



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.6.2000  
KOM(2000) 364 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG  
RÅDET**

**Udvikling henimod en mere sikker og konkurrencedygtig vejtransport i Fællesskabet**

# MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## Udvikling henimod en mere sikker og konkurrencedygtig vejtransport i Fællesskabet

### INDLEDNING

1. Den erhvervsmæssige vejtransport er en absolut forudsætning for, at det indre marked kan fungere tilfredsstillende, og dens markedsandel er da også i stadig stigning. Det betyder imidlertid ikke, at denne sektor ikke kender til problemer. Den står tværtimod over for flere udfordringer :
  - åbningen af adgangen til det indre marked, som har fundet sted i flere etaper inden for de seneste tolv år, og hvor sidste gang var den 1. juli <sup>(1)</sup>;
  - presset fra den stadig voksende konkurrence som følge heraf;
  - behovet for at forbedre sikkerheden inden for vejtransport;
  - nødvendigheden af at undgå konkurrenceforvridning;
  - den sociale uro, der viser sig i sektoren, og som risikerer at føre til blokeringer;
  - fremkomsten af nye fænomener m.h.t. arbejdsvilkårene for chauffører inden for vejtransport som f.eks. anvendelse af arbejdskraft, der beskæftiges ulovligt;
  - behovet for til stadighed at sikre tilpasning til udviklingen inden for det tekniske, teknologiske, miljømæssige og logistiske område;
  - intensiveringen af trafikforbindelserne til de central- og østeuropæiske stater med henblik på udvidelsen.
  
2. For at hjælpe sektoren med at tilpasse sig til disse ændringer, at fremme samhørigheden og at undgå visse forstyrrelser i det indre marked er det vigtigt:
  - at styrke betingelserne for en loyal konkurrence mellem vejtransportvirksomhederne og mellem de forskellige transportmåder;
  - at beskytte såvel de mobile vejtransportarbejdstageres og andre trafikanters sundhed og sikkerhed, især i forbindelse med transport af farligt gods, samt miljøet;
  - at fremme kvaliteten af vejtransportvirksomhedernes tjenesteydelser;
  - at udvikle beskæftigelsen i sektoren og at forbedre arbejdsvilkårene.

---

(1) Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende -EFT nr. L 279 du 12.11.1993.

3. For at nå dette mål finder Kommissionen, på grundlag af de forslag den har forelagt<sup>(2)</sup> og de forslag, der er indeholdt i dens arbejdsprogram<sup>(3)</sup>, at det er nødvendigt at bringe visse arbejdsvilkår, som påvirker konkurrencen, i ligevægt, og at indføre en række sammenhængende foranstaltninger på følgende områder:
- tilrettelæggelse af erhvervschaufførers arbejdstid;
  - visse ansættelsesvilkår for erhvervschauffører i EU;
  - kontrol med vejtransport;
  - grunduddannelse og videreuddannelse for erhvervschauffører.

Formålet med denne meddelelse er at beskrive de forskellige aspekter af vejtransport, som bør indgå i disse foranstaltninger.

### **TILRETTELÆGGELSE AF ERHVERVSCHAUFFØRERS ARBEJDSSTID**

4. Kommissionen forelagde i november 1998 et forslag til direktiv<sup>(2)</sup>, men på trods af støtte fra Europa-Parlamentet er forslaget på nuværende tidspunkt blokeret i Rådets instanser. Hovedårsagen til denne blokering er de store meningsforskelle, der er mellem medlemsstaterne, med hensyn til om selvstændige chauffører skal omfattes af direktivets anvendelsesområde eller ej.

Desuden skal følgende bemærkes:

- forsøget på, under det finske formandsskab, at foretage en skelnen mellem "ægte" selvstændige chauffører (som kan udelukkes fra direktivet) og "falske" selvstændige chauffører, (som skal medtages i direktivet), mislykkedes;
- i betragtning af blokeringen i Rådet vil opretholdelsen af forslaget i den nuværende form kun kunne føre til et nederlag;
- den seneste ændring af direktivet om arbejdstidens tilrettelæggelse<sup>(4)</sup> (det generelle direktiv) som indebærer, at mobile arbejdstagere inden for vejtransportsektoren også omfattes, medfører ikke den ønskede grad af harmonisering, især med hensyn til definitionen på arbejdstid. Det pågældende forslag til direktiv<sup>(2)</sup> om vejtransport omfatter en fælles definition på arbejdstiden, medens det generelle direktiv om arbejdstidens tilrettelæggelse<sup>(4)</sup> på dette punkt henviser til den nationale lovgivning og/eller national praksis.

---

(2) Forslag til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører (KOM(1998) 662 endelig udg.) Den arbejdstid, der her tales om, omfatter udover kørsel hovedsagelig af- og pålæsning af køretøjet.

(3) KOM (2000) 155 endelig udg. af 9. februar 2000.

(4) Direktiv 2000/34/EF om ændring af Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, for at dække sektorer og aktiviteter, der ikke er omfattet af det pågældende direktiv. (EFT. nr. ....)

5. På trods af at det ud fra hovedsagelig trafikikkerhedsmæssige grunde og for at harmonisere konkurrencevilkårene var fuldtud berettiget at medtage selvstændige chauffører, vil Kommissionen for at bidrage til, at der kan opnås et resultat inden for kort tid, og i betragtning af at de fælles regler om køretid og hvileperioder gælder for selvstændige chauffører, ligesom de også vil være omfattet af de i pkt. 8 – 11 nævnte kontrolforanstaltninger, acceptere ideen om midlertidigt at udelukke de selvstændige chauffører fra direktivet, på betingelse af at denne ide kan opnå tilstrækkelig tilslutning. Først efter drøftelserne i Rådet og Europa-Parlamentet inden for rammerne af behandlingen af denne meddelelse samt høring af arbejdsmarkedets parter vil Kommissionen kunne overveje at fremsætte et nyt forslag, som udelukker selvstændige chauffører fra direktivet.

**Tidsplan** for disse drøftelser: øjeblikkelig aktion.

### **VISSE BESKÆFTIGELSESVILKÅR FOR CHAUFFØRER**

6. Et stadigt stigende antal chauffører (ofte fra tredjelande) beskæftiges ulovligt som førere af EU-køretøjer, som udfører transport mellem medlemsstaterne på vilkår, der er i strid med fællesskabsbestemmelserne (lavere løn, næsten ubegrænset arbejdstid, dårlig social dækning). Denne situation forårsager konkurrenceforvridning i det indre marked mellem transportmåder og mellem transportvirksomheder. Den risikerer også at forårsage sikkerhedsproblemer, lige som den medfører en forringelse af beskæftigelsesvilkårene og dermed en generel destabilisering af beskæftigelsen i Unionen.

Kommissionen tjenestegrene afholdt den 23. marts 2000 et møde med regeringsekspertes. På dette møde blev der behandlet forskellige aspekter af denne situation, som f.eks. aspekter vedrørende transport og beskæftigelsesvilkår samt kontrol og gennemførelse.

7. Den løsning, der blev foreslået på grundlag af de holdninger, som medlemsstaterne gav udtryk for, opnåede bred tilslutning fra det eksperter, der var til stede på mødet, og kan resumeres således:
- ved en ny forordning indføres der pligt for medlemsstaterne til at udstede en "førerattest" for enhver fører af et køretøj, der er omfattet af en fællesskabstilladelse, der er udstedt i henhold til de fælles regler<sup>(5)</sup>;
  - denne enslydende attest vil gøre det muligt overalt i Fællesskabet at kontrollere, om førerens beskæftigelsesvilkår er i overensstemmelse med reglerne;
  - attesten udstedes af de kompetente myndigheder i medlemsstaterne til transportvirksomheder, der er indehavere af EU-tilladelsen i henhold til forordning 881/92, og disse skal så overdrage den til hver enkelt af deres chauffører (transportvirksomheden har medansvar for alle overtrædelser af de bestemmelser, der er nævnt i ovenstående led).

---

(5) Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats områder (EFT nr. L 95 af 9.4.1992, s. 1).

Nogle af disse aspekter kan knyttes sammen med emnerne i Meddelelsen om indvandrer- og asylpolitikken<sup>(6)</sup> samt resultattavlen vedrørende fremskridt henimod oprettelsen af et område med "frihed, sikkerhed og retfærdighed i EU"<sup>(7)</sup> og Meddelelsen om sort arbejde<sup>(8)</sup>. Imidlertid tages der i det forslag til forordning, der er nævnt ovenfor, og som er anført i Kommissionens arbejdsprogram for dette år, vedtaget den 9.2.2000 (jf. fodnote 3) hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende inden for vejtransport..

**Tidsplan:** Forslaget vil blive forelagt i september/oktober 2000.

## **KONTROL MED VEJTRANSPORT**

8. Hvis de fælles og de nationale regler skal være effektive, er det naturligvis nødvendigt, at de anvendes rigtigt. En forudsætning herfor er, dels at reglerne accepteres af erhvervet, dels at medlemsstaterne indfører kontrolsystemer og sanktioner.
9. Indførelsen af den elektroniske fartskriver fra og med udgangen af 2002 er et stort fremskridt m.h.t. kontrolmidlernes ydeevne. Det er helt sikkert, at det elektroniske kontrolapparat i væsentlig grad vil forbedre overholdelsen af reglerne, især fordi de registrerede data beskyttes bedre, og fordi det bliver muligt at foretage en lang række kontroller i løbet af en kort periode.

**Tidsplan:** Aktionen, som allerede er igangsat ved forordning (EF) nr. 2135/98<sup>(9)</sup>, bliver effektiv fra udgangen af 2002 eller begyndelsen af 2003.

10. Kommissionens arbejdsprogram for 2000 indeholder en meddelelse om kontrol og sanktioner inden for vejtransport. Formålet er at forbedre effektiviteten og sammenhængen mellem de kontroller, som medlemsstaternes kompetente myndigheder foretager. I denne forbindelse vil meddelelsen indeholde en række hensigtsmæssige foranstaltninger, som f.eks. systematisk udveksling af oplysninger, koordinering af kontrolaktiviteter og periodiske samråd mellem de nationale administrationer samt uddannelse af kontrollører. Meddelelsen vil kunne resultere i henstillinger til medlemsstaterne eller samordnede aktioner mellem medlemsstaterne med støtte fra Kommissionen.

**Tidsplan:** Aktionen starter i andet halvår af 2000.

11. Endelig er det planen at stramme bestemmelserne i direktiv 88/599/EØF<sup>(10)</sup>, som i dag forpligter medlemsstaterne til at kontrollere 1% af chaufførernes arbejdsdage

---

(6) KOM (1994) 23 af 23. februar 1994.

(7) KOM (2000) 167 endelig udg. af 24. marts 2000.

(8) KOM (1998) 219 endelig udg. af 7. april 1998.

(9) Forordning (EF) nr. 2135/98 om ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og direktiv 88/599/EØF (EFT nr. L 274 af 9. oktober 1998, s. 1)

m.h.t. overholdelse af disse køre- og hvileperioder. Ændringen af direktivet går ud på at forhøje denne 1%, eventuelt gradvis, så antallet af kontroller øges betydeligt. Som følge af indførelsen af den elektroniske fartskriver fra og med 2002, vil det teknisk set være lettere at øge antallet af disse kontroller, men på den anden side skal det også sikres, at transportvirksomhederne ikke af den grund undlader at anvende den elektroniske fartskriver og dermed at forny deres vognpark.

**Tidsplan:** Forslaget vil blive forelagt ved udgangen af 2000 eller begyndelsen af 2001.

## **ERHVERVSUDDANNELSE**

12. På nuværende tidspunkt findes der kun to fællesskabsakter om erhvervsuddannelse af chauffører, nemlig:
- Direktiv 76/914/EØF<sup>(11)</sup> om uddannelse af visse førere, men det omfatter en meget begrænset gruppe (visse førere mellem 18 og 21 år), og det er ikke længere helt tilpasset til nutidens behov;
  - direktiv 91/439/EØF<sup>(12)</sup> om førerbevis, men disse bestemmelser tager ikke hensyn til de specifikke krav, der stilles til førere inden for vejtransport.

Desuden har to medlemsstater vedtaget nationale regler om adgang til udøvelse af erhvervet som erhvervschauffør.

13. Hvis kvaliteten af de tjenesteydelser, som udføres af vejtransporterhvervet skal forbedres, og erhvervet som erhvervschauffør gøres mere respekteret og tiltrækkende, trafiksikkerheden forbedres og arbejdskraftens frie bevægelighed lettes, er det nødvendigt at indføre nye fælles regler, som tager hensyn til den tekniske udvikling og viden på området. Begreber som trafiksikkerhed, rationel kørsel, herunder besparelser vedrørende ikke-vedvarende energi samt nedsættelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne, ydelseernes kvalitet, førerens sundhed, bestemmelserne vedrørende transport, arbejde og sikkerhed og kendskab til vejtransportens økonomiske og sociale miljø, bør udvikles og indgå i en moderniseret erhvervsuddannelse. Kommissionens tjenestegrene har indledt det forberedende arbejde med hensyn til forelæggelse af et forslag til direktiv, som fastsætter fælles regler for den obligatoriske grunduddannelse for alle nye erhvervschauffører, der udfører kørsel med motorkøretøjer til gods- eller passagertransport og videreuddannelse af alle erhvervschauffører med regelmæssige mellemrum. Erhvervet bør inddrages i et tæt samarbejde om erhvervsuddannelsen.

---

(10) Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT nr. L 325 af 29. november, s. 55).

(11) Rådets direktiv 76/914/EØF af 16. december 1976 om minimumsniveauet for uddannelse af visse førere af køretøjer i transport ad landevej (EFT nr. L 357 af 29.12.1976, s. 36).

(12) Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort (EFT. nr. L 237 af 24.08.1991, s. 1).

**Tidsplan:** Der vil blive forelagt et forslag ved udgangen af 2000 eller begyndelsen af 2001.

\*\*\*\*\*

14. I denne forbindelse bør det vanskelige spørgsmål om, hvorvidt de fælles køre- og hviletidsbestemmelser for erhvervschauffører<sup>(13)</sup> bør ændres, behandles senere.

Da de selvstændige chauffører sandsynligvis ikke bliver omfattet af anvendelsesområdet for direktivet om tilrettelæggelse af arbejdstiden, ville det på den ene side være fornuftigt at reducere de køre- og hviletider for erhvervschauffører, der er fastsat i forordning (EØF) nr. 3820/85, da denne forordning også gælder for selvstændige chauffører.

På den anden side er det vigtigt at udvise forsigtighed, inden man i givet fald begynder at ændre disse regler, fordi:

- de maksimale køretider og de minimale hviletider har eksisteret i ca. femten år, de er velkendte af alle i branchen og har bevist deres værdi, og ingen har anfægtet dem;
- hvad der imidlertid mangler er, at disse fælles regler overholdes fuldtud og anvendes; de aktioner, der er nævnt i pkt. 8 til 11 ovenfor, vil kunne forbedre situationen væsentligt;
- som følge af ændringen af det generelle direktiv om tilrettelæggelsen af arbejdstiden, som netop er blevet formelt vedtaget<sup>(14)</sup>, er mobile arbejdstagere (lønarbejdere) inden for vejtransport frem over også omfattet af den maksimale gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 48 timer, hvilket er den generelle regel, der er blevet indført ved det pågældende direktiv.

### **KONKLUSION:**

15. Vanskelighederne inden for vejtransporten bør løses, og samhørigheden i denne sektor bør styrkes. Hvis dette skal lykkes, må der findes en samlet løsning. En politik, der omfatter en række sammenhængende og indbyrdes afvejede forskellige foranstaltninger, er den eneste, der vil bære frugt. Denne meddelelse indeholder de aktioner, som er nødvendige for at gennemføre en sådan global og sammenhængende politik vedrørende aspekter som trafiksikkerhed, konkurrenceevne, de økonomiske og sociale forhold inden for vejtransport, med henblik på at nå frem til en politisk aftale i Rådet i løbet af sidste halvdel af dette år, som kan sikre, at vejtransportsektoren i Fællesskabet udvikler sig til at være af høj kvalitet, sikker og mere konkurrencedygtig.

---

(13) Forordning (EØF) nr. 3820/85 (EFT nr. L 370 af 31.12.85, s. 1).

(14) Jf. fodnote 4