

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 12.10.2007
COM(2007) 622 definitief

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

**over de tenuitvoerlegging in 2003-2004 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot
harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer
(23ste verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging van de sociale wetgeving met
betrekking tot het wegvervoer)**

{SEC(2007) 1359}

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

over de tenuitvoerlegging in 2003-2004 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (23ste verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging van de sociale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer)

SAMENVATTING

Dit verslag is het zesde in de reeks verslagen van de Commissie over de tenuitvoerlegging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad over de harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer. De verordening heeft betrekking op de maximale rijtijden en de minimumrijtijdonderbreking en rusttijden voor beroepschauffeurs alsmede de controles. Op grond van de bijbehorende richtlijn¹ zijn de lidstaten verplicht ervoor te zorgen dat ten minste 1% van de dagen waarop beroepschauffeurs van vrachtwagens en bussen werkzaam zijn geweest, wordt gecontroleerd door middel van inspecties ter plaatse in de onderneming of langs de weg.

Om de Europese Commissie in staat te stellen een verslag op te stellen over de toepassing van de bepalingen van de verordening, zijn de lidstaten verplicht om de twee jaar de vereiste informatie in te dienen aan de hand van een standaardformulier. In dit verslag worden de door de lidstaten verstrekte gegevens over hun activiteiten op het gebied van inspectie en rechtshandhaving in de periode 2003-2004 met betrekking tot de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 samengevat en geanalyseerd. Het verslag verschaft belangrijke statistische gegevens, brengt de voornaamste ontwikkelingen op dit gebied in beeld en geeft tevens de mening van de lidstaten over de tenuitvoerlegging van de verordening.

Ondanks de verplichting op grond van de verordening om verslag uit te brengen, hebben sommige lidstaten de vereiste informatie niet op tijd ingediend terwijl andere de gegevens niet in het vereiste formaat hebben verstrekt. Eén land diende zijn gegevens pas in nadat een inbreukprocedure was ingeleid. Hierdoor liep de samenstelling van het tweejaarlijks verslag van de Commissie vertraging op. **Om te voorkomen dat ook het volgende verslag vertraging zou oplopen, is het van belang dat de Commissie vóór 30 september 2007 in het bezit is van de verslagen van de lidstaten over de periode 2005-2006. Deze verslagen moeten voor het eerst ook informatie bevatten over de uitvoering van Richtlijn 2002/15/EG over de arbeidstijd, overeenkomstig artikel 13, lid 1. Aan de hand van deze informatie kan de Commissie een volledig verslag opstellen dat alle relevante informatie bevat wat betreft de toepassing van de sociale voorschriften in de sector wegvervoer.**

Uit een analyse van de ontvangen gegevens blijkt dat vijf lidstaten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Oostenrijk) meer werkdagen hebben gecontroleerd dan voorheen. De overige lidstaten verklaarden minder werkdagen te hebben gecontroleerd hoewel het aantal dagen nog boven het vereiste minimumaantal lag*. Over het geheel genomen liet het gemiddelde aantal totale werkdagen dat gecontroleerd werd (staatsburgers en niet-

¹ PB L 325 van 29.11.1988, blz. 5.

* Op grond van de wetwijziging van 1 april 2007 zal het aantal te controleren dagen waarop beroepschauffeurs werkzaam zijn in 2008 in elke lidstaat echter met 2% moeten worden verhoogd.

staatsburgers tezamen) tijdens de periode 2003-2004 een daling zien tot ongeveer 2,3 miljoen, vergeleken met een gemiddelde van 2,6 miljoen werkdagen dat gecontroleerd werd in de voorgaande verslagperiode.

In alle lidstaten met uitzondering van Zweden en Portugal werd de minimumnorm van 1 % van de werkdagen waarop beroepschauffeurs werden gecontroleerd overschreden; in Duitsland, Spanje, Frankrijk, Luxemburg en Malta was dit aantal meer dan 2 %. Ook in Noorwegen en Zwitserland lag dit percentage ruim boven de 2 %.

Het totale aantal overtredingen dat werd opgetekend bleef in sommige lidstaten stijgen, in een aantal zelfs aanmerkelijk. Het aantal overtredingen met betrekking tot de rijtijdonderbreking en rusttijden liet over het algemeen een stijging zien, terwijl het aantal overtredingen met betrekking tot de rijtijden daalde. Het gemiddelde totale aantal vastgestelde overtredingen is stabiel gebleven. Per 100 gecontroleerde werkdagen werden gemiddeld 2,8 overtredingen geconstateerd door Europese rechtshandavingsinstanties, dat wil zeggen ongeveer hetzelfde percentage als in de periode 2001-2002. Dit aantal varieert echter sterk per lidstaat: in een aantal is het opsporingspercentage meer dan 5 en in andere weer minder dan 1.

De nieuwe wetgeving met betrekking tot de rij- en rusttijden in het wegvervoer² die gedeeltelijk op 1 mei 2006 en gedeeltelijk op 11 april 2007 in werking is getreden, zou in deze situatie verbetering moeten brengen. Met de nieuwe voorschriften beschikken industrie en rechtshandavingsinstanties voortaan over een degelijke basis. De nieuwe voorschriften houden een doelgerichte aanpak in die gebaseerd is op risico-evaluaties, meer samenwerking tussen de lidstaten en uitvoerende bevoegdheden voor de Commissie, die zij samen met een regelgevend comité moet uitoefenen. Nu moeten alle inspanningen geconcentreerd worden op een doelmatige en geharmoniseerde toepassing van deze verbeterde sociale voorschriften.

² Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1) en Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

1. INLEIDING

Voor dit verslag over de periode 2003-2004 is gebruik gemaakt van informatie die de lidstaten hebben ingediend op het standaardformulier overeenkomstig de beschikking van de Commissie van 22 februari 1993³.

Alle lidstaten hebben het standaardformulier gebruikt om hun gegevens aan de Commissie voor te leggen. De antwoorden van de lidstaten waren meestal volledig, hoewel nog steeds niet allemaal uniform en soms bevatten ze fragmentarische of onvolledige gegevens. De formulieren werden niet tijdig ingediend. Eén land diende zijn verslag pas in nadat een inbreukprocedure was ingeleid. Ook waren de gegevens van de lidstaten niet in alle gevallen volledig. Dit heeft de samenstelling van het verslag vertraagd en ook een vroegtijdige en doeltreffende vergelijking van de gegevens in de weg gestaan.

De lidstaten die in 2004 zijn toetreden tot de Europese Unie waren niet verplicht een verslag in te dienen voor de periode 2003-2004. Hongarije deed dit echter wel voor de hele periode en Malta diende een verslag in voor de periode vanaf de datum van toetreding tot het eind van de periode, dat wil zeggen 1.5.2004-31.12.2004.

Ook Noorwegen en Zwitserland dienden een verslag in bij de Commissie.

2. OVERZICHTSTABELLEN

2.1. Controles: samenvatting

Aantal daadwerkelijk gecontroleerde werkdagen in verhouding tot het minimumaantal te controleren werkdagen

Lidstaat	- a - Minimum-aantal te controleren werkdagen	- b - Aantal gecontroleerde werkdagen (staatsburgers)	- c - Aantal gecontroleerde werkdagen (niet-staatsburgers)	- d - Totale aantal gecontroleerde werkdagen	- e - Verhouding aantal gecontroleerde werkdagen tot minimumaantal te controleren dagen (d/a)
Oostenrijk	464 904	611 790	299 277	911 067	1.96
België ⁴	726 000	1 028 094	200 642	1 228 736	1.69
Denemarken	220 000	284 954	28 624	313 578	1.43
Finland	297 000	340 885	39 801	380 686	1.28
Frankrijk	2 505 000	6 143 979	1 215 203	7 359 182	2.94

³ PB L 72 van 25.3.1993, blz. 33.

⁴ Deze cijfers omvatten geen gegevens over controles die zijn uitgevoerd door de sociale inspecteurs en politie omdat deze niet naar behoren waren uitgesplitst.

Duitsland	2 987 237	8 325 897	6 787 877	15 113 774	5.06
Griekenland	10 705	54 211	5 155	59 366	(5.55) ⁵
Hongarije	560 002	669 819	148 155	817 974	1.46
Ierland	721 524	852 167	9 248	861 415	1.19
Italië	2 818 497	5 121 603	194 565	5 316 168	1.89
Luxemburg	49 455	166 382	31 204	197 586	4.00
Nederland	544 212	498 801	64 248	563 049	1.03
Malta ⁶	128	795	16	811	6.34
Portugal ⁷	585 077	123 864	866	124 760	0.21
Spanje	2 169 600	4 093 346	419 854	4 513 200	2.08
Zweden	484 000	398 733	75 862	474 595	0.98
Verenigd Koninkrijk	2 203 049	3 586 801	236 706	3 823 507	1.74
Noorwegen	320 000	873 778	94 788	968 566	3.03
Zwitserland ⁸	204 397	846 000	158 073	1 004 073	4.91

2.2. Overtredingen: samenvatting

Aantal vastgestelde overtredingen: artikelen 6, 7, 8 en 14 van Verordening (EEG) nr. 3820/85.

Overzicht per lidstaat

Lidstaat	Passagiers				Goederen				Totaal
	Staatsburgers	EU-landen	Derde landen	Totaal niet-staatsburgers	Staatsburgers	EU-landen	Derde landen	Totaal niet-staatsburgers	
Oostenrijk	1 712	823	1 116	1 939	26 612	10 496	6 146	16 642	46 905

⁵ Uit de gegevens van Griekenland bleek dat het aantal aantal voertuigen dat onderworpen is aan Verordening (EEG) nr. 3820/85 bijzonder laag is; het totale minimumaantal te controleren werkdagen, dat wil zeggen het resultaat van een vermenigvuldiging van het totale aantal voertuigen in kwestie en een aantal dagen dat per beroepschauffeurs werd gewerkt, lijkt dan ook bijzonder laag. In afwachting van verdere controles wordt derhalve geen rekening gehouden met het aldus berekende percentage.

⁶ Periode 1.5.2004 - 31.12.2004.

⁷ In dit verslag van Portugal ontbraken gegevens over de berekening van de minimumcontroles; het cijfer voor het minimumaantal te controleren werkdagen was dan ook afkomstig van het voorgaande verslag.

⁸ Periode 2004.

België ⁹	161	235	37	272	3 432	6 233	781	7 014	10 879
Denemarken	195				6 315	29		29	6 539
Finland	1 003	0	3	3	15 142	18	70	88	16 236
Frankrijk ¹⁰	103 611	27 698		27 698					131 309
Duitsland	28 360	2 922	2 291	5 213	631 226	73 246	32 078	105 324	770 123
Griekenland ¹¹									
Hongarije	453	63	678	741	7 930	1 196	3 612	4 808	13 932
Ierland ¹²	600	77		77	13 299	301		301	14 277
Italië	11 477	1 217	35	1 252	90 725	2 834	391	3 225	106 679
Luxemburg	3	8	0	8	124	124	0	124	259
Nederland	884	12	18	30	6 604	733	148	881	8 399
Malta						45			45
Portugal	91	4	0	4	1374	18	0	18	1487
Spanje	2 059	294	447	741	36 649	4 147	814	4 961	44 410
Zweden	491	133	15	148	1 610	1 224	108	1 332	3 581
Verenigd Koninkrijk	2 825	275	7	282	27 418	11 565	767	12 332	42 857
Zwitserland ¹³									6 825

Overzicht per categorie overtreding *

Artikel	Soort overtreding	Aantal overtredingen
6	Rijtijden	313 782
7	Onderbrekingen	431 039
8	Rustperioden	435 849

⁹ De door de politie en sociale inspecteurs vastgestelde overtredingen zijn niet opgenomen in bovenstaande tabel omdat deze niet naar behoren waren uitgesplitst.

¹⁰ Frankrijk maakt geen onderscheid tussen staatsburgers en niet-staatsburgers, maar tussen ingezetenen en niet-ingezetenen. Het verslag bevat geen specifieke gegevens over overtredingen in het passagiers- en goederenvervoer maar wel gegevens over overtredingen die langs de weg en ter plaatse bij de onderneming zijn vastgesteld.

¹¹ De lidstaat heeft deze gegevens niet verstrekt.

¹² Ierland heeft alleen overtredingen meegedeeld die door staatsburgers en burgers van andere lidstaten zijn begaan.

¹³ Zwitserland gaf alleen het volledige aantal op.

14	Dienstregeling en dienstrooster	4 725
Totaal		1 185 395

** Voor Zweden en Griekenland waren geen gegevens beschikbaar zodat deze niet zijn opgenomen in de tabel*

3. BETREKKINGEN EN SAMENWERKING TUSSEN DE LIDSTATEN

Een aantal lidstaten werkte samen bij de uitvoering van rechtshandhavingsmaatregelen en voerde gezamenlijke controles uit.

De Zweedse controleautoriteiten hebben controles verricht samen met de controleautoriteiten in andere Noordse landen (Denemarken, Finland en Noorwegen).

Oostenrijk verklaarde gezamenlijke controles te hebben gevoerd met Duitse ambtenaren in Kundl (Tirol). De Duitse politie kregen toestemming van Oostenrijk om samen met hun Oostenrijkse collega's voertuigen te controleren op de weg in Oostenrijk en heeft samengewerkt met haar Oostenrijkse collega's.

Het VK heeft samen met andere rechtshandhavingsinstanties controles uitgevoerd waarbij vooral aandacht werd besteed aan internationaal vervoer en één pan-Europese controle die zich concentreerde op voertuigen die gevaarlijke goederen vervoerden.

4. COMMENTAAR EN CONCLUSIES

4.1. Voorstellen van de lidstaten

Verschillende voorstellen van de voorgaande verslagperiodes zullen worden besproken in het Raadgevend Comité dat werd opgericht overeenkomstig artikel 18 van Verordening (EEG) nr. 3821/85. In de huidige verslagperiode werden door de lidstaten geen aanvullende voorstellen op tafel gelegd.

4.2. Opmerkingen

De bestaande regelgeving geldt nog steeds als gemeenschappelijke communautaire norm voor de vaststelling van de maximale rijtijden en de rusttijden voor wegvervoerders. De tenuitvoerlegging door de lidstaten is cruciaal voor de verbetering van de veiligheid in het wegverkeer en de eerlijke mededinging in de Unie, en voor de verbetering van de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs.

Hoewel de verordening nu al meer dan 20 jaar bindend is, bestaan er in de lidstaten uiteenlopende opvattingen over de wijze waarop deze wetgeving moet worden uitgelegd en moet worden toegezien op de naleving ervan. De controles worden met uiteenlopende frequenties en intensiteit uitgevoerd, vaak door verschillende instanties met andere nationale voorschriften en prioriteiten. De door de lidstaten verstrekte informatie is niet altijd even coherent, zodat het zeer moeilijk kan zijn precieze vergelijkingen te maken.

Om deze problemen aan te pakken werden in 2006 nieuwe maatregelen ingevoerd. Voor alle nieuwe voertuigen in alle lidstaten werd een digitale tachograaf verplicht en herzieningen van

Verordening (EEG) nr. 3820/85¹⁴ en de toepassingsrichtlijn 88/599/EEG¹⁵ werden in april 2007 van kracht.

De voornaamste wijzigingen die bij deze verordening en richtlijn werden ingevoerd ten aanzien van de rechtshandhaving zijn de volgende:

- er is een nieuw comité samengesteld uit rechtshandhavingsambtenaren van de lidstaten om de Commissie bijstand te verlenen bij het streven naar een geharmoniseerde interpretatie en toepassing van de voorschriften;
- omdat sancties een extraterritoriaal karakter krijgen, kan een inspecteur bij een controle langs de weg een sanctie opleggen voor een overtreding ongeacht de plaats waar de overtreding werd begaan;
- een gemeenschappelijke reeks sancties moet door elke lidstaat worden ingevoerd;
- de lidstaten moeten gemeenschappelijke opleidingsprogramma's organiseren over de beste praktijken;
- nauwere samenwerking: gemeenschappelijke controles; uitwisselingen van inspecteurs tussen de lidstaten in het kader van hun opleiding; uitwisseling van informatie over overtreders die geen ingezetenen zijn.

Voorts is de periode voor de omzetting in nationale wetgeving van Richtlijn 2002/15/EG betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen op 23 maart 2005 verstreken. In toekomstige verslagen zou dan ook een verbetering te zien moeten zijn van de situatie als gevolg van deze maatregelen.

4.2.1. Indienen van gegevens

Het gebrek aan stiptheid van een aantal lidstaten bij het indienen van de informatie belemmert de Commissie bij het samenvoegen van de gegevens en leidt tot vertraging bij de afronding van haar verslag. Omdat bovendien cijfers die afwijken van het standaardformulier of onvolledige gegevens worden verstrekt, wordt een uitgebreide vergelijking tussen de lidstaten bemoeilijkt. Griekenland verstrekke geen gegevens over overtredingen en het overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3820/85 opgegeven aantal voertuigen lijkt bijzonder gering, hetgeen heeft geleid tot een laag minimumaantal te controleren werkdagen en derhalve een zeer laag aantal controles¹⁶. Portugal diende zijn verslag pas in nadat een inbreukprocedure was ingeleid, maar gegevens over de berekening van de minimumcontroles ontbraken. Noorwegen en Zwitserland maakten gebruik van het standaardformulier maar verstrekten onvolledige gegevens.

4.2.2. Controles

Vijf lidstaten verklaarden dat ten opzichte van de vorige controleperiode (2001-2002) meer controles waren uitgevoerd, namelijk Oostenrijk, België, Frankrijk, Duitsland en Luxemburg.

¹⁴ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

¹⁵ PB L 325 van 29.11.1988, blz. 5.

¹⁶ Zie voetnoot 6.

De meeste lidstaten slaagden erin de minimumnorm van 1% van het aantal gecontroleerde werkdagen te halen. Landen die de minste controles uitvoerden waren Portugal, Zweden en Nederland. Zweden haalde het vereiste aantal van 1% van het aantal gecontroleerde werkdagen niet (0,98%) en Nederland maar net (1,03 %). Portugal lag ver onder de minimumeis; slechts 0,21 % van de gewerkte dagen werd gecontroleerd. Duitsland, Griekenland, Frankrijk en Spanje bleven boven de 2% en ook Luxemburg haalde ditmaal deze drempel. Bij vier van de landen die ten opzichte van de vorige verslagperiode een daling van het percentage gecontroleerde werkdagen noteerden, was er sprake van een sterke daling van ongeveer 0,3 procentpunten. Dit zijn Zweden, het Verenigd Koninkrijk, Spanje en Ierland. Het Portugese percentage daalde met bijna 1% (van 1,11 % to 0,21 %).

4.2.3. Overtredingen

De meeste lidstaten hebben voldoende gegevens meegedeeld over de overtredingen tijdens de betrokken periode. Griekenland heeft deze gegevens niet verstrekt. Bij de door het Verenigd Koninkrijk meegedeelde gegevens was het moeilijk om een onderscheid te maken tussen het aantal overtredingen inzake rijtijden, rusttijden of onderbrekingen. Zweden maakte geen onderscheid tussen het aantal overtredingen overeenkomstig de verschillende artikels van de verordening.

Uit de analyse van de gegevens blijkt dat het totale aantal overtredingen voor de huidige periode in een aantal lidstaten, bijv. België, Denemarken, Finland, Ierland, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk, is toegenomen. Ook de toename van het totale aantal controledagen in Oostenrijk, België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië en Luxemburg heeft hiermee te maken. In Ierland, Nederland, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden is het aantal controledagen dan weer gedaald.

Evenals in het vorige verslag blijkt dat, hoewel verschillende lidstaten een stijging opgeven, slechts een geringe toename is waar te nemen van het totaal aantal geconstateerde overtredingen in de EU. In de periode 2001-2002 zijn in totaal 1 183 379 overtredingen geregistreerd tegenover een totaal van 1 185 395 in de periode 2003-2004.

Vergeleken met de voorgaande verslagperiode is het aantal overtredingen met betrekking tot de rijtijdonderbreking en de rusttijden toegenomen, terwijl alle overige overtredingen zijn gedaald. Hoewel de helft van de lidstaten een stijging registreerde van het aantal overtredingen met betrekking tot artikel 6 (rijtijden), liet het aantal overtredingen met betrekking tot de rijtijden een daling zien. Het totale aantal overtredingen met betrekking tot artikel 7 (rijtijdonderbreking) steeg met 29% en alleen in Spanje, Luxemburg en Nederland was er sprake van een daling van deze overtredingen. Overtredingen ten aanzien van artikel 8 (rusttijden) liet een lichte stijging zien. Ook het aantal geconstateerde overtredingen betreffende artikel 14 inzake dienstregelingen en dienstroosters is aanzienlijk teruggelopen.

Aan de verhoudingen van het totale aantal geconstateerde overtredingen tot het totale aantal gecontroleerde werkdagen is te zien dat het succes van de lidstaten bij de opsporing van mogelijke overtredders sterk uiteenloopt. In de periode 2003-2004 waren Oostenrijk, Duitsland en Finland het meest succesvol met een gemiddeld percentage van respectievelijk 5,1, 5,0 en 4,26 opgespoorde overtredingen per 100 gecontroleerde werkdagen. In sommige landen bedroeg dit percentage iets meer dan 2 geconstateerde overtredingen per 100 gecontroleerde werkdagen (Denemarken en Italië), of iets meer dan 1 geconstateerde overtreding (Frankrijk, Ierland, Nederland, Hongarije, het Verenigd Koninkrijk, Portugal, per 100 gecontroleerde werkdagen, maar andere lidstaten haalden dit percentage niet. Het gemiddelde percentage

geconstateerde overtredingen is ongeveer hetzelfde als in de vorige verslagperiode, namelijk 2,8 geconstateerde overtredingen per 100 gecontroleerde werkdagen.

4.2.4. *De interpretatie van Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en nr. 3821/85 wordt nog steeds verfijnd door middel van uitspraken van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.*

In zijn arrest van 16 januari 2003 (Libor Cipra en Vlastimil Kvasnicka v Bezirkshauptmannschaft Mistelbach), C-439/2001, heeft het Hof vastgesteld dat wanneer een voertuig door meer dan één bestuurder wordt bemand, artikel 8, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 als *lex specialis* ten opzichte van artikel 8, lid 1, van toepassing is. Deze bepalingen moeten derhalve niet cumulatief worden toegepast en de dagelijkse rusttijd van de bestuurder moet worden genomen in een periode van 30 uur. Deze uitlegging geldt ook voor artikel 8, leden 1 en 2, van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR). Voorts heeft het Hof bepaald dat de voorschriften inzake rusttijden die gelden voor bemanningen van één bestuurder of bemanningen van ten minste twee bestuurders op voldoende duidelijke wijze voortvloeien uit de formulering van artikel 8, leden 1 en 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 alsmede uit de context en de doelstellingen ervan.

In zijn arrest van 17 maart 2005 (strafrechtelijke procedure tegen Annic Andréa Raemdonck en Raemdonck-Janssens BVBA), C-128/2004, heeft het Hof vastgesteld dat de in artikel 13, lid 1, sub g, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 gebruikte begrippen „materieel of uitrusting” in het kader van de bij artikel 3, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer ingevoerde uitzonderingsregeling, die bepaalde voertuigen vrijstelt van de verplichte uitrusting met een tachograaf, aldus moeten worden uitgelegd dat zij niet alleen betrekking hebben op „gereedschappen en werkmiddelen”, maar eveneens de goederen, zoals bouwstoffen of kabels, omvatten die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de werken die tot de hoofdactiviteit van de bestuurder van het betrokken voertuig behoren. Het Hof wees er voorts op dat alleen een afwijking kan worden toegestaan indien dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is. De bestuurder moet het betrokken materieel of de uitrusting bovendien beroepshalve gebruiken. Deze twee voorwaarden houden dus verband met de activiteiten van de bestuurder en niet met die van de betrokken onderneming.

4.2.5. *Digitale tachograaf*

De technische specificaties van de bij Verordening (EG) nr. 2135/98 van de Raad ingevoerde digitale tachograaf zijn opgenomen in bijlage IB van Verordening (EG) nr. 1360/2002 van de Commissie van 13 juni 2002 betreffende de zevende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.

De digitale tachograaf werd op 1 mei 2006 verplicht gesteld voor alle nieuwe voertuigen in alle lidstaten¹⁷. Bij de invoering van de digitale tachograaf was het vooral de bedoeling de uitvoering van de verordening inzake rijtijden te harmoniseren en de handhavingspraktijken in de lidstaten op één lijn te brengen en te verbeteren.

¹⁷ Artikel 29 van Verordening (EG) nr. 561/2006.

De digitale tachograaf zal de autoriteiten verplichten hun methodes voor de handhaving van de regels en de vervolging van overtreeders aanzienlijk te moderniseren. De Commissie heeft financiële steun verleend aan een project dat samenwerking bevordert tussen lidstaten om gemeenschappelijke plannen uit te werken voor de uitvoering, informatie uit te wisselen en geharmoniseerde en doelmatige oplossingen te ontwikkelen voor vraagstukken in verband met de uitvoering. Doelgerichte acties werden gestart om de uitvoering van de digitale tachograaf te steunen in de tien landen die in 2004 lid werden van de Europese Unie.

De bepalingen ten aanzien van de digitale tachograaf zijn sedert 16 juni 2006 eveneens van kracht in de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR), waarbij tot 16 juni 2010 een overgangsregeling geldt voor AETR-overeenkomstsluitende partijen die geen lid zijn van de Europese Unie. De digitale tachograaf wordt zo verplicht voor alle Europese derde landen die grenzen aan de Europese Economische Ruimte.

4.2.6. *Intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad*

De nieuwe Verordening (EG) nr. 561/2006¹⁸ trad op 11 april 2007 in werking, afgezien van de bepalingen die betrekking hebben op de digitale tachograaf die al eerder, namelijk op 1 mei 2006, in werking waren getreden.

In de nieuwe verordening wordt de twintig jaar oude regelgeving duidelijker gemaakt en bijgewerkt. De verordening beoogt een verbetering van de verkeersveiligheid, de arbeidsomstandigheden van de bestuurders en billijke mededinging binnen de lidstaten. Afgezien van de verbeterde sociale en veiligheidsomstandigheden zullen de nieuwe maatregelen ook zorgen voor strikt en geharmoniseerd toezicht op de naleving ervan. De verordening versterkt de bepalingen met betrekking tot de aansprakelijkheid van de werkgever en effent de weg voor gemeenschappelijke strafmaatregelen in geval van ernstige overtredingen. Op 24 mei 2007 werd een Raadgevend Comité opgericht met het oog op een consequente handhaving van de tenuitvoerlegging van de verordening.

4.2.7. *Intrekking van Richtlijn 88/599/EEG*

De nieuwe Richtlijn 2006/22/EG¹⁹ is op 1 mei 2006 in werking getreden. De lidstaten dienden de richtlijn vóór 1 april 2007 om te zetten in nationale wetgeving.

De nieuwe richtlijn houdt een geleidelijke verhoging in van het minimumaantal vereiste controles van 1 % tot 3 % van de totale werkdagen van beroepschauffeurs in 2010. Binnen dit globale percentage wordt het minimumpercentage van de wegcontroles opgetrokken van 15 tot 30 % en dat van de bedrijfscontroles van 25 tot 50 %.

Om de kwaliteit van de controles te verbeteren, beoogt de richtlijn de oprichting van een coördinerende toezichthoudende instantie in elke lidstaat die de toezichthoudende ambtenaren een lijst van interoperabele instrumenten moet verschaffen en moet zorgen voor wegeninfrastructuur met voldoende uitwijkhavens of benzinestations waar controles kunnen worden uitgevoerd.

¹⁸ PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

¹⁹ PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

Voor samenwerking tussen de toezichhoudende autoriteiten van de lidstaten wordt gezorgd door meer gezamenlijke acties, een betere uitwisseling van informatie door middel van een elektronisch netwerk en een regelgevend comité dat de uitvoering van de richtlijn moet toelichten. De lidstaten benoemen een intercommunautaire verbindinginstantie die vertegenwoordigd is in het comité. Dit regelgevend comité werd opgericht op 9 oktober 2006. Het kwam bijeen op 19 januari 2007 en hechtte zijn goedkeuring aan een uniform ziekteverzuimformulier dat in de plaats komt van de 27 verschillende nationale modellen en zo een efficiënte bijdrage levert aan het verlichten van de administratieve belasting. De Commissie hechtte bij haar beschikking van 12 april 2007 tot vaststelling van een formulier in het kader van de sociale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer haar goedkeuring aan het model.

4.2.8. De wetgeving betreffende de organisatie van de arbeidstijd in de sector wegvervoer: Richtlijn 2002/15/EG

Richtlijn 2002/15/EG²⁰ diende vóór 23 maart 2005 in nationale wetgeving te zijn omgezet. Er zijn echter lidstaten die de bepalingen van de richtlijn nog niet volledig hebben omgezet en waartegen nu een inbreukprocedure is ingeleid.

De Commissie is ervan overtuigd dat de richtlijn, indien ze in alle lidstaten wordt toegepast, zal bijdragen tot een verbetering van de sociale voorwaarden voor in het wegvervoer werkzame personen alsmede tot een verbetering van de veiligheid op de weg.

In de volgende verslagperiode 2005-2006 zal tevens de toepassing van Richtlijn 2002/15/EG worden bekeken.

4.2.9. Conclusies

Een doeltreffende toepassing van de voorschriften inzake rij- en rusttijden en rijtijdonderbreking dient ieders belang. De Commissie spoort alle lidstaten aan hun controles zowel qua aantal als kwalitatief te verbeteren, gezamenlijke controles uit te voeren en samenwerkingsinitiatieven te ontplooiën om uitwisseling van informatie en personeel te bevorderen. Dit kan de handhaving alleen maar ten goede komen en bijdragen tot meer inzicht in de manier waarop de verordening moet worden uitgevoerd.

De volgende verslagperiode zal tevens de jaren 2005-2006 omvatten. Het zal het laatste verslag zijn dat volgens de “oude” regelgeving moet worden opgesteld. Tegelijkertijd zal het eerste verslag zijn dat vergezeld gaat van een gelijktijdig uitgebracht verslag van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties over de uitvoering van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR). Het zal daarnaast ook de eerste maal zijn dat de toepassing van de richtlijn Werktijden in de periode 2005-2006 wordt besproken. Het is dan ook van het grootste belang dat de nationale verslagen op het in de verordening vastgestelde tijdstip en in het vereiste formaat worden ingediend. Informatie over de uitvoering van Richtlijn 2002/15/EG zal op diezelfde datum moeten worden ingediend.

De Commissie constateert dat alle lidstaten de norm om controles uit te voeren voor minimum 1 % van het totaal aantal door beroepschauffeurs gewerkte dagen, hebben gehaald. Nu moeten

²⁰ PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

de handhavingsautoriteiten alles in het werk stellen om het aantal controles uit te breiden, dat met ingang van 1 januari 2008 ten minste 2 % moet bestrijken van het totaal aantal gewerkte dagen.

De resultaten geven overigens nog reden tot bezorgdheid omdat het gemiddelde aantal overtredingen geen daling liet zien. Op een sterk concurrerende markt, waar ondernemingen onder druk staan om de kosten tot een minimum te beperken, moeten maatregelen worden genomen om de naleving van deze fundamentele regels te verbeteren. De Commissie heeft er alle vertrouwen in dat de nieuwe regelgeving op dit gebied een positieve bijdrage zal leveren. Zij wijst er tevens op dat de sector uitkijkt naar een uniforme en billijke handhaving en toepassing van de regelgeving inzake arbeidstijden in de hele Unie om concurrentievervalsing te voorkomen.

Alleen met meer inspanningen en investeringen van de lidstaten op het gebied van de rechtshandhaving zullen de sociale normen in de Gemeenschap op het gebied van het wegvervoer meer in acht worden genomen. In het licht hiervan zal de Commissie de ontwikkelingen op dit gebied blijven volgen, ten einde een geharmoniseerde uitvoering van de sociale wetgeving te verzekeren, het gebruik van goede praktijken aan te moedigen en ervoor te zorgen dat de regels in alle lidstaten beter en doeltreffender worden gehandhaafd.