



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.10.2003  
COM(2003) 628 definitief

2003/0255 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake minimumvoorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2002/15/EG en de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 van de Raad betreffende sociale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer**

(ingediend door de Commissie)

## TOELICHTING

### A. INLEIDING

1. Dit voorstel beoogt Richtlijn 88/599/EG<sup>1</sup> af te schaffen en door een aantal nieuwe regels te vervangen. Het vloeit voort uit het Witboek - het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen<sup>2</sup>, waarin de Commissie aankondigt controles en sancties te zullen aanscherpen. Het Witboek vermeldt vier maatregelen die moeten worden genomen - bevordering van een doelmatige en uniforme interpretatie, toepassing en controle op de naleving van de communautaire wetgeving op het gebied van wegvervoer; harmonisatie van sancties en voorwaarden voor het opleggen van rijverboden; verhoging van het aantal controles en bevordering van een systematische informatieuitwisseling. De eerste maatregel was vervat in het voorstel van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) 3820/85<sup>3</sup>; de overige maatregelen zijn in dit voorstel verwoord.
2. Het voorstel is ook een reactie op de algemeen heersende mening - die consequent wordt verkondigd door het Europees Parlement<sup>4</sup>, in de Resoluties van de Vervoersraad<sup>5</sup> en in verklaringen van de Europese sociale partners in het wegvervoer - dat een betere handhaving van het gemeenschapsrecht in het wegvervoer in de Unie dringend geboden is.
3. Sinds de invoering van de Richtlijn uit 1988 is er in het wegvervoer in de Unie veel veranderd. Eerst is de interne markt tot stand gekomen, gevolgd door de liberalisering van het wegvervoer. Daarna is met ingang van juli 1998 de cabotage in de Unie geliberaliseerd. Tenslotte is de handel met Midden en Oost Europese landen aanzienlijk toegenomen dankzij het beleid dat de Unie ter voorbereiding van de toetreding heeft gevoerd. Deze factoren hebben het intracommunautair vervoer aanzienlijk doen toenemen en de concurrentie tussen de vervoerders binnen de Gemeenschap en tussen vervoerders uit de Gemeenschap en derde landen verscherpt. Voor sommige vervoerders is de verleiding om concurrentievoordeel te behalen door niet naleving van de regels voor rij- en rusttijden van Verordening (EEG) 3820/85 sterker geworden.
4. Tegelijkertijd was er de afgelopen tien jaar in de tweejarige rapporten van de Gemeenschap<sup>6</sup> over de uitvoering van Verordening (EEG) 3820/85<sup>7</sup> sprake van versterking van de handhaving en ook van een aanzienlijke toename van het aantal geconstateerde vergrijpen. Minstens 50% van alle bij wegcontroles geconstateerde overtredingen hebben betrekking op deze sociale regels.

---

<sup>1</sup> PB L 325 van 29.11.1988, blz. 55

<sup>2</sup> COM(2001) 370 def.

<sup>3</sup> COM(2001) 573 def.

<sup>4</sup> Verslag van Grosch A4-0032/99 inzake vervoerbeleid en de harmonisatie van sociale wetgeving

<sup>5</sup> Resolutie 85/C 348/01 van de Raad van 20 december 1985 ter verbetering van de toepassing van de sociale verordeningen op het stuk van het wegvervoer; Resolutie 94/C 309/03 van de Raad van 24 oktober 1994 inzake vrachtvervoer over de weg in de interne Europese markt.

<sup>6</sup> COM(1993) 494 def.; COM(1995) 713 def.; COM(1997) 698 def.; COM(2000) 84 def.; COM(2001) 767 def.

<sup>7</sup> PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1

5. De gevolgen voor de verkeersveiligheid van de vermoeidheid van een beroepsbestuurder die te veel uren moet werken of rijden, met minimale rusttijden, zijn uitgebreid onderzocht<sup>8</sup>. In een door de Commissie gefinancierde studie<sup>9</sup> over beroepsbestuurder, die het personen- en goederenvervoer over de korte en lange afstand in Oostenrijk, Duitsland, Frankrijk en Italië bestrijkt, staat bijvoorbeeld dat 23% van alle bestuurders toegaf dat ze tijdens het rijden aan het stuur in slaap vielen, als zij 40 tot 50 uur werkten. Bij werktijden van 50 tot 60 uur<sup>10</sup> steeg dit cijfer tot 45%. Uit de gesprekken met bestuurders is ook gebleken dat nu er steeds meer 's nachts wordt gereden om de opstoppingen overdag te vermijden, en 74% van de geïnterviewde bestuurders die vier of meer nachten reden gaf toe dat ze het afgelopen jaar meer dan zes keer aan het stuur in slaap waren gevallen<sup>11</sup>. Verder is het een feit dat de meeste ongevallen in de vroege morgenuren gebeuren. Deze verontrustende cijfers onderstrepen dat het tijd wordt dat de Gemeenschap het probleem van de handhaving serieus gaat aanpakken en dat de lidstaten hun verantwoordelijkheid tegenover hun burgers moeten opnemen. Terwijl er nieuwe technieken worden ontwikkeld om de bestuurder te helpen zijn rijactiviteiten veilig te regelen, moeten er ook op het gebied van de handhaving verdere maatregelen worden genomen.
6. Bij Verordening (EG) 2135/98<sup>12</sup> stemde de Raad in met de invoering van een digitale tachograaf die de registratie en opslag van gegevens over rijtijden, onderbrekingen, rusttijden en andere werkzaamheden betrouwbaarder en nauwkeuriger moest maken. Het comité voor de aanpassing van de tachograaf aan de vooruitgang van de techniek bereikte in maart 2000 overeenstemming over de technische specificaties. De Commissie legde de specificaties uiteindelijk vast in Verordening (EG) 1360/2002<sup>13</sup>, die werd gepubliceerd op 5 augustus 2002. 24 maanden na de datum van bekendmaking zal de digitale tachograaf verplicht worden in alle nieuwe bedrijfsvoertuigen die onder Verordening (EEG) 3820/85 vallen. Met de nieuwe tachograaf zal een snellere en nauwkeuriger schifting van gegevens mogelijk worden, en zo zal de mogelijkheid tot frauderen tot een minimum worden beperkt. Dit voorstel wil een kader bieden voor de regels met betrekking tot de controles waarvoor dit instrument wordt gebruikt, alsmede een gemeenschappelijke aanpak bevorderen die de nationale handhavingsorganen wel voldoende ruimte laat om het instrument aan hun eigen specifieke omstandigheden aan te passen.
7. Zowel het Europees Parlement als de Raad hebben gepleit voor versterking van de handhaving in het wegvervoer. Al in 1985, bij de invoering van de oorspronkelijke sociale verordeningen, formuleerde de Raad in een resolutie duidelijk en

---

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

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

<sup>9</sup> '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

<sup>10</sup> Zie voetnoot 8, blz. 204

<sup>11</sup> Zie voetnoot 8, blz. 215

<sup>12</sup> PB L 274 van 9.10.1998, blz. 1

<sup>13</sup> PB L 207 van 5.8.2002, blz. 1

gedetailleerd het soort handhaving wat hij verlangde<sup>14</sup>. Sommige verklaringen van de Raad zijn overgenomen in Richtlijn 88/599/EG, terwijl andere lofwaardige maatregelen aan het initiatief van de afzonderlijke lidstaten werden overgelaten. De Commissie heeft besloten om enkele van deze verklaringen op te nemen in het nieuwe voorstel ter verbetering van het gemeenschappelijk communautair kader voor deze handhavingsoperaties. In een andere resolutie<sup>15</sup> benadrukte de Raad de noodzaak van consequente en uniforme toepassing en handhaving van alle voorschriften in het wegvervoer. De Commissie werd aangemoedigd om ter verbetering van de samenwerking tussen overheden te zoeken naar geschikte methoden voor doeltreffende vaststelling en vervolging van inbreuken op de sociale voorschriften. Tenslotte deed de Raad een beroep op de lidstaten om ter voorkoming van inbreuken op de voorschriften in het vrachtvervoer over de weg geavanceerde technologie te gebruiken. De Commissie wil nu met haar voorstel aan de wensen van de Raad tegemoet komen.

8. Bij de besprekingen in de Raad en het Europees Parlement over het voorstel van de Commissie, die hebben geleid tot de sectorale arbeidstijdenrichtlijn 2002/15/EG<sup>16</sup>, is sterk de nadruk gelegd op de noodzaak van een doeltreffende regelhandhaving. Om die reden, en gezien het nauwe verband tussen de communautaire juridische instrumenten met betrekking tot arbeidstijd en tot rijtijden, is besloten de handhavingsaanpak op dit gebied te verruimen door ook handhaving van de arbeidstijdsvoorschriften in dit voorstel op te nemen.
9. Ook het Europees Parlement heeft vaak opgeroepen tot een betere handhaving van de geldende sociale voorschriften, met name tijdens debatten over het tweejarig rapport van de Commissie over de uitvoering van Verordening (EEG) 3820/85<sup>17</sup>. Met name in het initiatiefverslag van de heer Grosch, Europees Parlementslid, over het vervoersbeleid en de harmonisatie van de sociale wetgeving, waarin het Parlement commentaar geeft op het tweejaarlijks verslag, wordt een beroep gedaan op de Commissie te zorgen voor de invoering van deugdelijke controles en effectieve sancties<sup>18</sup>. De vele amendementen die het Parlementair Comité in 2002 indiende bij de behandeling van het voorstel van de Commissie tot vervanging van de bestaande Verordening (EEG) 3820/85<sup>19</sup>, het standpunt van de rapporteur, de heer Markov<sup>20</sup> en vooral het binnen het comité regionale zaken, vervoer en toerisme gevoerde debat onderstreepten het belang dat gehecht werd aan meer en betere controles in het wegvervoer. Bij de eerste lezing op 14 januari diende het Parlement enkele amendementen op de door de Commissie voorgestelde verordening in, die de Commissie aanvaardde, met de mededeling dat zij deze in een afzonderlijk voorstel zou verwerken. De Commissie zal trachten met onderhavig voorstel aan alle bekommernissen tegemoet te komen.

---

<sup>14</sup> Resolutie 85/C 348/01 van de Raad van 20 december 1985 ter verbetering van de toepassing van de sociale verordeningen op het stuk van het wegvervoer.

<sup>15</sup> Resolutie 94/C 309/03 van de Raad van 24 oktober 1994 inzake vrachtvervoer over de weg in de interne Europese markt.

<sup>16</sup> PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35

<sup>17</sup> Verslag van Schlechter A4-0106/97 over het verslag van de Commissie betreffende de toepassing in 1991-1992 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (17de verslag van de Commissie betreffende de toepassing van de sociale voorschriften voor het wegverkeer)

<sup>18</sup> Zie voetnoot 4

<sup>19</sup> PB C 51 E van 26.2.2002, blz. 234

<sup>20</sup> Verslag van Markov A4-0388/2002

10. Binnen de sector wegvervoer vragen de sociale partners, die Europees georganiseerd zijn in een bij Besluit 98/500/EG<sup>21</sup> van de Commissie ingesteld comité voor de sectorale sociale dialoog, reeds lange tijd om betere handhaving van de regels, die gelijke concurrentievoorwaarden binnen de interne markt moet bevorderen en bewerkstelligen dat de in de wetgeving neergelegde arbeidsvoorwaarden worden nageleefd. De Commissie zal trachten in haar voorstel met hun verlangen naar effectieve en betrouwbare regelhandhaving rekening te houden.
11. Ook de Europese conferentie van vervoersministers (ECMT) pleit reeds jarenlang voor betere handhavingspraktijken. In resolutie nr. 93/4<sup>22</sup> bijvoorbeeld bevestigen de ministers de conclusies van het rapport over "vrachtwagens en verkeersveiligheid"<sup>23</sup> waarin voor de volgende maatregelen wordt gepleit: meer wegcontroles, en vooral meer controles ter plaatse bij de ondernemingen; medeaansprakelijkheid van expediteur/werkgever; diversifiëring van controles; invoering van ter plaatse te betalen boetes; betere samenwerking tussen de lidstaten; harmonisatie van controles en sancties voor vrachtwagens. De laatste tijd volgt de ECMT een beleid dat de afgifte van verdere multilaterale quota's transportvergunningen verbindt aan een betere handhaving van de sociale wetgeving door de ECMT-landen<sup>24</sup>. De Commissie heeft van deze aanbevelingen nota genomen .
12. Het voorstel is derhalve de uiting van een algemeen gekoesterde wens naar betere, effectievere handhaving van de gemeenschapsregels.
13. De Commissie heeft ook een kosten baten analyse verricht van de nieuw in te voeren bepalingen. Er is een reeks scenario's onderzocht en gekeken met welk percentage het totale aantal controles het best verhoogd kan worden en wat de minimumpercentages zijn bij de verdeling tussen wegcontroles en controles ter plaatse bij de ondernemingen. Bij de opstelling van het rapport is niet alleen gebruik gemaakt van de ervaringen en de statistische gegevens van de lidstaten, maar ook van soortgelijke handhavingsoperaties in de Verenigde Staten en van grote onderzoekdatabanken<sup>25</sup>.

## **B. RAADPLEGING**

14. De afgelopen jaren heeft de Commissie onderzocht op welke terreinen de handhaving zou kunnen worden verbeterd. In oktober 1998 heeft zij de lidstaten een uitgebreide vragenlijst voorgelegd, en hen gevraagd gedetailleerd aan te geven hoe volgens hen de handhaving van de sociale voorschriften verbeterd zou kunnen worden. De meeste lidstaten hebben geantwoord, en de Commissie heeft enkele ideeën uit hun antwoorden overgenomen. Een steeds terugkerend thema was de behoefte aan betere samenwerking tussen de handhavingsorganen van de lidstaten, en hieraan is in dit voorstel aandacht geschonken.

---

<sup>21</sup> PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27

<sup>22</sup> CEMT/CM(1993) 4 def.

<sup>23</sup> CEMT/CM(93) 3

<sup>24</sup> CEMT/CM(2001) 6 def.

<sup>25</sup> 'Costs-Benefit Analysis of Road Safety Improvements' (12 June 2003) ICF Consulting Ltd (UK) with Imperial College Centre for Transport Studies, London UK (hierna: de ICF studie).

15. De Commissie financiert op het ogenblik een door de Zweedse Nationale Verkeersdienst<sup>26</sup> geleid project, waarbij handhavingsambtenaren uit alle lidstaten betrokken zijn. Algemene doelstelling is verbetering van de handhaving en naleving van de sociale wetgeving door een efficiënte toepassing van de digitale tachograaf en verbetering en harmonisatie van controlemethoden en –praktijken. Terwijl in detail de vraag wordt besproken hoe de digitale tachograaf in de gehele Unie moet worden ingevoerd en de handhavingspraktijken worden herzien, voorziet dit voorstel al in een algemene kaderregeling die de oorspronkelijke gespreksonderwerpen van deze groep weerspiegelt.
16. De Commissie heeft ook Euro Control Route (ECR) geraadpleegd, een internationale organisatie van handhavingsambtenaren, waarvan de deelnemers oorspronkelijk afkomstig waren uit handhavingsorganen van de Benelux. Sinds de sluiting van de formele bestuurlijke overeenkomst in 1999 tussen de Benelux en Frankrijk zijn in totaal acht lidstaten toegetreden tot de organisatie, namelijk de Benelux, Frankrijk, Duitsland, Ierland, het Verenigd Koninkrijk en Spanje. De ECR is een forum voor ideeënuitswisseling over beste praktijken, en heeft drie doelstellingen: bevordering van informatieuitwisseling, organisatie van gezamenlijke handhavingsoperaties en bevordering van grensoverschrijdende praktijkopleiding. Een aantal ECR-leden heeft commentaar geleverd op de plannen van de Commissie, en het voorstel houdt rekening met de meeste commentaren.
17. Het comité sectoraal maatschappelijk overleg in het wegvervoer is gevraagd commentaar op de voorontwerptekst te geven, maar tot dusver is er nog geen officieel antwoord gekomen.
18. In het op 14 januari 2003<sup>27</sup> in eerste lezing uitgebrachte advies heeft het Europese Parlement, na besprekingen over het voorstel van de Commissie tot wijziging van de hoofdverordening betreffende rij- en rusttijden<sup>28</sup>, reeds zijn goedkeuring gehecht aan de invoering van verschillende in dit voorstel vervatte maatregelen ter versterking van de handhavingspraktijk in de gehele Unie.

#### **C. RECHTSGRONDSLAG**

19. De rechtsgrondslag is artikel 71 van het EG-Verdrag (medebeslissingsprocedure).

#### **D. DOELSTELLING EN TOEPASSINGSGEBIED**

20. Het voorstel beoogt modernisering en kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van de handhavingsoperaties. Uit de voor de tweejarige rapporten van de Commissie verstrekte statistische gegevens blijkt dat sommige lidstaten het voorgestelde geregelde controleniveau reeds hebben bereikt of zelfs overschreden. De invoering van de digitale tachograaf, zonder aanpassing van oude types, zal in het begin moeilijkheden geven bij de handhaving, omdat ter verkrijging van een samenhangend beeld zowel oude tachograafschijven als nieuwe elektronische data moeten worden gecontroleerd. Daarom wordt een gefaseerde stijging van het aantal controles voorgesteld, die de geleidelijke vernieuwing van wagenparken en de daarmee gepaard gaande doorvoering van de nieuwe tachograaf weerspiegelt. De

---

<sup>26</sup> Vägverket (SNRA) project: Implementation of the digital tachograph

<sup>27</sup> Zie voetnoot 20

<sup>28</sup> Zie voetnoot 3

afschrikking is niet alleen gelegen in de mogelijke boete, maar ook in de kans te worden betrapt. Opvoering van het aantal controles kan daarom een betere naleving bevorderen.

21. Voor verhoging van de kwaliteit van de controles is het van essentieel belang dat handhavingsambtenaren van alle betrokken bevoegde instanties voldoende opleiding en uitrusting krijgen. Aangezien het in de eerste plaats de taak van de lidstaten zelf is hun ambtenaren de nodige opleiding te geven, wordt in het voorstel van de lidstaten geëist dat zij gemeenschappelijke opleidingsprogramma's en uitwisselingen met andere lidstaten organiseren en hun ambtenaren van standaardapparatuur voorzien. Alleen wanneer de handhavers de middelen hebben om het groeiende probleem van overtredingen van de gemeenschapsregels aan te pakken, kan de Gemeenschap resultaten verwachten. De uitrustingslijst kan door de Commissie worden bijgewerkt aan de hand van advies van het comité van nationale afgevaardigden.
22. Vaak zijn in één lidstaat meerdere instanties bevoegd voor de handhaving van de Europese sociale wetgeving in het wegvervoer. Het gevolg is een gebrek aan coördinatie van de controles binnen de lidstaat, terwijl de handhavingsorganen in de naburige lidstaten niet precies weten met welke bevoegde instantie zij nu contact moeten houden. Het gevolg kan ook zijn dat de prioriteiten die aan de controles worden toegekend verschillen en dat de samenwerking tussen de ambtenaren op de bedrijven en langs de weg wisselend is. Bij gebrek aan één samenhangende handhavingsstrategie in het wegvervoer zullen de afzonderlijke instanties hun eigen handhavingsmethoden toepassen, hetgeen een effectief en efficiënt gebruik van de algemene middelen wellicht niet ten goede zal komen. Het voorstel van de Commissie inzake de handhaving van de verkeersveiligheid erkent dit ook als een probleem en stelt ook een gemeenschappelijke aanpak voor, namelijk de lidstaten een handhavingscoördinatiepunt te laten aanwijzen. zoals hieronder zal worden toegelicht.
23. Het voorstel van de Commissie eist dat iedere lidstaat een handhavingscoördinatiepunt aanwijst en die bevoegde instantie opdraagt om de registratie van statistische gegevens te coördineren, en, in overleg met andere binnenlandse bevoegde instanties, een samenhangende handhavingsstrategie te ontwikkelen en uit te voeren, waarover de Commissie en andere lidstaten regelmatig moeten worden geïnformeerd.
24. Het is de Commissie bekend dat de dialoog tussen de handhavingsorganen in de verschillende lidstaten momenteel wisselend is, en zij erkent dat er een systeem moet worden ingevoerd van geregelde uitwisseling van informatie en beste praktijken door de lidstaten. Met het oog hierop stelt zij vier maatregelen voor:
  - (a) bevordering van elektronische gegevensuitwisselingssystemen tussen handhavingscoördinatiepunten; in ieder geval herziening van het huidige communautaire standaardformulier voor gegevensuitwisseling als vastgesteld bij Beschikking 93/172/EEG van de Commissie<sup>29</sup>;
  - (b) verhoging van het minimum aantal gecombineerde controles door de bevoegde instanties van lidstaten;

---

<sup>29</sup> PB L 72 van 25.3.1993, blz. 30

- (c) oprichting van een permanent comité van vertegenwoordigers van handhavingsorganen uit alle lidstaten voor de uitwisseling van ervaring, informatie en beste praktijken en de gemeenschappelijke aanpak van op Europees niveau spelende handhavingsvraagstukken; en
  - (d) bevordering van gemeenschappelijke opleidingsinitiatieven van handhavingsorganen, zoals het momenteel bij Euro Control Route lopende project.<sup>30</sup>
25. In het voorstel van de Commissie komt ook de kwestie van de sancties aan bod. De lidstaten staan nog steeds terughoudend tegenover harmonisatie van sancties, maar de extreme verschillen in bestraffing van overtredingen van de communautaire wetgeving bieden volgens de Commissie het bedrijfsleven geen eenduidig signaal ten aanzien van het belang van naleving van de regels. In een poging om in deze delicate maar belangrijke materie meer duidelijkheid te brengen verzoekt de Commissie de lidstaten in haar voorstel om een gemeenschappelijke lijst van algemeen als ernstig erkende overtredingen overeen te komen. Op die manier zou men tot een gemeenschappelijke zienswijze ten aanzien van handhavingsprioriteiten in de gehele Unie kunnen komen.
26. De algemene bevindingen van voornoemde kosten baten studie zijn dat er een netto kosten baten verhouding van de volledige uitvoering van alle voorgestelde maatregelen is van 4.18 tot 1 voor de EU als geheel. In deze cijfers is geen rekening gehouden met de aanloopkosten van de invoering van de nieuwe maatregelen en het tijdsverloop tussen het maken van de kosten en het realiseren van de baten. Een analyse van de kosten baten verhouding van een volledige uitvoering over tien jaar geeft een verhouding van 3.54 tot 1 voor de EU als geheel<sup>31</sup>. Voorts zal volgens een raming van de studie de uitvoering van de voorgestelde maatregelen een maximale kostenvermindering opleveren van 4 miljard euro (ofwel 0.047% van het BNP)<sup>32</sup>. Uitvoering van de voorgestelde maatregelen zal verder leiden tot 951 doden en 59 529 gewonden per jaar in de EU minder<sup>33</sup>.
27. Het is de uitdrukkelijke wens van de Commissie dat een uniforme en effectieve handhaving van de communautaire sociale voorschriften wordt bevorderd, dat de ontwikkelingen op dit gebied naar behoren worden gevolgd en dat goede praktijken worden aangemoedigd. Met het oog hierop bepleit zij de oprichting van een permanent comité waar op snelle en slagvaardige wijze gemeenschappelijke standpunten en besluiten inzake de huidige toepassing en handhaving van de regels tot stand kunnen komen. Dit comité is het evenbeeld van het in voorstel COM(2001) 573 def. door de Commissie voorgestelde comité en zal in dat comité worden opgenomen, als bovenstaand voorstel wordt goedgekeurd. De Commissie is van plan door middel van het nieuwe reglement van orde van het comité een

---

<sup>30</sup> Euro Control Route: een samenwerkingsverband van handhavingsinstanties in het wegvervoer van de lidstaten, dat formeel is vastgelegd in de Bestuurlijke Overeenkomst tussen B, NL, LUX en F op 5 oktober 1999, en waarbij zich sindsdien D, IRL, VK en E hebben aangesloten, terwijl andere instanties van huidige en toekomstige lidstaten (DK,PL) en van een EER-land (N) blijk van belangstelling hebben gegeven.

<sup>31</sup> ICF studie, blz. 50

<sup>32</sup> ICF studie, blz. vii.

<sup>33</sup> ICF studie, blz. vii.



duidelijke verbinding tot stand te brengen tussen dit comité en het op Europees niveau vergaderende gemeenschappelijk comité van sociale partners.

#### **E. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

28. De bepalingen van de voorgestelde richtlijn worden toegelicht in de nu volgende paragrafen (een vergelijkende tabel waarin de teksten van de huidige Richtlijn 88/599/EEG en de bepalingen van het voorstel naast elkaar zijn gezet is ook bijgevoegd).
29. Artikel 1 vermeldt het doel van de Richtlijn en de wetgeving waarop de volgende bepalingen inzake handhaving van toepassing zijn. Ook de nieuwe Richtlijn 2002/15/EG betreffende de sectorale arbeidstijdwetgeving valt nu onder deze richtlijn. Voor de naleving van deze wetgeving is samenhangende handhaving van de bepaling van deze Richtlijn en de bepalingen inzake rij- en rusttijden van essentieel belang. Eventuele problemen kunnen in het comitéforum aan de orde worden gesteld en behandeld, waar ze, in samenwerking met het comité van de sociale partners, gemakkelijker worden opgelost.
30. Artikel 2 gaat over het controlesysteem dat in de lidstaten moet worden ingevoerd. De eis van een representatief staal bij het controleren wordt in het voorstel gehandhaafd, maar is statistisch nader gespecificeerd. Zowel in artikel 2, lid 3, als in het nieuwe artikel 3 wordt bepaald dat de door de lidstaten verstrekte statistieken gedetailleerder moeten zijn. Niet alleen zal dit een meer gerichte aanpak met betrekking tot het wegennet en bepaalde wegtransportsectoren in het kader van een toekomstige handhavingsstrategie ten goede komen, maar ook zal men zo een Uniebreed overzicht van de ontwikkelingen kunnen krijgen en gemeenschappelijke problemen kunnen belichten. De potentiële probleemgebieden kunnen worden besproken in het comité van artikel 13 en ook in toekomstige rapporten van de Commissie worden belicht.
31. Artikel 2, lid 2, verhoogt het totaal minimumcontrolepercentage van 1% tot 3%. Een aantal lidstaten heeft dit hogere niveau reeds bereikt, en aangezien in de meeste lidstaten gemakkelijk de nu geldende 1% wordt bereikt van de dagen die onder de Verordeningen 3820/85, 3821/85 en Richtlijn 2002/15/EG vallende bestuurders worden gewerkt, is het tijd voor een hogere norm die zowel een uitdaging als haalbaar is. Op deze wijze houdt de Commissie ook rekening met de amendementen 60, 63, 70 c en een deel van amendement 11 van het advies in eerste lezing van het Europees Parlement inzake het voorstel van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) 3820/85<sup>34</sup>, die allemaal een verhoging van het minimumcontrolepercentage bepleiten.
32. Volgens artikel 2, lid 2, tweede alinea, mag het bij artikel 13 opgerichte comité een verhoging van het controlepercentage tot boven de voorgestelde 3% overeenkomen. Hiermee wordt erkend dat, wanneer de digitale tachograaf eenmaal is ingevoerd de inspecteurs te maken zullen krijgen met een systeem waarbij zowel de oude als de nieuwe tachografen in gebruik zullen zijn, en bij het controleren van de rijtijden van de bestuurder papieren schijven, het voertuig en de gegevens op de bestuurderskaart plus enige printouts zullen moeten inspecteren. Naarmate de wagenparken worden

---

<sup>34</sup>

Zie voetnoot 20

vernieuwd en er meer digitale tachografen in gebruik komen, zullen inbreuken sneller en nauwkeuriger kunnen worden vastgesteld. Dan wordt het ook haalbaar de aantallen controles te verhogen. Uit de effectstudie is gebleken dat een verhoging van het aantal controles boven de 10% van het aantal gewerkte dagen waarschijnlijk niet kosteneffectief zal zijn<sup>35</sup>.

33. Artikel 2, lid 2, derde alinea, verhoogt het minimumpercentage controles dat langs de weg of op het bedrijfsterrein moet worden verricht. In plaats van tenminste 15% wegcontroles en minstens 25% controles ter plaatse bij de onderneming, zoals tot nu toe gold, voorziet het voorstel in minstens 30% weg- en minstens 50% controles ter plaatse. Uit voornoemde effectstudie is gebleken dat de controles ter plaatse bij de vervoersondernemingen effectiever zijn dan de wegcontroles en dat aanmoediging van vervoersbedrijven om goede veiligheidsmanagement-praktijken te hanteren in hoge mate bijdraagt tot vermindering van het aantal ongevallen met vrachtwagens en bussen.<sup>36</sup>
34. Artikel 3 bevat een specifieke regeling inzake de statistische gegevens die de lidstaten moeten verzamelen en doorsturen naar de Commissie. De onderverdeling in verschillende subcategorieën is een nieuw element in deze richtlijn. Hierdoor zullen de lidstaten en de Commissie door de sector ondervonden moeilijkheden met de huidige regels grondiger kunnen analyseren - zie ook bovenstaand punt 30.
35. Artikel 4, lid 1, herhaalt de eis in de huidige richtlijn dat het door de wegcontroles bestreken deel van het wegennet groot genoeg moet zijn. De Commissie heeft echter van de controlerende ambtenaren en van de wegvervoersindustrie vernomen dat het aantal rustplaatsen en benzinstations langs de wegen en snelwegen niet alleen niet voldoende is om de bestuurders te laten rusten en zo aan de voorschriften te voldoen, maar ook onvoldoende om de ambtenaren controles te laten uitvoeren zonder het verkeer op te houden. Daarom worden de lidstaten in artikel 4, lid 2, onder a), verplicht in weginfrastructuurplannen voldoende parkeerplaatsen te voorzien, vooral langs snelwegen, en ervoor te zorgen dat benzinstations langs snelwegen als controleposten kunnen fungeren. Het heeft weinig zin meer wegcontroles voor te schrijven, als er niet genoeg plaatsen zijn om ze uit te voeren.
36. Hoewel wegcontroles gericht of gestructureerd kunnen zijn, moet de bestuurder nog steeds overal langs de wegen willekeurige controles kunnen verwachten. De bepalingen van artikel 4, lid 2, onder b), moeten eventuele gemakzucht bij de bestuurder, of zelfs bij de handhavende instantie, tegengaan.
37. In de huidige richtlijn staat dat bij de uitvoering van de wegcontroles niet mag worden gediscrimineerd. Om alle onzekerheid over wat onder discriminatie verstaan wordt weg te nemen worden in artikel 4, lid 3, de soorten discriminatie vermeld die vermeden moeten worden om de controles zonder aanzien van nationaliteit te kunnen laten plaatsvinden. De lidstaten moeten er via richtsnoeren die zij de controlerende ambtenaren geven voor zorgen dat deze bepaling in de praktijk steeds wordt nageleefd.

---

<sup>35</sup> ICF studie, blz. 51.

<sup>36</sup> ICF studie, blz. 51.

38. In de huidige richtlijn wordt een lijst van punten gegeven die een wegcontrole dient te omvatten. Artikel 4, lid 4, van het voorstel brengt deze punten onder in een bijlage (deel A) en voegt er twee nieuwe punten met betrekking tot de arbeidstijd aan toe: maximum wekelijkse arbeidstijd en maximum aantal uren nachtarbeid. Deze twee punten kunnen dus ook bij een wegcontrole worden gecontroleerd. Door dit te doen houdt de Commissie rekening met onderdelen van de amendementen 10, 11 en 70 b) in het advies in eerste lezing van het Europees Parlement inzake het voorstel van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) 3820/85<sup>37</sup>.
39. In de huidige richtlijn wordt bepaald dat een bevoegde ambtenaar moet beschikken over een lijst van de voornaamste te controleren punten en een meertalige bundel. Nuttiger dan zo'n meertalige bundel is de in het nieuwe artikel 4, lid 5, onder b) genoemde standaard controleapparatuur. De mogelijkheid moet bestaan om de beschrijving van deze apparatuur in Bijlage II bij te werken, wanneer er nieuwe en uitgeteste apparatuur op de markt komt. Daarom voorziet artikel 15 in de mogelijkheid om de bijlage via het comité te wijzigen, aangezien de vertegenwoordigers in het comité op de hoogte moeten zijn en kunnen afspreken welke apparatuur het meest geschikt en algemeen aanvaard is. Als voorbeeld zou kunnen dienen de ontwikkeling van geschikte handhavingssoftware met relevante terminologie in verschillende talen. In ieder geval zullen de lidstaten ter verkrijging van een effectieve handhaving moeten investeren in geschikte apparatuur voor hun personeel.
40. In artikel 4, lid 6, bevat de reeds voordien bestaande bepaling dat eventuele inbreuken van een bestuurder van een in een andere lidstaat geregistreerd voertuig in overleg met de betrokken bevoegde instanties van die lidstaat behandeld kunnen worden. Dit lid moet vooral gezien worden in verband met artikel 7, eerste lid, onder d), dat bedoeld is om deze vorm van dialoog tussen handhavende instanties te vergemakkelijken.
41. Artikel 5 gaat over speerpunctacties. Het minimum aantal speerpunctacties is verhoogd van twee tot zes per jaar. Uit het tweejarig rapport over de uitvoering van Verordening (EEG) 3820/85 blijkt duidelijk dat in een aantal lidstaten het aantal speerpunctacties reeds hoger is dan wat hier wordt voorgesteld. Verhoging van het aantal van dit soort acties zal een praktischer en samenhangender dialoog tussen de handhavende instanties van de lidstaten bevorderen, en er zal meer aandacht kunnen worden besteed aan lange afstandsritten, waar vaak sprake is van frequente inbreuken op rij- en rusttijden.
42. Artikel 6 gaat over controles ter plaatse bij ondernemingen. De handhavende instanties zijn verplicht om bij de opstelling van controleschema's rekening te houden met alle elementen van eerder opgedane ervaringen. Bij wegcontroles vastgestelde ernstige inbreuken op rij- en rusttijdregels zullen nu tot extra controles ter plaatse bij de ondernemingen leiden. Ook het controleren van de sectorale arbeidstijdregels moet deel uitmaken van de normale handhavingsregeling. Met de gegevens van de tachograaf zal de naleving van deze regels grondiger gecontroleerd kunnen worden.

---

<sup>37</sup> Zie voetnoot 20

43. In Bijlage I (deel B) waarnaar artikel 6, lid 2, verwijst, staan de bijkomende controles vermeld. Anders dan bij de wegcontroles heeft men niet de vrijheid zich in snelle en gerichte controles tot enkele punten van de lijst te beperken. Controles ter plaatse moeten altijd grondig te zijn. De mogelijkheid van artikel 6, lid 5, voor de instanties om bepaalde risico-arme bedrijven te vragen de betreffende documenten ter controle naar hen op te sturen blijft bestaan, zij het met een lichte wijziging om rekening te houden met de noodzakelijke aanpassing van de digitale tachograafgegevens.
44. Aangezien handhavingsambtenaren die bij een bedrijf controleren niet altijd tot dezelfde bevoegde handhavingsinstantie behoren als de ambtenaren die de wegcontroles verrichten, moet er voor worden gezorgd dat ook zij voldoende voor hun taak zijn toegerust, vandaar de verwijzing in artikel 6, lid 3, onder b) naar de in Bijlage II omschreven apparatuur.
45. Artikel 6, lid 4, bepaalt dat de handhavingsinstanties van de ene lidstaat verplicht zijn om rekening te houden met alle informatie over bepaalde vervoersactiviteiten die zij van de voornaamste handhavings instantie in de andere lidstaat krijgen. Dit bevordert een betere samenhang tussen de bevoegde instanties en het vertrouwen dat de andere handhavingsinstanties ook iets met de doorgegeven informatie zullen doen.
46. Artikel 7 introduceert het concept van een coördinerend handhavingsorgaan. Deze instantie wordt belast met taken als: statistische coördinatie en statistieken, ontwikkeling van een nationale handhavingsstrategie (waarbij allerlei handhavingsinstanties moeten worden betrokken), vertegenwoordiging van de lidstaat bij handhavingsinstanties van andere lidstaten en deelname in het voorgestelde comité. De lidstaten zijn verplicht de Commissie en ook de overige lidstaten in kennis te stellen van eventuele veranderingen in deze regeling. Artikel 7, lid 2, verplicht de coördinerende handhavingsinstantie de samenwerking tussen de overige betrokken nationale handhavingsinstanties actief te bevorderen, hetgeen deze instantie wat de ontwikkeling van een handhavingsstrategie betreft in een sleutelpositie plaatst. Voorts eist artikel 7, lid 3, dat het door het comité krachtens artikel 13 in te stellen forum niet alleen de uitwisseling van gegevensinformatie en ervaringen bevordert, maar ook voorziet in een maatregel van peer review van deze nationale handhavingsstrategieën. De weg wordt ook opengelaten voor uitwisseling van informatie via een alternatief forum, indien het comité daartoe besluit. Dit zou de Euro Control Route-groep kunnen zijn, waarvan nu acht lidstaten lid zijn.
47. Artikel 8 regelt de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten over de handhaving van de communautaire sociale voorschriften in het wegvervoer. Gezien de wijdverspreide invoering van elektronische gegevensuitwisselingsystemen overal in de lidstaten is het logisch dat de lidstaten, als ze ernst willen maken met grensoverschrijdende controle, een systeem moeten opzetten dat de gehele Unie bestrijkt. Erkend wordt dat het huidige standaardformulier van Beschikking 93/172/EEG van de Commissie zelden of nooit in de praktijk wordt gebruikt. Er mag een ander systeem worden gebruikt, of, indien de lidstaten dat willen, kan een bijgewerkt standaardformulier worden ingevoerd.
48. Artikel 9 gaat over overtredingen. Ten behoeve van een effectiever en gericht handhavingsinspanning en een betere toepassing van sancties zullen de lidstaten een gemeenschappelijk risicoclassificatiesysteem voor bedrijven (lid 1) moeten opzetten. Volgens zo'n systeem zullen bedrijven die zich aan de regels houden minder worden gecontroleerd, en krijgen de bedrijven met een slecht verleden intensiever controles

te verwerken. Op die manier zullen tijd en middelen van het handhavend personeel efficiënter gebruikt kunnen worden. Dit systeem is al in gebruik in enkele lidstaten, waaronder Nederland, en ook in de Verenigde Staten. Het is effectief gebleken als afschrikkingsmiddel en beheersmethode. Het kan nu ook als voorbeeld fungeren van beste praktijk op het gebied van handhaving in de Unie.

49. De criteria en modaliteiten voor zo'n risicobeoordelingssysteem moeten in gezamenlijk overleg worden bepaald om ongelijkheden in de handhavingsinspanning in de gehele Unie te voorkomen. Het nieuwe comité moet de criteria voor deze zuiver operationele aangelegenheid bepalen, met inbreng van de sociale partners.
50. De leden 2 en 3 van artikel 9 zorgen ervoor dat de handhavingsinstanties over het volledige assortiment sancties kunnen beschikken. Lid 3 vermeldt speciaal evenredige financiële sancties voor de vervoerders of andere schakels in de transportketen waar men heeft geholpen bij of aangezet tot een inbreuk die aanzienlijk financieel gewin heeft opgeleverd.
51. Lid 4 vermeldt een aantal inbreuken die over het algemeen in de gehele Unie als ernstig kunnen worden beschouwd en navenant kunnen worden behandeld. Volgens lid 5 informeren de afzonderlijke lidstaten de andere lidstaten over de sancties die ze voor dergelijke inbreuken opleggen om aan te geven welke aanpak ze hierin volgen.
52. Artikel 10 is het standaardartikel voor sancties.
53. Op basis van de uit de lidstaten krachtens de artikelen 9 en 10 ontvangen informatie zal de Commissie krachtens artikel 11 een rapport opstellen waarin de betreffende inbreuken en sanctieniveaus in de Unie worden vergeleken en naast elkaar worden gelegd. Op die manier kan de Commissie uitmaken in hoeverre verdere harmonisatie op dit gebied uitvoerbaar is.
54. Artikel 12, lid 1, noemt als een van de taken die de Commissie via het voorgestelde comité van artikel 13 zal moeten uitvoeren de vaststelling van richtsnoeren voor beste praktijken op handhavingsgebied. Deze informatie kan dan door de Commissie worden verspreid door middel van het tweejarig rapport over de implementatie van sociale wetgeving in het wegvervoer.
55. In artikel 12, lid 2, behandelt de Commissie het punt van de opleiding. Opleiding van handhavingspersoneel in deze complexe wetgeving is van essentieel belang, maar het is ook erg belangrijk te weten hoe handhavingsorganen van andere lidstaten de wetgeving zien, en daarom moeten de lidstaten minstens eenmaal per jaar gemeenschappelijke opleidingsprogramma's en uitwisselingen met andere lidstaten organiseren. Onder auspiciën van Euro Control Route worden er reeds een aantal malen per jaar gemeenschappelijke opleidingsprogramma's van lidstaten georganiseerd. Alle lidstaten zouden gemakkelijk minstens eenmaal per jaar een bilateraal of multilateraal opleidingsprogramma op basis van wederkerigheid kunnen organiseren. De invoering van het nieuwe digitale tachograafstelsel maakt dit nog noodzakelijker. Een gecoördineerde benadering van de door dit systeem gegenereerde data is van essentieel belang.
56. In artikel 12, lid 3, wordt een kwestie behandeld die in bepaalde lidstaten reeds een vaste praktijk is geworden: de vraag wat acceptabel is wanneer er een onderbreking

is in de tijdslijn van kaarten over de afgelopen week en de laatste rijdag van de week daarvoor. Sommige instanties accepteren een door het bedrijf getekend vakantie- of ziekenbriefje als geldige verklaring voor alle niet-verantwoorde perioden. Deze praktijk steunt echter op geen enkele Europese wettelijke bepaling. De totstandkoming van een praktijk die algemeen begrepen en aanvaard wordt door handhavingsambtenaren en het bedrijfsleven is vereist dat er binnen het comité een gemeenschappelijke lijn wordt overeengekomen. Deze wordt zeker nodig als de extra-territorialiteitsbepalingen inzake de handhaving van artikel 10 van het voorstel COM(2001) 573 def.<sup>38</sup> van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) 3820/85 van kracht worden. Deze bepaling behandelt ook een element van amendement 10 van het advies van het Europees Parlement in eerste lezing inzake het voorstel van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) 3820/85<sup>39</sup>.

57. De artikelen 13 tot en met 15 betreffen de oprichting van het comité dat moet fungeren als forum waar nationale vertegenwoordigers de algemene ontwikkelingen op handhavingsgebied bespreken en specifieke kwesties bestuderen zoals: controlelijst voor wegcontroles, standaard controleapparatuur, een gemeenschappelijk risicobeoordelingssysteem voor bedrijven, beste praktijken en een gemeenschappelijk "vakantie/ziekteverlof"-formulier. Het forum zal ook bevorderlijk zijn voor een gemeenschappelijke en samenhangende aanpak bij het begrijpen van de richtlijn, en het onderhouden van een dialoog met de industrie. Deze kwesties kunnen ook worden voorgelegd aan het huidige comité van artikel 18, lid 1, van Verordening (EEG) 3821/85, zodat op die manier een beetje samenhang kan worden gebracht in de besprekingen over de handhaving van de communautaire sociale wetgeving in het wegvervoer.
58. De artikelen 16 tot en met 18 bevatten de standaard slotbepalingen met betrekking tot de omzetting in nationaal recht, mededeling van wetteksten en concordantie aan de Commissie en de intrekking van het huidige wettelijk instrument.

---

<sup>38</sup> Zie voetnoot 3  
<sup>39</sup> Zie voetnoot 20

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake minimumvoorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2002/15/EG en de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 van de Raad betreffende sociale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 71,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>1</sup>,

Gezien het voorstel van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>2</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>3</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>4</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer<sup>5</sup>, Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer<sup>6</sup> en Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen<sup>7</sup> zijn van belang voor de totstandkoming van een gemeenschappelijke markt voor binnenlandse vervoersdiensten.
- (2) In het Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"<sup>8</sup>, heeft de Commissie aangegeven dat aanscherping van de controles en sancties noodzakelijk is, met name op het gebied van de sociale wetgeving betreffende het wegvervoer, en dat het vooral nodig is het aantal controles op te voeren, de systematische informatieuitwisseling tussen de lidstaten te stimuleren, de

---

<sup>1</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>2</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>3</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>4</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>5</sup> PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4).

<sup>6</sup> PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) Nr. 1360/2002 van de Commissie (PB L 207 van 5.8.2002, blz. 1).

<sup>7</sup> PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

<sup>8</sup> COM(2001) 370.

controleactiviteiten te coördineren en de opleiding van de controlerend ambtenaren te bevorderen.

- (3) Een juiste toepassing van de sociale voorschriften ten aanzien van het wegvervoer door middel van de vaststelling van minimumeisen voor een uniforme en doeltreffende controle door de lidstaten op de naleving van de desbetreffende bepalingen, is daarom vereist. De controles dienen het aantal inbreuken te verminderen en deze te voorkomen.
- (4) Dankzij de vervanging van de analoge tachograaf door een digitale tachograaf zal er geleidelijk een steeds groter gegevensvolume sneller en nauwkeuriger kunnen worden gecontroleerd waardoor de lidstaten in toenemende mate tot steeds meer controles in staat zullen zijn. Het percentage gewerkte dagen van bestuurders van voertuigen, die onder de sociale wetgeving vallen, moet daarom worden verhoogd tot 3%.
- (5) Alle bevoegde handhavingsinstanties dienen over voldoende standaarduitrusting te beschikken om hun taken op doeltreffende en efficiënte wijze te kunnen uitvoeren.
- (6) In iedere lidstaat dient er één enkele als nationaal referentiepunt fungerende coördinerende handhavingsentiteit te zijn die verantwoordelijk is voor het toezicht op en de uitvoering van een samenhangende nationale handhavingsstrategie in overleg met de andere bevoegde instanties. Deze entiteit dient ook relevante statistische gegevens te verzamelen.
- (7) De samenwerking tussen de handhavingsinstanties van de lidstaten moet verder worden bevorderd door gecoördineerde controles, gezamenlijke opleidingsinitiatieven, het opzetten van een gemeenschappelijk werkend elektronisch informatiesysteem en de uitwisseling van inlichtingen en ervaringen.
- (8) De best mogelijke handhavingspraktijk voor het wegvervoer, met name teneinde een geharmoniseerde aanpak van de afgifte van bewijzen van jaarlijks verlof of ziekteverlof van bestuurders te verzekeren, moet worden vergemakkelijkt en bevorderd door middel van een forum van handhavingsentiteiten van de lidstaten.
- (9) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>9</sup>.
- (10) De gemeenschappelijke erkenning van specifieke overtredingen in verband met de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 moet de harmonisatie van de handhaving in de lidstaten bevorderen.
- (11) Aangezien de doelstellingen van het overwogen optreden, met name de de vaststelling van duidelijke gemeenschappelijke regels inzake minimumvoorwaarden voor het controleren van de correcte en uniforme toepassing van Richtlijn 2002/15/EG en de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 van de Raad niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de noodzaak aan gecoördineerde transnationale maatregelen beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het

---

<sup>9</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.



Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat de richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

- (12) Richtlijn 88/599/EEG van de Raad van 23 november 1988 betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer<sup>10</sup> dient derhalve te worden vervangen door deze richtlijn,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### **Onderwerp**

Deze richtlijn stelt minimumvoorwaarden vast voor de controle op de juiste en uniforme toepassing van de Verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85, en Richtlijn 2002/15/EG.

### *Artikel 2*

#### **Controlesystemen**

1. De lidstaten organiseren een systeem van passende en regelmatige controles op de juiste en uniforme toepassing zoals bedoeld in artikel 1, dat zowel wegcontroles als controles ter plaatse bij ondernemingen van alle vervoerscategorieën omvat.

Deze controles bestrijken ieder jaar een breed representatief aandeel van mobiele werknemers, bestuurders, ondernemingen en voertuigen van alle vervoerscategorieën die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 vallen, en van de bestuurders en mobiele werknemers die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/15/EG vallen.

2. Iedere lidstaat organiseert de controles op zodanige wijze dat deze jaarlijks minstens 3% bestrijken van de dagen die zijn gewerkt door bestuurders van voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 vallen.

Dit minimumpercentage mag door de Commissie worden verhoogd overeenkomstig de in artikel 13, lid 2 bedoelde procedure.

Minstens 30% van het totale aantal gecontroleerde werkdagen wordt langs de weg gecontroleerd en minstens 50% wordt gecontroleerd ter plaatse bij de ondernemingen.

3. De aan de Commissie overeenkomstig artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 verstrekte informatie omvat het aantal langs de weg

---

<sup>10</sup> PB L 325 van 29.11.1988, blz. 55.

gecontroleerde bestuurders, het aantal controles ter plaatse bij ondernemingen, het aantal gecontroleerde werkdagen en het aantal gemelde inbreuken.

### *Artikel 3*

#### **Statistieken**

De lidstaten zorgen ervoor dat de statistische gegevens die zijn verzameld tijdens de overeenkomstig artikel 2, lid 1, georganiseerde controles in de volgende categorieën worden ingedeeld:

- a) wegcontroles: soort weg, met name of het een snelweg, een nationale of een secundaire weg is;
- b) controles ter plaatse:
  - i) soort vervoersactiviteit: met name internationaal of binnenlands vervoer; personen- of goederenvervoer; voor eigen rekening of voor rekening van derden; bederfelijke of niet bederfelijke goederen;
  - ii) grootte van het bedrijfswagenpark.

### *Artikel 4*

#### **Wegcontroles**

1. De wegcontroles worden op verschillende plaatsen en op wisselende tijdstippen georganiseerd, waarbij een voldoende uitgebreid gedeelte van het wegennet wordt bestreken om vermijding van controleposten moeilijk te maken.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat:
  - a) er voldoende controleposten komen op bestaande en geplande wegen; met name dat de benzinstations langs de snelwegen als controlepost kunnen fungeren;
  - b) de controles worden uitgevoerd volgens een systeem van willekeurige rotatie.
3. In Deel A van Bijlage I is vastgelegd op welke punten bij wegcontroles wordt gecontroleerd. Indien de situatie dit vereist, kunnen de controles op een specifiek punt worden toegespitst.
4. Wegcontroles worden zonder discriminatie uitgevoerd. Controlerend ambtenaren onthouden zich van enige discriminatie op één van de onderstaande gronden:
  - a) het land waar het voertuig is ingeschreven;
  - b) het land waar de bestuurder zijn woonplaats heeft;
  - c) het land waar de onderneming gevestigd is;
  - d) het vertrekpunt en de bestemming van de reis.

5. De bevoegde controlerend ambtenaar beschikt over:
  - a) een lijst met de voornaamste te controleren elementen als vermeld in Deel A van Bijlage I;
  - b) bepaalde standaard controleapparatuur, als vermeld in Bijlage II.
6. Indien in een lidstaat de bevindingen van een wegcontrole van de bestuurder van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig, reden geven om aan te nemen dat er inbreuken zijn gepleegd die door het ontbreken van de nodige gegevens niet tijdens de controle kunnen worden opgespoord, helpen de bevoegde instanties van de betrokken lidstaten elkaar bij het ophelderen van de situatie.

#### *Artikel 5*

#### **Gezamenlijke acties**

De lidstaten ondernemen minstens zes maal per jaar gezamenlijke acties waarbij bestuurders en voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 vallen aan wegcontroles worden onderworpen.

Deze acties worden tegelijkertijd door de handhavingsinstanties van twee of meer lidstaten op het eigen grondgebied uitgevoerd.

#### *Artikel 6*

#### **Controles ter plaatse bij ondernemingen**

1. De controles ter plaatse bij ondernemingen worden gepland in het licht van de ervaringen die in het verleden met de verschillende vervoerscategorieën zijn opgedaan. Deze controles worden ook verricht, indien bij wegcontroles ernstige inbreuken op Verordening (EEG) nr. 3820/85, Verordening (EEG) nr. 3821/85 of Richtlijn 2002/15/EG zijn vastgesteld.
2. De controles ter plaatse bij ondernemingen omvatten naast de elementen waarvan de lijst is opgenomen in Deel A van Bijlage I, ook de in Deel B van die Bijlage opgenomen punten.
3. De bevoegde controlerend ambtenaar wordt voorzien van:
  - a) een lijst met de voornaamste te controleren elementen als vermeld in de Delen A en B van Bijlage I;
  - b) bepaalde standaard controleapparatuur als vermeld in Bijlage II.
4. De bevoegde controlerend ambtenaar in een lidstaat houdt tijdens zijn onderzoek rekening met informatie die door de aangewezen coördinerende handhavingsentiteit, als bedoeld in artikel 7, lid 1, van een andere lidstaat wordt verstrekt over de activiteiten van de onderneming in die andere lidstaat.
5. Voor de toepassing van de leden 1 tot en met 4, zijn de controles die de bevoegde instanties ten eigen kantore verrichten op basis van te dien einde door de

ondernemingen op verzoek van genoemde instanties verstrekte documenten of gegevens, gelijk te stellen met ter plaatse bij de ondernemingen verrichte controles.

### *Artikel 7*

#### **Coördinerende handhavingsentiteit**

1. De lidstaten wijzen een coördinerende handhavingsentiteit aan.

Deze entiteit krijgt de volgende taken:

- a) Zij verzorgt bij krachtens de artikelen 4 en 6 ondernomen acties de coördinatie tussen de verschillende bevoegde instanties binnen een lidstaat, en bij krachtens artikel 5 ondernomen acties de coördinatie met gelijkwaardige entiteiten in de andere lidstaten;
- b) Zij verstrekt overeenkomstig artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 de tweejaarlijkse statistische gegevens aan de Commissie;
- c) Zij stelt een samenhangende nationale handhavingsstrategie op;
- d) Zij draagt de hoofdverantwoordelijkheid voor de bijstand aan de bevoegde instanties in andere lidstaten als bedoeld in artikel 4, lid 6.

De entiteit is vertegenwoordigd in het in artikel 13, lid 1, bedoelde comité.

2. De lidstaten doen de Commissie kennisgeving van hun coördinerende handhavingsentiteit, en de Commissie informeert de overige lidstaten daarover.
3. De uitwisseling van gegevens, ervaringen en inlichtingen tussen de lidstaten wordt, hoofdzakelijk maar niet uitsluitend, actief bevorderd via het in artikel 13, lid 1, bedoelde comité, alsmede via ieder door de Commissie overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure aangewezen entiteit.

### *Artikel 8*

#### **Uitwisseling van informatie**

1. De in het kader van artikel 17, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 of artikel 19, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 bilateraal ter beschikking gestelde informatie wordt uitgewisseld tussen de coördinerende handhavingsentiteiten waarvan overeenkomstig artikel 7, lid 2, bij de Commissie kennisgeving is gedaan. Dit gebeurt:
  - a) minstens om de drie maanden, met ingang van 1 januari 2005;
  - b) in afzonderlijke gevallen op uitdrukkelijk verzoek van een lidstaat.
2. De lidstaten zetten elektronische informatieuitwisselingssystemen op, met, ter wille van de begrijpelijkheid, met gebruikmaking van een standaardmodel.

De bevoegde instanties in iedere lidstaat kunnen hiervoor het standaardformulier van Beschikking 93/172/EEG van de Commissie<sup>11</sup> gebruiken, of na overleg met de Commissie tot de instelling van een gemeenschappelijk informatieuitwisselingsysteem besluiten.

### *Artikel 9*

#### **Gemeenschappelijk risicoclassificatiesysteem en overtredingen**

1. De lidstaten voeren een gemeenschappelijk risicoclassificatiesysteem voor ondernemingen in dat gebaseerd is op het aantal en de ernst van de inbreuken op Verordening (EEG) nr. 3820/85, Verordening (EEG) nr. 3821/85 of Richtlijn 2002/15/EG, die een bepaalde onderneming heeft begaan.

Ondernemingen met een hoog risicocijfer worden strenger en regelmatig gecontroleerd en krijgen, indien herhaalde overtredingen worden vastgesteld, zwaardere sancties opgelegd. De criteria en de uitvoeringsbepalingen van een dergelijk systeem worden door de Commissie bepaald overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure waarbij rekening wordt gehouden met de mate waarin de in lid 4 vermelde inbreuken worden begaan.

2. Tot de door de lidstaten ingevoerde sancties behoren onder meer een tijdelijk rijverbod voor het voertuig en/of, in het geval van personenvervoer, de mogelijkheid de bestuurder een verplichte dag rust op te leggen, of de intrekking, opschorting of beperking van de vergunning van de onderneming of van het rijbewijs. De toepassing van sancties dient doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend te zijn.
3. De lidstaten zorgen ervoor dat er een systeem van evenredige financiële sancties van kracht is indien de niet-naleving van Verordening (EEG) nr. 3820/85, Verordening (EEG) nr. 3821/85, of Richtlijn 2002/15/EG van door de onderneming, of door de daarbij betrokken expediteurs, vervoerders of onderaannemers, winsten oplevert.
4. De lidstaten erkennen met name dat de volgende inbreuken op Verordening (EEG) nr. 3820/85, Verordening (EEG) nr. 3821/85, of Richtlijn 2002/15/EG ernstige overtredingen zijn:
  - a) overschrijding met 20% of meer van de voor één dag, zes dagen of veertien dagen geldende maximum rijtijden ;
  - b) het niet in acht nemen voor 20% of meer van de voor een dag of week geldende rusttijd ;
  - c) het niet in acht nemen voor 33% of meer van de minimumonderbreking ;
  - d) overschrijding met 20% of meer van de maximum werkweek van 60 uur.

---

<sup>11</sup> PB L 72 van 25.3.1993, blz. 30.

5. De lidstaten doen de Commissie kennisgeving van de voor deze inbreuken vastgestelde sancties. De Commissie brengt de overige lidstaten hiervan op de hoogte.

#### *Artikel 10*

##### **Sancties**

De lidstaten stellen de regels vast voor de sancties die gelden voor overtredingen van de overeenkomstig deze richtlijn ingevoerde nationale bepalingen en nemen alle voor de uitvoering ervan noodzakelijke maatregelen. Die sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn. De lidstaten brengen de Commissie op de hoogte van deze bepalingen binnen de in artikel 16 aangegeven termijn.

#### *Artikel 11*

##### **Verslag**

Binnen drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met een analyse van de in de wetgeving van de lidstaten op bepaalde overtredingen gestelde sancties.

In het verslag wordt aangegeven in hoeverre de sancties onderling verschillen, alsmede in hoeverre de minimum en maximum straffen voor een bepaalde overtreding moeten worden geharmoniseerd.

#### *Artikel 12*

##### **Best mogelijke praktijk**

1. De Commissie stelt volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure richtsnoeren voor de best mogelijke handhavingspraktijk vast.

Deze richtsnoeren worden opgenomen in het in artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 bedoeld tweejaarlijks verslag.

2. De lidstaten organiseren minstens eenmaal per jaar gemeenschappelijke opleidingsprogramma's die aan de best mogelijke praktijk gewijd zijn, en bevorderen, minstens éénmaal per jaar, de uitwisseling van het personeel van hun coördinerende handhavingsentiteit met die van de andere lidstaten.
3. Indien de bestuurder in de in artikel 15, lid 7, eerste alinea, eerste streepje, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 genoemde periode met ziekteverlof of jaarlijks verlof is geweest moet hij, indien een bevoegd controlerend ambtenaar dit vraagt, een door zijn werkgever naar behoren ondertekend formulier voorleggen.

Dit formulier zal door de Commissie worden opgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure.

### *Artikel 13*

#### **Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 18, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 opgerichte comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

### *Artikel 14*

#### **Uitvoeringsmaatregelen**

De Commissie stelt op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure uitvoeringsmaatregelen vast, met één van de hiernavermelde doelen:

- a) de bepalingen van de richtlijn te verduidelijken en een gemeenschappelijke aanpak te waarborgen;
- b) meer samenhang te brengen in de aanpak van de verschillende handhavingsorganen;
- c) de dialoog tussen het bedrijfsleven en handhavingsorganen te bevorderen.

### *Artikel 15*

#### **Bijwerking van de Bijlagen**

De wijzigingen van de Bijlagen die nodig zijn teneinde deze aan te passen aan de ontwikkelingen op het vlak van de best mogelijke praktijk worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure.

### *Artikel 16*

#### **Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 januari 2006 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mede, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 17*

**Intrekking**

Richtlijn 88/599/EEG wordt ingetrokken met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze Richtlijn.

*Artikel 18*

**Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 19*

**Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*  
[...]

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*  
[...]



## **BIJLAGE I**

### **Deel A**

#### **Wegcontroles**

De volgende punten moeten bij wegcontroles worden gecontroleerd:

- 1) dagelijkse rijtijden, onderbrekingen en dagelijkse rusttijden; de registratiebladen van de voorgaande dagen die volgens artikel 15, lid 7 van Verordening (EEG) nr. 3821/85 als gewijzigd aan boord van het voertuig moeten zijn en of de gegevens die voor dezelfde periode worden opgeslagen op de bestuurderskaart en/of in het geheugen van het controleapparaat overeenkomstig bijlage II;
- 2) voor de in artikel 15, lid 7, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 bedoelde periode, alle gevallen van overschrijding van de toegestane snelheid door het voertuig, met name alle perioden van meer dan 1 minuut waarin de snelheid van het voertuig meer dan 90 km/h (voertuigen van de categorie N3) respectievelijk 105 km/h (voertuigen van de categorie M3) bedraagt. (De categorieën N3 en M3 als gedefinieerd in Bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad);<sup>1</sup>
- 3) indien van toepassing, de door het controleapparaat geregistreerde momentane snelheden die het voertuig de maximaal 24 afgelopen uren heeft bereikt;
- 4) de laatste wekelijkse rusttijd;
- 5) de correcte werking van het controleapparaat (vaststelling van eventueel verkeerd gebruik van het controleapparaat en/of de bestuurderskaart en/of de registratiebladen) of, indien van toepassing, de aanwezigheid van de in artikel 14, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 bedoelde documenten;
- 6) maximale wekelijkse arbeidstijd van 60 uur in een week als bepaald in artikel 4 onder a) van Richtlijn 2002/15/EG;
- 7) aantal uren nachtarbeid per dag als geregeld in artikel 7 van Richtlijn 2002/15/EG.

### **Deel B**

#### **Controles ter plaatse bij ondernemingen**

Bij de controles ter plaatse bij ondernemingen worden, naast de punten voor de wegcontroles, ook nog de volgende punten gecontroleerd:

- (1) wekelijkse rusttijden en rijtijden tussen die rusttijden;
- (2) tweewekelijkse beperking van de rijtijden;

---

<sup>1</sup> PB L 42 van 23.2.1970, blz.8

- (3) maximale gemiddelde wekelijkse arbeidstijd over een referentieperiode van vier maanden, of een referentieperiode van zes maanden, indien de nationale wetgeving dit toestaat;
- (4) het gebruik van de registratiebladen, de gegevens van de digitale tachograaf en/of de organisatie van de arbeidstijden van de bestuurder;
- (5) gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur over de voorgeschreven referentieperiode als bepaald in artikel 4, onder a) van Richtlijn 2002/15/EG;
- (6) bij vaststelling van een overtreding controleren of andere aanstichters of medeplichtigen in de transportketen zoals expediteurs, vervoerders of contractanten medeplichtig zijn en controleren of de vervoerscontracten naleving van de regels van de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 of Richtlijn 2002/15/EG van de Raad .

## **BIJLAGE II**

### **Standaardapparatuur voor het handhavingspersoneel**

De lidstaten zorgen ervoor dat de handhavingsinspecteurs bij de uitvoering van de taken als omschreven in de Bijlage I beschikken over de volgende standaardapparatuur:

- (1) een draagbare computer met software waarmee de gegevens vanuit het voertuig en de bestuurderskaart van de digitale tachograaf kunnen worden gedownload en waarmee gegevens kunnen worden geanalyseerd of bevindingen voor analyse kunnen worden doorgestuurd naar een centrale databank. De apparatuur moet interoperabel zijn tussen de bevoegde havingsinstanties van de lidstaten;
- (2) de apparaten om de oude tachograafschijven te controleren.

## Vergelijkende tabel

Voorstel voor een richtlijn van het Europees parlement en de Raad inzake minimumvoorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2002/15/EG en de Verordeningen (EEG) 3820/85 en (EEG) 3821/85 betreffende sociale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<i>Voorstel</i>
<i>Artikel 1</i>	<i>Artikel 1</i>
1. Deze richtlijn heeft ten doel de minimumeisen vast te stellen voor de controle op de juiste en uniforme toepassing van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85.	Deze richtlijn stelt minimumvoorwaarden vast voor de controle op de juiste en uniforme toepassing van de Verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85, <u>en Richtlijn 2002/15/EG.</u>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<i>Voorstel</i>
<i>Artikel 2</i>	<i>Artikel 2</i>
1. De Lid-Staten organiseren een systeem van adequate regelmatige controles, zowel langs de weg als ter plaatse in de ondernemingen, waarbij elk jaar een breed representatief staal wordt bestreken van bestuurders, ondernemingen en voertuigen van alle binnen de werkingssfeer van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 vallende categorieën	1. De lidstaten organiseren een systeem van passende en regelmatige controles op de juiste en uniforme toepassing zoals <u>bedoeld in artikel 1</u> , dat zowel wegcontroles als controles ter plaatse bij ondernemingen van alle vervoerscategorieën omvat.  Deze controles bestrijken ieder jaar een breed representatief aandeel van mobiele werknemers, bestuurders, ondernemingen en voertuigen van alle vervoerscategorieën die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 vallen, <u>en van de bestuurders en mobiele werknemers die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/15/EG vallen.</u>
2. Elke Lid-Staat organiseert de controles zodanig dat: - daardoor elk jaar ten minste 1 % van de dagen wordt bestreken waarop de onder de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 vallende voertuigbestuurders werkzaam zijn geweest; - niet minder dan 15 % van het totale aantal gecontroleerde gewerkte dagen langs de weg wordt gecontroleerd en niet minder dan 25 %	2. Iedere lidstaat organiseert de controles op zodanige wijze dat deze jaarlijks minstens <u>3%</u> bestrijken van de dagen die zijn gewerkt door bestuurders van voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 vallen.  Dit minimumpercentage mag door de Commissie worden verhoogd overeenkomstig de in artikel 13, lid 2 bedoelde procedure.

ter plaatse in de ondernemingen.	Minstens <u>30%</u> van het totale aantal gecontroleerde werkdagen wordt langs de weg gecontroleerd en minstens <u>50%</u> wordt gecontroleerd ter plaatse bij de ondernemingen.
3. Het aantal bestuurders dat langs de weg is gecontroleerd, het aantal controles dat ter plaatse in de ondernemingen is verricht, het aantal gewerkte dagen dat is gecontroleerd, en het aantal geconstateerde inbreuken worden onder meer vermeld in de informatie die aan de Commissie overeenkomstig artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 wordt verstrekt.	3. De aan de Commissie overeenkomstig artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 verstrekte informatie omvat het aantal langs de weg gecontroleerde bestuurders, het aantal controles ter plaatse bij ondernemingen, het aantal gecontroleerde werkdagen en het aantal gemelde inbreuken.

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<i>Voorstel</i>  <i>Artikel 3</i>
<b>Nieuw artikel</b>	<p><u>De lidstaten zorgen ervoor dat de statistische gegevens die zijn verzameld tijdens de overeenkomstig artikel 2, lid 1, georganiseerde controles in de volgende categorieën worden ingedeeld:</u></p> <p>a) wegcontroles: soort weg, met name of het een snelweg, een nationale of een secundaire weg is;</p> <p>b) controles ter plaatse:</p> <p style="padding-left: 40px;">i) soort vervoersactiviteit: met name internationaal of binnenlands vervoer; personen- of goederenvervoer; voor eigen rekening of voor rekening van derden; bederfelijke of niet bederfelijke goederen;</p> <p style="padding-left: 40px;">ii) grootte van het bedrijfs-wagenpark.</p>

<p><i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i></p> <p><i>Artikel 3</i></p>	<p><i>Voorstel</i></p> <p><i>Artikel 4</i></p>
<p>1. De controles langs de weg worden op verschillende plaatsen en op wisselende tijdstippen georganiseerd, waarbij een voldoende uitgebreid gedeelte van het wegennet wordt bestreken om vermindering van controlepunten moeilijk te maken.</p>	<p>1. De wegcontroles worden op verschillende plaatsen en op wisselende tijdstippen georganiseerd, waarbij een voldoende uitgebreid gedeelte van het wegennet wordt bestreken om vermindering van controlepunten moeilijk te maken.</p>
<p><b>Nieuw lid</b></p>	<p><u>2. De lidstaten zorgen ervoor dat:</u></p> <p>a) <u>er voldoende controleposten komen op bestaande en geplande wegen; met name dat de benzinestations langs de snelwegen als controlepost kunnen fungeren;</u></p> <p>b) <u>de controles worden uitgevoerd volgens een systeem van willekeurige rotatie.</u></p>
<p>2. De controles langs de weg hebben betrekking op de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de dagelijkse rijtijden, onderbrekingen en dagelijkse rusttijden en, ingeval van duidelijke aanwijzingen van onregelmatigheden, ook de registratiebladen voor de vorige dagen, die zich overeenkomstig artikel 15, lid 7, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 in het voertuig bevinden;</li> <li>- in voorkomend geval de laatste wekelijkse rustperiode;</li> <li>- de correcte werking van het controleapparaat (vaststelling van eventueel misbruik van het apparaat en/of de registratiebladen) of in voorkomend geval de aanwezigheid van de documenten bedoeld in artikel 14, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 3820/85.</li> </ul>	<p>3. <u>In Deel A van Bijlage I is vastgelegd op welke punten bij wegcontroles wordt gecontroleerd. Indien de situatie dit vereist, kunnen de controles op een specifiek punt worden toegespitst.</u></p>
<p>3. De controles langs de weg worden uitgevoerd zonder onderscheid te maken tussen bestuurders en voertuigen uit de Lid-Staat zelf of uit andere Lid-Statens.</p>	<p>4. Wegcontroles worden zonder discriminatie uitgevoerd. Controlerend ambtenaren onthouden zich van enige discriminatie <u>op één van de onderstaande gronden:</u></p> <p>a) <u>het land waar het voertuig is ingeschreven;</u></p> <p>b) <u>het land waar de bestuurder zijn woonplaats heeft;</u></p>

	<p>c) <u>het land waar de onderneming gevestigd is;</u></p> <p>d) <u>het vertrekpunt en de bestemming van de reis.</u></p>
<p>4. Ten einde de taak van de met de controle belaste ambtenaren te verlichten worden zij voorzien van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- een lijst van de voornaamste te controleren punten;</li> <li>- een meertalige bundel waarin de met betrekking tot de vervoersverrichtingen courante uitdrukkingen zijn vervat. De Commissie zal de Lid-Staten een dergelijke bundel ter beschikking stellen.</li> </ul>	<p>5. De bevoegde controlerend ambtenaar beschikt over:</p> <p>a) <u>een lijst met de voornaamste te controleren elementen als vermeld in Deel A van Bijlage I;</u></p> <p>b) <u>bepaalde standaard controleapparatuur, als vermeld in Bijlage II.</u></p>
<p>5. Indien bij een langs de weg uitgevoerde controle van de bestuurder van een in een andere Lid-Staat ingeschreven voertuig feiten aan het licht komen die het vermoeden wettigen dat er inbreuken zijn gepleegd die wegens het ontbreken van de noodzakelijke gegevens niet tijdens de controle kunnen worden opgespoord, verlenen de bevoegde instanties van de betrokken Lid-Staten elkaar bijstand om de situatie op te helderen. In gevallen waarin de bevoegde Lid-Staat te dien einde controles ter plaatse in de betrokken onderneming uitvoert, wordt de andere betrokken Lid-Staat in kennis gesteld van de resultaten daarvan.</p>	<p>6. Indien in een lidstaat de bevindingen van een wegcontrole van de bestuurder van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig, reden geven om aan te nemen dat er inbreuken zijn gepleegd die door het ontbreken van de nodige gegevens niet tijdens de controle kunnen worden opgespoord, helpen de bevoegde instanties van de betrokken lidstaten elkaar bij het ophelderen van de situatie.</p>

<p><i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 4</i></p>	<p><i>Voorstel</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 6</i></p>
<p>1. Voor de controles ter plaatse in de ondernemingen bedoeld in artikel 2, lid 1, dient een planning te worden opgesteld met inachtneming van de opgedane ervaring met betrekking tot de onderscheiden takken van vervoer.</p> <p>Er worden ook controles ter plaatse verricht in ondernemingen wanneer bij wegcontroles ernstige inbreuken op de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 zijn geconstateerd.</p>	<p>1. De controles ter plaatse bij ondernemingen worden gepland in het licht van de ervaringen die in het verleden met de verschillende vervoerscategorieën zijn opgedaan. Deze controles worden ook verricht, indien bij wegcontroles ernstige <u>inbreuken</u> op Verordening (EEG) nr. 3820/85, Verordening (EEG) nr. 3821/85 of <u>Richtlijn 2002/15/EG</u> zijn vastgesteld.</p>

<p>2. Naast de bij controles langs de weg te verifiëren punten hebben de controles ter plaatse in de ondernemingen betrekking op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de wekelijkse rusttijden en de rijtijden tussen deze rusttijden;</li> <li>- de tweewekelijkse beperking van de rijtijden;</li> <li>- de compensatie voor verkorting van dagelijkse of wekelijkse rusttijden;</li> <li>- het gebruik van de registratiebladen en/of de organisatie van de werktijden van de bestuurders.</li> </ul>	<p>2. De controles ter plaatse bij ondernemingen omvatten <u>naast de elementen waarvan de lijst is opgenomen in Deel A van Bijlage I, ook de in Deel B van die Bijlage opgenomen punten.</u></p>
<p><b>Nieuw lid</b></p>	<p><u>3. De bevoegde controlerend ambtenaar wordt voorzien van:</u></p> <p><u>(a) een lijst met de voornaamste te controleren elementen als vermeld in de Delen A en B van Bijlage I;</u></p> <p><u>(b) bepaalde standaard controleapparatuur als vermeld in Bijlage II.</u></p>
<p><b>Nieuw lid</b></p>	<p><u>4. De bevoegde controlerend ambtenaar in een lidstaat houdt tijdens zijn onderzoek rekening met informatie die door de aangewezen coördinerende handhavingsinstantie, als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van een andere lidstaat wordt verstrekt over de activiteiten van de onderneming in die andere lidstaat.</u></p>
<p>3. Met het oog op de toepassing van dit artikel zijn de controles die de bevoegde autoriteiten ten eigen kantore verrichten op basis van te dien einde door de ondernemingen op verzoek van genoemde autoriteiten verstrekte documenten, gelijk te stellen met ter plaatse in de ondernemingen verrichte controles.</p>	<p>5. In de zin van de leden 1 tot 4, zijn de controles die de bevoegde instanties ten eigen kantore verrichten op basis van te dien einde door de ondernemingen op verzoek van genoemde instanties verstrekte documenten of gegevens, gelijk te stellen met ter plaatse bij de ondernemingen verrichte controles.</p>



<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>  <i>Artikel 5</i>	<i>Voorstel</i>  <i>Artikel 5</i>
1. De Lid-Staten verrichten ten minste tweemaal per jaar speerpunctacties langs de weg ten aanzien van de bestuurders en de voertuigen die onder de werkingssfeer van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 vallen.	De lidstaten ondernemen minstens <u>zes maal per jaar</u> gezamenlijke acties waarbij bestuurders en voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 vallen aan wegcontroles worden onderworpen.
2. Deze acties moeten zoveel mogelijk tegelijkertijd worden uitgevoerd door de controle-instanties van twee of meer Lid-Staten die elk op hun eigen grondgebied optreden.	Deze acties worden tegelijkertijd door de handhavingsinstanties van twee of meer lidstaten op het eigen grondgebied uitgevoerd.

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<i>Voorstel</i>  <i>Artikel 7</i>
<b>Nieuw lid</b>	<p><u>1. De lidstaten wijzen een coördinerende handhavingsentiteit aan.</u></p> <p><u>Deze entiteit krijgt de volgende taken:</u></p> <p>a) <u>Zij verzorgt bij krachtens de artikelen 4 en 6 ondernomen acties de coördinatie tussen de verschillende bevoegde instanties binnen een lidstaat, en bij krachtens artikel 5 ondernomen acties de coördinatie met gelijkwaardige entiteiten in de andere lidstaten;</u></p> <p>b) <u>Zij verstrekt overeenkomstig artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 de tweejaarlijkse statistische gegevens aan de Commissie;</u></p> <p>c) <u>Zij stelt een samenhangende nationale handhavingsstrategie op;</u></p> <p>d) <u>Zij draagt de hoofdverantwoordelijkheid voor de bijstand aan de bevoegde instanties in andere lidstaten als bedoeld in artikel 4, lid 6.</u></p> <p><u>De entiteit is vertegenwoordigd in het in artikel 13, lid 1, bedoelde comité.</u></p>

<b>Nieuw lid</b>	<u>2. De lidstaten doen de Commissie kennisgeving van hun coördinerende handhavingsentiteit, en de Commissie informeert de overige lidstaten daarover.</u>
<b>Nieuw lid</b>	<u>3. De uitwisseling van gegevens, ervaringen en inlichtingen tussen de lidstaten wordt, hoofdzakelijk maar niet uitsluitend, actief bevorderd via het in artikel 13, lid 1, bedoelde comité, alsmede via ieder door de Commissie overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure aangewezen entiteit.</u>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<i>Voorstel</i>
<i>Artikel 6</i>	<i>Artikel 8</i>
1. De gegevens die bilateraal ter beschikking zijn gesteld overeenkomstig artikel 17, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en artikel 19, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3821/85, worden om de twaalf maanden uitgewisseld, voor het eerst zes maanden na de datum van kennisgeving van deze richtlijn en bovendien in individuele gevallen wanneer een Lid-Staat daarom uitdrukkelijk verzoekt.	1. De in het kader van artikel 17, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 of artikel 19, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 bilateraal ter beschikking gestelde informatie wordt uitgewisseld tussen de coördinerende handhavingsentiteiten waarvan overeenkomstig artikel 7, lid 2, bij de Commissie kennisgeving is gedaan. Dit gebeurt:  a) <u>minstens om de drie maanden, met ingang van 1 januari 2005;</u>  b) in afzonderlijke gevallen op uitdrukkelijk verzoek van een lidstaat.
<b>Nieuw lid</b>	<u>2. De lidstaten zetten elektronische informatieuitwisselingssystemen op, met, ter wille van de begrijpelijkheid, met gebruikmaking van een standaardmodel.</u>
2. Te dien einde maken de bevoegde instanties in elke Lid-Staat gebruik van een door de Commissie in overeenstemming met de Lid-Staten op te stellen standaardformulier.	3. De bevoegde instanties in iedere lidstaat <u>kunnen</u> hiervoor het standaardformulier <u>van Beschikking 93/172/EEG van de Commissie gebruiken, of na overleg met de Commissie tot de instelling van een gemeenschappelijk informatieuitwisselingssysteem besluiten.</u>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<i>Voorstel</i>  <i>Artikel 9</i>
<b>Nieuw lid</b>	<p><u>1. De lidstaten voeren een gemeenschappelijk risicoclassificatiesysteem voor ondernemingen in dat gebaseerd is op het aantal en de ernst van de inbreuken op Verordening (EEG) nr. 3820/85, Verordening (EEG) nr. 3821/85 of Richtlijn 2002/15/EG, die een bepaalde onderneming heeft begaan.</u></p> <p><u>Ondernemingen met een hoog risicocijfer worden strenger en regelmatig gecontroleerd en krijgen, indien herhaalde overtredingen worden vastgesteld, zwaardere sancties opgelegd. De criteria en de uitvoeringsbepalingen van een dergelijk systeem worden door de Commissie bepaald overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure waarbij rekening wordt gehouden met de mate waarin de in lid 4 vermelde inbreuken worden begaan.</u></p>
<b>Nieuw lid</b>	<p><u>2. Tot de door de lidstaten ingevoerde sancties behoren onder meer een tijdelijk rijverbod voor het voertuig en/of, in het geval van personenvervoer, de mogelijkheid de bestuurder een verplichte dag rust op te leggen, of de intrekking, opschorting of beperking van de vergunning van de onderneming of van het rijbewijs. De toepassing van sancties dient doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend te zijn.</u></p>
<b>Nieuw lid</b>	<p><u>3. De lidstaten zorgen ervoor dat er een systeem van evenredige financiële sancties van kracht is indien de niet-naleving van Verordening (EEG) nr. 3820/85, Verordening (EEG) nr. 3821/85, of Richtlijn 2002/15/EG van door de onderneming, of door de daarbij betrokken expediteurs, vervoerders of onderaannemers, winsten oplevert.</u></p>
<b>Nieuw lid</b>	<p><u>4. De lidstaten erkennen met name dat de volgende inbreuken op Verordening (EEG) nr. 3820/85, Verordening (EEG) nr. 3821/85, of Richtlijn 2002/15/EG ernstige overtredingen zijn:</u></p>

	<p>a) <u>overschrijding met 20% of meer van de voor één dag, zes dagen of veertien dagen geldende maximum rijtijden ;</u></p> <p>b) <u>het niet in acht nemen voor 20% of meer van de voor een dag of week geldende rust-tijd ;</u></p> <p>c) <u>het niet in acht nemen voor 33% of meer van de minimumonderbreking ;</u></p> <p>d) <u>overschrijding met 20% of meer van de maximum werkweek van 60 uur.</u></p>
<b>Nieuw lid</b>	<p><u>5. De lidstaten doen de Commissie kennisgeving van de voor deze inbreuken vastgestelde sancties.</u></p> <p><u>De Commissie brengt de overige lidstaten hiervan op de hoogte.</u></p>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<p><i>Voorstel</i></p> <p><i>Artikel 10</i></p>
<b>Nieuw lid</b>	<p><u>De lidstaten stellen de regels vast voor de sancties die gelden voor overtredingen van de overeenkomstig deze richtlijn ingevoerde nationale bepalingen en nemen alle voor de uitvoering ervan noodzakelijke maatregelen. Die sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn. De lidstaten brengen de Commissie op de hoogte van deze bepalingen binnen de in artikel 16 aangegeven termijn.</u></p>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<p><i>Voorstel</i></p> <p><i>Artikel 11</i></p>
<b>Nieuw lid</b>	<p><u>Binnen drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met een analyse van de in de wetgeving van de lidstaten op bepaalde overtredingen gestelde sancties.</u></p>

<b>Nieuw lid</b>	<u>In het verslag wordt aangegeven in hoeverre de sancties onderling verschillen, alsmede in hoeverre de minimum en maximum straffen voor een bepaalde overtreding moeten worden geharmoniseerd.</u>
------------------	--

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<i>Voorstel</i>  <i>Artikel 12</i>
<b>Nieuw lid</b>	<u>1. De Commissie stelt volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure richtsnoeren voor de best mogelijke handhavingspraktijk vast.</u>  <u>Deze richtsnoeren worden opgenomen in het in artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 bedoeld tweejaarlijks verslag.</u>
<b>Nieuw lid</b>	<u>2. De lidstaten organiseren minstens eenmaal per jaar gemeenschappelijke opleidingsprogramma's die aan de best mogelijke praktijk gewijd zijn, en bevorderen, minstens éénmaal per jaar, de uitwisseling van het personeel van hun coördinerende handhavingsentiteit met die van de andere lidstaten.</u>
<b>Nieuw lid</b>	<u>3. Indien de bestuurder in de in artikel 15, lid 7, eerste alinea, eerste streepje, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 genoemde periode met ziekteverlof of jaarlijks verlof is geweest moet hij, indien een bevoegd controlerend ambtenaar dit vraagt, een door zijn werkgever naar behoren ondertekend formulier voorleggen.</u>  <u>Dit formulier zal door de Commissie worden opgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure.</u>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<i>Voorstel</i>  <i>Artikel 13</i>
<b>Nieuw lid</b>	<u>1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 18, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 opgerichte comité.</u>

<b>Nieuw lid</b>	<p><u>2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.</u></p> <p><u>De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.</u></p>
<b>Nieuw lid</b>	<u>Het comité stelt zijn reglement van orde vast.</u>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<p><i>Voorstel</i></p> <p><i>Artikel 14</i></p>
<b><u>Nieuw lid</u></b>	<p><u>De Commissie stelt op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure uitvoeringsmaatregelen vast, met één van de hiernavermelde doelen:</u></p> <p><u>a) de bepalingen van de richtlijn te verduidelijken en een gemeenschappelijke aanpak te waarborgen;</u></p> <p><u>b) meer samenhang te brengen in de aanpak van de verschillende handhavingsorganen;</u></p> <p><u>c) de dialoog tussen het bedrijfsleven en handhavingsorganen te bevorderen.</u></p>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<p><i>Voorstel</i></p> <p><i>Artikel 15</i></p>
<b>Nieuw lid</b>	<u>De wijzigingen van de Bijlagen die nodig zijn teneinde deze aan te passen aan de ontwikkelingen op het vlak van de best mogelijke praktijk worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure.</u>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>  <i>Artikel 7</i>	<i>Voorstel</i>  <i>Artikel 16</i>
1. De Lid-Staten, met uitzondering van de Portugese Republiek, doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 januari 1989 aan deze richtlijn te voldoen. De Portugese Republiek doet deze bepalingen uiterlijk op 1 januari 1990 in werking treden.	1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op <u>1 januari 2006</u> aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mede, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.
2. De Lid-Staten geven de Commissie kennis van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de toepassing van deze richtlijn.	<u>Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.</u>
<b>Nieuw lid</b>	<u>2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.</u>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<i>Voorstel</i>  <i>Artikel 17</i>
<b>Nieuw lid</b>	<u>Richtlijn 88/599/EEG wordt ingetrokken met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze Richtlijn.</u>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>	<i>Voorstel</i>  <i>Artikel 18</i>
<b>Nieuw lid</b>	<u>Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het <i>Publicatieblad van de Europese Unie</i>.</u>

<i>Richtlijn 88/599/EEG van de Raad</i>  <i>Artikel 8</i>	<i>Voorstel</i>  <i>Artikel 19</i>
Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.	Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

## FINANCIEEL MEMORANDUM BIJ HET BESLUIT

**Beleidsgebied: land- lucht- en zeevervoer**

**Activiteit(en):**

**BENAMING VAN DE ACTIE: VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD INZAKE MINIMUMVOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN RICHTLIJN 2002/15/EG EN DE VERORDENINGEN (EEG) NR. 3820/85 EN (EEG) 3821/85 VAN DE RAAD BETREFFENDE SOCIALE WETGEVING MET BETREKKING TOT HET WEGVERVOER**

### 1. **BEGROTINGSPLAATS(EN) + OMSCHRIJVING(EN)**

B2-704A

### 2. **ALGEMENE CIJFERS**

**2.1. Totale toewijzing voor de actie (Deel B): € 40 000**

**2.2. Duur:**

(begin en eindjaar)

**2.3. Meerjarenraming van de uitgaven:**

(a) Tijdschema vastleggingskredieten/betalingskredieten (financiering uit de begroting (zie punt 6.1.1)

in miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeuring)

	Jaar [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 en volgende Jaren]	Totaal
Vastleggingskredieten							
Betalingskredieten							

(b) Technische en administratieve bijstand en ondersteuningsuitgaven (zie punt 6.1.2)

VK	40000						
BK	40000						

Subtotaal a+b							
VK	40000						
BK	40000						



- (c) Financiële gevolgen in verband met de personele middelen en andere huishoudelijke uitgaven (zie punten 7.2 en 7.3)

VK/BK	43200						
-------	-------	--	--	--	--	--	--

TOTAAL a+b+c							
VK	83200						
BK	83200						

#### 2.4. Verenigbaarheid met de financiële programmering en de financiële vooruitzichten

X Voorstel verenigbaar met de bestaande financiële programmering.

[...] Dit voorstel vereist een herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.

[...] Dit voorstel vereist in voorkomend geval een beroep op de bepalingen van het interinstitutioneel akkoord.

#### 2.5. Financiële gevolgen voor de ontvangsten:<sup>1</sup>

X Het voorstel heeft geen financiële implicaties (betreft technische aspecten in verband met de tenuitvoerlegging van een maatregel)

OF

[...] Financiële gevolgen – het effect op de ontvangsten is als volgt:

(in miljoen euro tot op 1 decimaal nauwkeurig)

Begrotingsonderdeel	Ontvangsten	Voor de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie						
			[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]	
	a) <i>Ontvangsten in absolute termen</i>								
	b) <i>Wijziging van de ontvangsten</i>	$\Delta$							

### 3. BEGROTINGSKENMERKEN

Aard van de uitgaven		Nieuwe	Deelname EVA	Deelname kandidaat-lidstaten	Rubriek FV
NVU	GK	NEE	NEE	NEE	3

<sup>1</sup> Voor verdere informatie, zie afzonderlijke toelichting.

#### **4. RECHTSGROND**

Artikel 71 van het Verdrag

#### **5. BESCHRIJVING EN MOTIVERING**

##### **5.1. Doel van het communautaire optreden<sup>2</sup>**

###### *5.1.1. Doelstellingen*

Het doel van het raadgevend comité is

- Onderzoek naar specifieke handavingskwesties en formulering van aanbevelingen/besluiten.
- Uitwisseling van beste praktijken.
- Bevordering van een gemeenschappelijke benadering bij de interpretatie van de richtlijn en aanverwante communautaire regelgeving en de handhaving daarvan.

###### *5.1.2. Getroffen maatregelen die onder de evaluatie ex ante vallen*

Intern beraad over de discussiepunten die door de groep in behandeling worden genomen.

###### *5.1.3. Getroffen maatregelen na de evaluatie es post*

Interne beoordeling van de feedback van de groep over de gevolgen van de punten waarover overeenstemming is bereikt.

##### **5.2. Voorgenomen acties en wijze van financiering uit de begroting**

- de doelgroep(en) (vermeld indien mogelijk het aantal begunstigden);

De sector wegvervoer van de Europese Unie in het algemeen en de bestuurders van voertuigen voor goederen– en personenvervoer over de weg in het bijzonder; de bevoegde handavingsinstanties in de lidstaten.

- de specifieke doelstellingen voor de programmeringsperiode (in meetbare termen);

Het raadgevend comité zal helpen bij:

- Bepaling (a) van verhogingen van het minimumcontrolepercentage; (b) uitbreiding van de inhoud van de controlelijst voor wegcontroles; (c) standaard interoperabele controleapparatuur; (d) gemeenschappelijke risicobeoordelingscriteria voor bedrijven; gemeenschappelijke aanpak van vakantie-/ziekteverlofbriefjes;
- Ontwikkeling van een elektronisch gegevensuitwisselingssysteem;
- Vaststelling van beste praktijken; en

---

<sup>2</sup> Voor verdere informatie, zie afzonderlijke toelichting.

- Verkrijging van een duidelijker gemeenschappelijke zienswijze op de uitvoering van de regels in de gehele Unie.

De middelen waarover dit comité voor secretariaatswerkzaamheden en het houden van vergaderingen kan beschikken staan vermeld in de punten 6 en 7. De kosten zullen worden gedekt met lijnen van de lopende begroting.

### 5.3. Tenuitvoerlegging

Raadgevend Comité als bedoeld in Besluit 1999/468/EG van de Commissie.

## 6. FINANCIËLE GEVOLGEN

### 6.1. Totale financiële gevolgen voor Deel B - (voor de gehele programmeringsperiode)

#### 6.1.1. Financiering

VK in miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)

Opsplitsing	[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 en volgende begrotingsjaren]	Totaal
Actie 1							
Actie 2							
enz.							
<b>TOTAAL</b>							

#### 6.1.2. Technische en administratieve bijstand, ondersteuningsuitgaven en IT uitgaven (vastleggingskredieten)

	[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 en volgende begrotingsjaren]	Totaal
1) Technische en administratieve bijstand							
a) Bureaus voor technische bijstand							
b) Andere technische en administratieve bijstand: - intra muros: - extra muros: <i>waarvan: voor het opzetten en onderhouden van geautomatiseerde beheerssystemen</i>							
Subtotaal 1							

2) Ondersteuningsuitgaven							
a) Studies							
b) Vergaderingen van deskundigen	40000						
c) Informatie en publicaties							
Subtotaal 2	40000						
<b>TOTAAL</b>	40000						

## 6.2. Berekening van de kosten per overwogen maatregel in Deel B (voor de gehele programmeringsperiode)<sup>3</sup>

VK in miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)

Opsplitsing	Soort prestaties/producties (projecten, dossiers)	Aantal prestaties/producties (totaal voor de jaren 1...n)	Gemiddelde eenheidskosten	Totale kosten (totaal voor de jaren 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Actie 1</u> <i>Adviesgroep</i>	Advies/Besluit	<i>4 vergaderingen per jaar</i>	<i>10000</i>	<i>40000</i>
<b>TOTALE KOSTEN</b>				

## 7. GEVOLGEN VOOR HET PERSONEELSBESTAND EN DE ADMINISTRatieve UITGAVEN

### 7.1. Gevolgen voor de personele middelen

Soort ambten	Aan het beheer van de actie toe te wijzen huidige of extra personeelsleden		Totaal	Beschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien
	Aantal vaste ambten	Aantal tijdelijke ambten		
Ambtenaren of tijdelijke functionarissen	A B C	0.4	0.4	<i>Dienstverlening aan het Comité</i>
Ander personeel				
<b>Totaal</b>		0.4	0.4	

<sup>3</sup> Voor verdere informatie, zie afzonderlijke toelichting.

## 7.2. Algemene financiële gevolgen in verband met de personele middelen

Soort ambten	Bedragen in euro	Wijze van berekening*
Ambtenaren Tijdelijke functionarissen	43200	0.4 x 108000 (kosten per eenheid) Titels A1, A2, A4, A5 en A7
Ander personeel (begrotingsplaats vermelden)		
Totaal	43200	

De bedragen stemmen overeen met de totale uitgaven gedurende twaalf maanden.

## 7.3. Andere huishoudelijke uitgaven die uit de actie voortvloeien

Begrotingsplaats (nummer en omschrijving)	Bedrag in euro	Wijze van berekening
<b>Totale toewijzing (Titel A7)</b> A0701 – Dienstreizen A07030 – Vergaderingen A07031 – Comité's die moeten worden geraadpleegd <sup>1</sup> A07032 – Comité's die niet hoeven te worden geraadpleegd <sup>1</sup> A07040 – Conferenties A0705 – Studies en adviezen Overige uitgaven (aangeven welke)		
<b>Informatiesystemen (A-5001/A-4300)</b>		
<b>Overige uitgaven - Deel A</b> (aangeven welke)		
Totaal	NIHIL	

De bedragen stemmen overeen met de totale uitgaven gedurende twaalf maanden.

<sup>1</sup> De aard van het comité en de groep waar het deel van uitmaakt vermelden.

I.	Jaartotaal (7.2 + 7.3)	€ 43200
II.	Duur van de actie	Onbepaald
III.	Totale kosten van de actie (I x II)	€ 43200

## 8. TOEZICHT EN EVALUATIE

### 8.1. Follow up systeem

Lopende.

### 8.2. Procedure en periodiciteit van de voorgeschreven evaluatie

Vergaderingen om de drie maanden.

## 9. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

De kostendeclaraties van de deskundigen worden volgens de regels van de Commissie op hun juistheid gecontroleerd.

## EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER

### EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME OP HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

#### TITEL VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake minimumvoorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2002/15/EG en de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende sociale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer.

#### REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

#### HET VOORSTEL

1. *Waarom is gelet op het subsidiariteitsbeginsel communautaire wetgeving op dit gebied nodig en wat zijn de voornaamste doelstellingen?*

De communautaire wetgeving is gebaseerd op artikel 71 van het Verdrag. De organisatie van de sector wegtransport is een van de hoekstenen van de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Het vaststellen van uniforme algemeen begrepen normen voor het wegvervoer is steeds belangrijker geworden wegens de overheersende rol van deze vervoerswijze in de Gemeenschap, de liberalisatie van de markttoegang en de noodzaak ervoor te zorgen dat de concurrentie tussen de ondernemingen niet wordt verstoord. Dit is des te dringender wegens de op handen zijnde toetreding van de Midden- en Oost-Europese landen. De gestage stijging van het aantal overtredingen dat de afgelopen tien jaar in de Gemeenschap is geconstateerd vraagt om een reactie in alle lidstaten met een afdoende afschrikwekkende werking. Verhoging van het minimumaantal controles betekent een uitdaging, maar is een haalbare doelstelling. De verbetering van de kwaliteit van de handhaving door uitwisseling van beste praktijken, gemeenschappelijke opleidingsprogramma's en een minimum uitrustingsniveau voor handhavingpersoneel dient op communautaire schaal te gebeuren om mogelijke concurrentievervalsing te voorkomen. Een betere coördinatie tussen de handhavingsorganen in een lidstaat zelf en tussen de lidstaten onderling kan alleen maar leiden tot een betere naleving over de hele linie. Bepalen wat in de gehele Gemeenschap ernstige vergrijpen zijn op dit gebied is bevorderlijk voor een gemeenschappelijke aanpak, leidt tot prioritisering van middelen en vermindert de ongelijkheid tussen de lidstaten, waarvan gewetenloze ondernemers gebruik kunnen maken.

In de wetgeving komt ook tot uiting de komende invoering van de digitale tachograaf, die een betere naleving van de geldende regels zal bevorderen en zowel de handhavingsorganen als het bedrijfsleven een beter overzicht zal geven van de mate waarin de regels worden toegepast.

Het voorstel bouwt voort op de jarenlange feedback van de bedrijfstak, individuele personen, verenigingen en regeringsdeskundigen, die allen te kennen hebben

gegeven dat er een betere wetshandhaving moest komen. Er zijn ook een aantal amendementen in verwerkt uit het advies van het parlement in eerste lezing betreffende de handhaving van de communautaire sociale voorschriften (zie de punten 8, 30, 36 en 53 van de Toelichting).

## EFFECTEN OP HET BEDRIJFSLEVEN

### 2. *Voor wie heeft dit voorstel gevolgen?*

#### *– welke bedrijfstakken*

Het voorstel is van invloed op alle bestuurders van voertuigen die onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, namelijk

- (a) voertuigen met een toelaatbaar maximumgewicht van meer dan 3,5 ton en
- (b) voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van meer dan 9 personen, de bestuurder inbegrepen.

Derhalve is het voorstel van invloed op de meeste bedrijven in het vracht- en personenvervoer over de weg.

#### *– welke bedrijfsomvang (met welk aandeel van kleine en middelgrote bedrijven)?*

Volgens het door de sociale partners op Europees niveau opgesteld rapport uit 1995 gaat het om circa 1,2 miljoen banen in het personenvervoer en ongeveer 2,1 miljoen banen in het vrachtvervoer over de weg voor rekening van derden en 3 à 3,5 miljoen banen in het vervoer voor eigen rekening. Volgens een verslag van Eurostat - 4/2000 - zijn binnen de Unie per wegvervoersbedrijf gemiddeld 3,3 personen werkzaam. De concentratie van het midden- en kleinbedrijf in de vervoerssector is zeer hoog.

#### *– zijn er bijzondere geografische gebieden van de Gemeenschap waar deze bedrijven voorkomen*

Wat het aantal werknemers betreft zijn er in de helft van de lidstaten ondernemingen met gemiddeld 1 tot 5 werknemers. Deze lidstaten liggen meestal aan de rand van de Unie, bijvoorbeeld Zweden, Finland, Ierland, of zijn mediterrane landen, bijvoorbeeld Spanje, Italië of Griekenland. Het hoogste gemiddelde aantal werknemers is te vinden in de Benelux, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

### 3. *Welke maatregelen moeten ondernemingen treffen om zich naar de voorgestelde wetgeving te voegen?*

De vervoersondernemer moet zijn bedrijf zodanig organiseren dat de voorschriften inzake arbeidstijden en maximum rijtijden, onderbrekingen en minimum rusttijden worden nageleefd. Voor degenen die dit reeds deden is er geen grote verandering te verwachten, daar de grondregels inzake de dagelijkse rijtijden niet veranderen. Per 23 maart 2005 zal er een sectorale arbeidstijdregeling worden ingevoerd voor mobiele werknemers, hetgeen een herschikking van de werktijden van de bestuurder

kan betekenen. Handhaving van deze nieuwe voorschriften zal de werkgevers dwingen beter hun verantwoordelijkheden te nemen.

4. *Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben?*

– *voor de werkgelegenheid*

De positie van de ondernemers die zich aan de wet houden zal worden versterkt en hun marktaandeel zal waarschijnlijk wel groeien. Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid gezien moet bevordering van de naleving van de voorschriften ervoor zorgen dat de rijprestaties van de bestuurder niet lijden door oververmoeidheid, en hierdoor kan de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren. Een meer wijdverspreide naleving van de regels zal het beroep van bestuurder in het wegvervoer aantrekkelijker maken.

– *voor de investeringen en oprichting van nieuwe bedrijven*

De wetenschap dat de handhaving van de sociale voorschriften zal worden verscherpt zal maken dat de vervoersondernemers en bestuurders minder snel de regels overtreden, en men zal meer geneigd zijn tijd en geld te investeren in de logistiek van de onderneming. Het vooruitzicht van een wegcontrole kan in de rittenplanning worden ingecalculeerd.

– *voor het concurrentievermogen van de bedrijven*

Het doel van de richtlijn is de handhaving van de sociale regels te verbeteren. Dit werkt bevorderlijk voor gelijke concurrentievoorwaarden en vermindert de onzekerheid tijdens internationale reizen binnen de Unie over hoe het met de regelhandhaving gesteld is. Ze zal een afschrikwekkende werking hebben tegenover de bedrijven die door de wet te overtreden goedkoper kunnen werken dan hun concurrenten.

5. *Bevat het voorstel maatregelen om rekening te houden met de specifieke situatie van kleine en middelgrote ondernemingen (minder strenge of andere eisen enz.)?*

Het voorstel bevat op dit punt geen specifieke maatregelen, aangezien de meeste ondernemingen reeds onder deze categorie vallen en bekend zijn met de geldende regels.

## **RAADPLEGING**

6. *Geef aan welke organisaties over het voorstel zijn geraadpleegd en zet hun standpunten in grote lijnen uiteen.*

Het onderhavig voorstel is gebaseerd op de resultaten van een in 1998 in alle lidstaten verspreide vragenlijst over initiatieven ter bevordering van een doeltreffende en efficiënte handhaving. Dat het noodzakelijk was het algemene controleniveau te verhogen, het punt van de opleiding aan te pakken en iets te doen aan betere samenwerking coördinatie en uitwisseling van beste praktijken tussen de lidstaten werd erkend. Enkelen benadrukten dat er moest worden geprobeerd voor de gehele Unie gemeenschappelijke prioriteiten vast te stellen en te bepalen wat ernstige overtredingen waren.



Handhavingsambtenaren werd naar hun mening gevraagd: Euro Control Route een organisatie bestaande uit handhavingsorganen van acht lidstaten - VK, IRL, F, D, BENELUX en E - heeft commentaar geleverd vanuit een aantal lidstaten. Ondanks algemene instemming met de meeste voorstellen, waren er vooral vragen over de uitvoerbaarheid van sterke opvoering van het aantal wegcontroles. Nederland had bezwaar tegen het controleren van de arbeidstijdregels en het VK wilde succes niet alleen aan opvoering van het aantal controles afmeten. Gezien het belang dat tijdens de besprekingen in de Raad over de richtlijn voor de sectorale arbeidstijdregeling door de lidstaten gehecht werd aan een adequate handhaving van de arbeidstijdvoorschriften is de Commissie van mening dat men de gelegenheid tot invoering van een geharmoniseerde aanpak bij de handhaving van de arbeidstijdvoorschriften niet voorbij mag laten gaan.

In het oorspronkelijke ontwerpvoorstel is rekening gehouden met de informele standpunten van de sociale partners over een herziening van de richtlijn. Het voorgestelde officiële gezamenlijke antwoord van het comité sectorale sociale dialoog na een latere officiële raadpleging op 24 januari 2003 laat echter nog op zich wachten.

Tenslotte is met de in het advies van het Europees Parlement van 14 januari 2003<sup>1</sup> vervatte zienswijzen inzake voorstel COM(2001) 573 def. van de Commissie inhoudelijk rekening gehouden.

---

<sup>1</sup> Zie voetnoot 20