for god praksis, fælles uddannelsesaktiviteter og udveksling af oplysninger og erfaringer.

⁽¹⁾ Dok. . 8510/04 CODEC 567 TRANS 160 SOC 184.

⁽²⁾ EUT C 241 af 28.9.2004, s. 65.

⁽³⁾ Jf. artikel 2, stk. 2, i 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 vejtransport og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 325 af 29.11.1988, s. 55).

II. GENNEMGANG AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Generelt

Rådet er af den opfattelse, at der er en betydelig ekstra gevinst forbundet med bestemmelserne i den fælles holdning i sammenligning med den nuværende lovgivning.

Under hensyn til den gradvise fornyelse af transportvirksomhedernes vognpark — og dermed den gradvise stigning i antallet af køretøjer med digital fartskriver — skal medlemsstaterne indføre en kontrolordning, der sikrer, at hvad angår førere af køretøjer, der er omfattet af direktivudkastet, vil mindst 3 % af deres arbejdsdage senest i 2011 være underkastet kontrol. Kommissionen foreslog en øjeblikkelig forøgelse af kontrollerne til 3 % af arbejdsdagene fra det nye direktivs ikrafttræden, men Rådet har besluttet at nå dette mål ved gradvis at øge antallet af kontroller fra 1 til 2 % pr. 1. januar 2009. Herudover er der blevet indsat en bestemmelse, der gør det muligt at hæve minimumssatsen til 4 % pr. 1. januar 2013, hvis statistikkerne viser, at mere end 90 % af alle kontrollerede køretøjer er udstyret med en digital fartskriver.

For at sikre en god balance mellem vejkontrollen og kontrollen hos virksomhederne indeholder den fælles holdning en bestemmelse om, at ud af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage skal (mindst) 30 % kontrolleres på vejene og (mindst) 50 % hos virksomhederne efter den 1. januar 2008.

Rådet har afvist at medtage direktiv 2002/15/EF (arbejdstidsdirektivet) i direktivudkastets anvendelsesområde, da det har ønsket at lægge vægt på håndhævelsen af de faktiske køre- og hviletider. Desuden kan arbejdstid ikke kontrolleres præcist ved hjælp af en digital fartskriver, og det ville derfor gøre vejkontrollerne temmelig vanskelige.

2. Parlamentets ændringer

— Hvad angår Parlamentets ændringer har Rådet kunnet godkende ændring 27.

— Ændring 3 (betragtning 4), 12, 21-22 (kun den del, der vedrører fartskrivertype) og 23 har kunnet godkendes delvis.

Hvad angår ændring 19 har Rådet kunnet godkende Parlamentets ønske om at nedsætte det mindsteantal arbejdsdage, der skal kontrolleres på vejene, til 15 %. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Rådet har fastsat det antal arbejdsdage, der skal kontrolleres hos virksomhederne, til 25 %, og indført en overgangsperiode (indtil den 1. januar 2008) for forøgelsen til 30 % (vejkontroller) og 50 % (kontroller hos virksomhederne).

Rådet anser endvidere indholdet af ændring 24 for at være omfattet af artikel 4, stk. 2, litra a). Hvad angår ændring 28 er Rådet af den opfattelse, at hovedformålet allerede er omfattet af artikel 4, stk. 6, og artikel 6, stk. 4. Det princip, der ligger til grund for ændring 29, er allerede omfattet af artikel 9 (risikoklassificeringssystem) i den fælles holdning.

Hvad angår ændring 42 har Rådet besluttet at tilføje ugentlige hviletider på listen i bilag I, del A.

— Rådet har forkastet ændring 7, 63, 18, 20, 25, 31, 39, 40, 41 og 66 og desuden nedennævnte ændringer, der er ledsaget af yderligere bemærkninger:

— ændring 1, 12, 15, 29, 34 og 36, da de tager sigte på at udvide direktivudkastets anvendelsesområde

- ændring 13-14 (tilføjelsen af en definition af »fører«) og ændring 16 (køretøjer fra tredje-lande), da de efter Rådets mening er omfattet af udkastet til forordning om køretider og hviletider (socialharmoniseringsforordningen ⁽¹⁾); endvidere er de relevante bestemmelser i ændring 32, 33, 35, 36, 37 og 38 blevet flyttet til dette forordningsudkast og er derfor ikke længere aktuelle her
- ændring 5, da dette spørgsmål efter Rådets opfattelse er tilstrækkeligt omfattet af artikel 11
- ændring 6, da denne bestemmelse efter Rådets opfattelse hører hjemme i udkastet til forordning om køretider og hviletider
- ændring 11, da der efter Rådets opfattelse allerede er taget hensyn hertil med henvisningen til forordning (EØF) nr. 3820/85
- ændring 26, da Rådet har besluttet at overlade dette til kontrolpersonalets skøn
- ændring 30, idet Rådet understreger, at der findes en mindre vidtrækkende bestemmelse i artikel 13, litra b).

III. KONKLUSION

Hvad angår de vigtigste centrale bestemmelser i direktivudkastet — der vedrører forøgelsen af antallet af kontroller fra 1 til 3 % i løbet af de næste seks år og fastsættelsen af minimumsprocentsatser for det samlede antal arbejdsdage, der skal kontrolleres på vejene og hos virksomhederne — er Rådet af den opfattelse, at der ikke er særlig store meningsforskelle mellem Europa-Parlamentet og Rådet. De fleste af de ændringer, som Rådet har forkastet, er enten allerede omfattet af udkastet til socialharmoniseringsforordningen eller ville have medført en større udvidelse af direktivudkastets anvendelsesområde. På den baggrund ser Rådet frem til at nå til enighed med Parlamentet om direktivudkastet i nær fremtid.

⁽¹⁾ Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98.