KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.8.2009
KOM(2009) 416 endelig

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen i 2005-2006 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport

(24. rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af sociallovgivningen for vejtransport)

{SEC(2009)1100}

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen i 2005-2006 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport

(24. rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af sociallovgivningen for vejtransport)

RESUMÉ

Denne rapport fra Kommissionen vedrører gennemførelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85[1] om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport. Forordningen fastlægger bestemmelser for maksimale køretider og minimale pauser og hvileperioder for erhvervschauffører samt kontrolprocedurer herfor. I henhold til det ledsagende direktiv 88/599/EØF[2] om standardkontrolprocedurer skal medlemsstaterne sikre, at mindst 1 % af alle arbejdsdagene for erhvervschauffører, der kører lastbiler og busser, kontrolleres, enten gennem kontrol i transportvirksomhedernes lokaler eller på vejene.

Medlemsstaterne har trods deres rapporteringsforpligtelse haft alvorlige forsinkelser med fremsendelsen af deres oplysninger. For at undgå forsinkelser med den næste rapport er det af største vigtighed, at medlemsstaternes rapporter for 2007-2008 er Kommissionen i hænde senest 30. september 2009. Disse rapporter skal også indeholde oplysninger om gennemførelsen af arbejdstidsdirektivet 2002/15/EF[3] om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, jf. direktivets artikel 13, stk. 1. Det vil sætte Kommissionen i stand til at udarbejde en fuldstændig rapport med al relevant information om gennemførelsen af sociallovgivningen for vejtransport.

Østrig, Frankrig, Italien og Spanien har i rapporteringsperioden øget det samlede antal kontrollerede arbejdsdage. Det gennemsnitlige antal kontrollerede arbejdsdage (indlændinge og udlændinge under ét) var mere eller mindre det samme i perioden 2005-2006 med omkring 2,4 mio. sammenholdt med et gennemsnit på 2,3 mio. kontrollerede arbejdsdage i den foregående rapporteringsperiode.

Bortset fra Cypern, Estland, Irland, Nederlandene, Portugal og Sverige havde alle medlemsstater kontrolleret mere end den obligatoriske 1 % af alle arbejdsdage, og Østrig, Frankrig, Tyskland, Italien, Polen og Spanien lå over grænsen på 2 %, som fra den 1. januar 2008 er den obligatoriske tærskel. Schweiz lå også over tærsklen.

Det samlede antal overtrædelser, der blev konstateret i EU og rapporteret til Kommissionen, faldt en anelse, selv om det steg i nogle få medlemsstater. Sammenlignet med den foregående

---

1 Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

2 Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, EFT L 325 af 29.11.1988, s. 5.

3 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, EFT L 80 af 23.2.2002, s. 35.

rapporteringsperiode faldt antallet af konstaterede overtrædelser med hensyn til pauser, hvileperioder og køretid, mens der til gengæld kunne konstateres en stigning i overtrædelser vedrørende fartplaner og arbejdstidsplaner. De hyppigst forekommende overtrædelser vedrørte artikel 7 i forordningen (pauser), hvor der blev konstateret 425 195 overtrædelser. I den foregående rapporteringsperiode vedrørte det højeste antal overtrædelser artikel 8 i forordningen (hvileperioder, 435 849).

Virkningerne af den nye forordning (EF) nr. 561/2006[4] om køretid og hvileperioder og gennemførelsesdirektiv 2006/22/EF[5] om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85, der har været i kraft siden 11. april 2007 og 1. maj 2006, kunne ikke måles i rapporteringsperioden. Det forventes dog, at disse nye regler vil gøre det lettere at håndhæve sociallovgivningen. De fastlægger en målrettet tilgang, der er baseret på risikovurderinger, styrker samarbejde mellem medlemsstaterne og giver Kommissionen gennemførelsesbeføjelser, navnlig med hensyn til minimumsstandarder for vejkontrol og kontrol i virksomhedernes lokaler, standardudstyr til håndhævelsesenheder og fastlæggelse af, hvilke faktiske omstændigheder der kan betragtes som overtrædelser. Disse beføjelser udøves med bistand fra et forskriftsudvalg. Der skal fokuseres yderligere på effektiv og harmoniseret gennemførelse af den nye forbedrede sociallovgivning.

1. INDLEDNING

Denne rapport, som dækker den toårige periode 2005-2006, er baseret på information fra medlemsstaterne, som disse har fremsendt på den standardformular, der blev indført i overensstemmelse med Kommissionens beslutning af 22. februar 1993[6].

Indberetningerne var for det meste komplette, men kvaliteten var nogle gange mangelfuld. F.eks. opgav Grækenland ikke data om overtrædelser. Nogle medlemsstater som Slovenien og Den Tjekkiske Republik fremsendte kun rapporter for dele af rapporteringsperioden. Nogle fulgte ikke helt rapporteringsmodellen og skelnede ikke korrekt mellem de tre forskellige grupper af førere, der skulle kontrolleres (indenlandske, fra andre medlemsstater eller fra tredjelande).

For første gang skulle de medlemsstater, som tiltrådte i 2004, fremsende deres rapporter for 2005-2006. Rumænien og Bulgarien skulle, da de først blev medlemsstater af Den Europæiske Union fra den 1. januar 2007, dvs. efter rapporteringsperioden, ikke fremsende nationale rapporter. Rumænien fremsendte imidlertid en fuldstændig rapport, som dækkede hele perioden.

Schweiz indgav også data til Kommissionen.

---

4 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

5 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF, EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

6 Kommissionens beslutning af 22. februar 1993 om udformning af en model til den standardformular, der er omhandlet i artikel 6 i Rådets direktiv 88/599/EØF for så vidt angår vejtransport, EFT L 72 af 25.3.1993, s. 33.

2. OVERSIGTSTABELLER

2.1. Kontroller: resumé

Nedenstående tabel viser antallet af dage, der rent faktisk blev kontrolleret som en del af det minimumsantal arbejdsdage, der skulle kontrolleres i rapporteringsperioden (1. januar 2005 – 31. december 2006).

Medlemsstat	- a - Minimalt antal arbejds-dage, der skal kontrol-leres	- b - Antal kontrolle-rede arbejdsdage (indlæn-dinge)	- c - Antal kontrolle-rede arbejdsdage (udlæn-dinge)	- d - Samlet antal kontrollerede arbejdsdage	- e - Antal kontrollerede arbejdsdage i forhold til det minimale antal dage, der skal kontrolleres (d/a).
Østrig	470736	875914	510678	1386592	2,95
Belgien	726000	965414	152065	1117479	1,54
Cypern	77589	4738		4738	0,06
Den Tjekkiske Republik[7]	265491	1159843	219308	1379151	(5,19)
Danmark	220000	284455	27985	312440	1,42
Estland	61160	37189	2290	39479	0,65
Finland	334000	379920	79033	458953	1,37
Frankrig[8]	2505000	8958405	2073646	11032051	4,4
Tyskland	5717462	7571798	5586304	13158102	2,3
Grækenland	6402	29646	917	30563	(4,77)
Ungarn	560000	639530	132494	772024	1,37
Irland	904700	632710	89	632799	0,70
Italien	3268176	7441167	934095	8375262	2,56
Letland	305662	485697	73915	559612	1,83
Litauen	251660	237567	78807	316374	1,26
Luxembourg	51201	72091	15923	88014	1,72
Malta	103	1001	65	1066	(10,34)
Nederlandene	595405	471571	59831	531402	0,89
Polen	1286126	5063096	3479674	8542770	6,64
Portugal	585 077[9]	99613	518	100131	0,17
Rumænien	410106	428043	72680	500723	1,22
Slovakiet	164027	202278	1519	203797	1,24
Slovenien[7]	80000			81059	(1,01)
Spanien	1912819	4138122	438912	4577034	2,39
Sverige	528000	414891	96227	511118	0,97
Det Forenede Kongerige	2254506	3157534	484546	3642080	1,62

[7] Rapporten omfatter kun 2006.

[8] Frankrig skelner ikke mellem indlændinge og udlændinge eller mellem andre medlemsstater og tredjelande, men mellem bosiddende og ikke-bosiddende. I tabellen figurerer bosiddende som indlændinge og ikke-bosiddende som udlændinge.

[9] Medlemsstaten har ikke fremsendt data; tallet er derfor taget fra den foregående rapporteringsperiode.

Schweiz	412040	1646858	331930	1978788	4,80

Tabellen viser, at det lykkedes for de fleste medlemsstater at opfylde målet på 1 % af alle arbejdsdage, der skulle kontrolleres. Undtagelserne var Cypern (0,06), Estland (0,65), Irland (0,70), Nederlandene (0,89), Portugal (0,17) og Sverige (0,97).

Sloveniens rapport omfatter kun 2006, og der skelnes ikke mellem ind- og udlændinge i de arbejdsdage, der er kontrolleret. Det gør det umuligt at drage nogen konklusioner om balancen mellem kontroller af disse to grupper.

Tallene tyder på, at nogle af oplysningerne er blevet indberettet med fejl. I Grækenlands tilfælde er det usandsynligt, at kun 1 345 køretøjer skulle være omfattet af forordning (EF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport, eftersom Grækenland har indberettet 3 997 bekræftede kopier af EF-tilladelser inden for rammerne af forordning (EØF) nr. 881/92[10] om adgang til markedet for vejgodstransport.

En lignende kommentar gælder for Malta, hvor antallet af bekræftede kopier af EF-tilladelser i samme grad overstiger antallet af køretøjer, som er omfattet af forordningen, hvilket giver et minimumsantal af arbejdsdage, der skal kontrolleres, på kun 103.

I Den Tjekkiske Republiks tilfælde er antallet af kontroller, som rapporteres gennemført, særligt højt sammenlignet med tallet for to år for lande med lignende kendetegn som f.eks. Østrig eller Ungarn, selv om Tjekkiets rapport kun omfatter 2006. Indtil disse tal er yderligere kontrolleret, tages der ikke yderligere hensyn til det aritmetisk beregnede forhold.

En rapport, som blev indgivet tidligere for årene 2004-2005, kunne ikke tages i betragtning, da det ikke klart kunne fastslås, hvilke kontroller der var udført i 2004 (og derfor ikke ville være omfattet af rapporteringsperioden), og der desuden manglede en beregning af minimumsantallet af kontroller, der skulle gennemføres.

I alle disse rapporter er det beregnede forhold sat i parentes og vil ikke blive taget yderligere i betragtning.

2.2. Overtrædelser: resumé

Antal registrerede overtrædelser: Artikel 6, 7, 8 og 14 i forordning (EØF) nr. 3820/85

Oversigt efter medlemsstat

Medlemsstat	Personbefordring				Gods				I alt
	Indlæn-dinge	EU-lande	Tredje-lande	Udlæn-dinge i alt	Indlæn-dinge	EU-lande	Tredje-lande	Udlæn-dinge i alt	

[10] 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 medlemsstaters områder, EFT L 95 af 9.4.1992, s. 1.

Østrig	1425	1305	835	2140	28249	13351	4309	17660	49474
Belgien[11]	254	252	19	271	2099	6643	561	7204	9828
Cypern	248				337				585
Medlemsstat	Personbefordring				Gods				I alt
	Indlæn-dinge	EU-lande	Tredje-lande	Udlæn-dinge i alt	Indlæn-dinge	EU-lande	Tredje-lande	Udlæn-dinge i alt	
Den Tjekkiske Republik	1005	88	13	101	5894	1779	256	2035	9035
Danmark	120				3279				3399
Estland	12	2	0	2	261	55	5	60	335
Finland	921	0	0	0	11548	18	23	41	12510
Frankrig[12]	106213	24989		24989					131202
Tyskland	19403	810	568	1378	631815	45832	7448	53280	705516
Grækenland[13]									
Ungarn	288	67	163	230	6795	2250	2679	4929	12242
Irland	192	4		4	8495	37		37	8728
Italien	10090	1777	222	1999	66626	4127	793	4920	83635
Letland	12	1	0	1	322	34	0	6	341
Litauen	120	73	77	150	568	292	457	749	1587
Luxembourg	12	0	0	0	68	99	0	99	179
Malta[13]						3			3
Nederlandene	424	134	21	155	8311	2412	190	2602	11492
Polen	13671	968	257	1225	47536	25557	7307	32864	95296
Portugal	56	18	0	18	517	16	0	16	607
Rumænien	8842	0	400	400	30286	0	2948	2948	42476
Slovakiet	2128	54	1	55	33640	1506	202	1708	37531
Slovenien									1006
Spanien	4913	448	493	941	73007	5907	1566	7473	86334
Sverige	818	104	11	115	3831	926	47	973	5737
Det Forenede Kongerige	2777	201	16	217	29142	15664	1305	16969	49105
Schweiz					7592	7251	70	7321	14913

Oversigt efter kategori af overtrædelser

Artikel	Type overtrædelse	Antal overtrædelser
6	Køretider	297244
7	Pauser	425195
8	Hvileperioder	241365
14	Fartplan og arbejdstidsplan	52951
I alt		1016755

[11] De data, der er indberettet af politi og arbejdstilsyn, er ikke medtaget i ovenstående oversigt, da de ikke var tilstrækkeligt opdelte.

[12] Tallene gælder godstransport og personbefordring.

[13] Medlemsstaten har ikke fremsendt data.

Den belgiske rapport viser, at det samlede antal indlændinge, der blev kontrolleret på vejene, beløb sig til 35 761, og at 59 264 kontroller vedrørte udlændinge i Belgien. Det gav næsten samme antal overtrædelser, som blev konstateret for personbefordring for ind- og udlændinge. Med hensyn til godstransport var det antal overtrædelser, der var begået af udlændinge, over tre gange højere end det antal overtrædelser, der var begået af indlændinge.

En lignende kommentar gælder for Litauen. Mens antallet af kontroller vedrørende indlændinge er højere end antallet for udlændinge, er antallet af konstaterede overtrædelser næsten det samme for indlændinge og udlændinge, for så vidt angår personbefordring. Hvad angår godstransport, er antallet af overtrædelser, som er konstateret ved kontroller af udlændinge, betydeligt højere end tallet for indlændinge. I Luxembourg var det samlede antal udlændinge, som blev kontrolleret på vejene, dobbelt så stort som antallet af indlændinge.

Også i Slovenien var det samlede antal udlændinge, som blev kontrolleret på vejene, langt højere end antallet af indlændinge.

For Den Tjekkiske Republiks vedkommende er antallet af konstaterede overtrædelser særdeles lavt, navnlig i betragtning af det ekstraordinært høje antal arbejdsdage, der rapporteres at være blevet kontrolleret.

Hvad angår fordelingen af kontroller af ind- og udlændinge, skal der mindes om, at kontrollerne skal gennemføres uden forskelsbehandling.

3. FORBINDELSER OG SAMARBEJDE MELLEM MEDLEMSSTATERNE

I henhold til artikel 5, stk. 1, i direktiv 88/599/EØF om standardkontrolprocedurer skal medlemsstaterne mindst to gange om året træffe samordnede foranstaltninger. I henhold til artikel 5 i direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 øges minimumsantallet af samordnede kontrolaktioner til seks gange om året fra og med 2007.

Imidlertid har kun Østrig udtrykkeligt rapporteret, at landet har taget del i grænseoverskridende kontrolaktioner. Disse kontrolforanstaltninger blev koordineret af Euro Control Route (ECR). Der blev gennemført samordnede kontrolaktioner med det tyske forbundskontor for godstransport (Bundesamt für Güterverkehr –BAG).

4. BEMÆRKNINGER OG KONKLUSIONER

4.1. Forslag fra medlemsstaterne

Medlemsstaterne fremsatte ingen forslag i deres nationale rapporter.

4.2. Bemærkninger

Selv om bestemmelserne vedrørende køretid og hvileperioder nu har været i kraft i næsten 30 år, er der stadig forskel på, hvor grundigt medlemsstaterne håndhæver dem. Dette skader målet om at øge færdselssikkerhed og loyal konkurrence og samtidig forbedre førernes arbejdsvilkår.

De nye bestemmelser i forordning (EF) nr. 561/2006 om køretid og hvileperioder og direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 trådte i kraft henholdsvis den 11. april 2007 og den 1. maj 2006. Med den obligatoriske indførelse af den digitale fartskriver fra maj 2006 for nye køretøjers vedkommende er håndhævelsen af reglerne for køretid og hvileperioder blevet forbedret betydeligt. Det kan være en af grundene til det lette fald i det samlede antal overtrædelser, der er indberettet.

Der forventes yderligere forbedringer med de nye bestemmelser, som trådte i kraft i 2006 og 2007.

4.2.1. Fremsendelse af data

Visse medlemsstater er ikke særlig punktuelle med at fremsende oplysninger til Kommissionen, og det hindrer den i at sammensætte rapporten på et tidligt tidspunkt. Dertil kommer, at fremsendelsen af data, der ikke følger rapporteringsmodellen, eller af ufuldstændige data yderligere hindrer en generel sammenligning mellem landene.

De pågældende medlemsstater skal selv henvende sig vedrørende specifikke spørgsmål om dataenes præcision og troværdighed, jf. de nærmere detaljer i punkt 2.1. og 2.2.

Medlemsstaterne mindes om, at fremsendelsen af komplette rapporter i overensstemmelse med rapporteringsmodellen er en forpligtelse, der er pålagt medlemsstaterne ved forordning (EØF) nr. 3820/85.

Der er blevet indført en ny rapporteringsmodel for at tage hensyn til udviklingen i EU-reglerne om køretid og hvileperioder. De nye rapporteringskrav, der er fastlagt ved Kommissionens beslutning af 22. september 2008[14] (baseret på forordning (EF) nr. 561/2006 om køre- og hviletid og direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85), omfatter navnlig oplysninger om nationale undtagelser, som medlemsstaterne har givet i medfør af artikel 13, stk. 1, i forordning 561/2006, og nøjere oplysninger om kontrol af køretøjer. Den indeholder også en standardformular til rapporter om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF.

4.2.2. Kontroller

De fleste medlemsstater har været mere eller mindre stabile med hensyn til antallet af kontroller.

Østrig, Italien, Frankrig og Spanien øgede antallet af deres kontroller, mens Luxembourg og Tyskland angav et fald på ca. 3 %. I den foregående rapporteringsperiode kontrollerede Tyskland 5,06 % af alle arbejdsdage, mens der i den nuværende rapporteringsperiode kun blev kontrolleret 2,3 %. I Luxembourg faldt andelen af arbejdsdage, der blev kontrolleret, fra 4 % i 2003-2004 til 1,72 % i den aktuelle rapporteringsperiode. Luxembourg angav ingen forklaringer i sin rapport, mens Tyskland oplyste, at antallet af køretøjer, der var omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85, og dermed også det minimale antal kontroller næsten var fordoblet siden den sidste rapporteringsperiode.

---

[14] Kommissionens beslutning af 22. september 2008 om udformning af den standardformular til rapportering, der er omhandlet i artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006, (K(2008)5123 endelig).

Næsten alle medlemsstater opfyldte den grundlæggende standard på 1 % kontrollerede arbejdsdage, og Østrig, Frankrig, Tyskland, Italien, Polen og Spanien lå på over 2 %.

Der var dog nogle medlemsstater, som ikke opfyldte bestemmelserne vedrørende minimumsantallet af arbejdsdage, der skulle kontrolleres.

Der blev gennemført færrest kontroller i Cypern (0,06 %), Portugal (0,17 %), Estland (0,65 %), Irland (0,70 %), Nederlandene (0,89 %) og Sverige (0,97 %). I betragtning af den foregående periode anmodes disse medlemsstater om hurtigst muligt at træffe de fornødne korrigerende foranstaltninger. Portugal og Sverige opfyldte for anden gang i træk ikke deres kontrolforpligtelser (2003-2004: henholdsvis 0,21 % og 0,98 %). Nederlandene, som havde opfyldt 1 %-tærsklen i den foregående rapporteringsperiode, rapporterede en alvorlig nedgang. I betragtning af de anførte landes svage indsats må det forventes, at de vil få alvorlige vanskeligheder med at opfylde den nye 2 %-tærskel, der gælder fra den 1. januar 2008 i medfør af direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.

4.2.3. Overtrædelser

Generelt kan det fastslås, at der har været en nedgang i det samlede antal konstaterede overtrædelser, selv om det var første gang, de nye medlemsstater skulle fremsende deres rapporter[15].

De analyserede data viser, at der er konstateret flere overtrædelser i følgende medlemsstater: Østrig, Nederlandene, Spanien og Det Forenede Kongerige. Mens der f.eks. i Østrig og Det Forenede Kongerige også har været en forøgelse af det samlede antal kontroller, er dette tal faldet for Nederlandenes vedkommende. I Spanien var antallet af konstaterede overtrædelser næsten fordoblet, mens det samlede antal arbejdsdage, der blev kontrolleret, kun steg med lidt under en femtedel i EU og Schweiz.

Da de fleste medlemsstater rapporterede et fald i antallet af konstaterede overtrædelser, faldt det samlede antal konstaterede overtrædelser også. Mens medlemsstaterne i 2003-2004 rapporterede i alt 1 185 395 tilfælde, var det samlede tal for 2005-2006 1 016 755 tilfælde (Schweiz rapporterede 14 913 tilfælde), selv om anvendelsesområdet for forordning (EØF) 3820/85 er blevet større med tiltrædelsen af 10 nye medlemsstater i 2004. En af forklaringerne på denne udvikling kan være de første positive virkninger af indførelsen af den nye digitale fartskriver, som muliggør en bedre håndhævelse og opfyldelse af sociallovgivningen inden for vejtransport.

Det er vanskeligt at analysere udviklingen mellem 2005 og 2006, da mange medlemsstater ikke opdelte deres rapporter, idet dette ikke er obligatorisk.

De mest hyppige overtrædelser vedrørte pauser, som udgjorde 41,81 % af de konstaterede overtrædelser. I den foregående periode vedrørte kun 36,36 % af de konstaterede overtrædelser pauser. I 2003-2004 var det hviletid, som stod for den største andel konstaterede overtrædelser (36,76 %).

---

[15] Kvaliteten af dataene fra de fleste medlemsstater er tilstrækkelig god. Grækenland fremsendte - ligesom for perioden 2003-2004 – ingen data. Danmark fremsendte ufuldstændige data vedrørende udlændinge. I Sloveniens tilfælde var der ikke skelnet klart mellem indlændinge, EU-medlemsstater og tredjelande inden for personbefordring og godstransport.

Sandsynligheden for at konstatere en overtrædelse under en kontrol af arbejdsdage var højest i Slovakiet (18,41), Rumænien (8,48) og Tyskland (5,36), mens risikoen for konstatering var særlig lav i Letland (0,06), Litauen (0,5) og Portugal (0,61).

4.2.4. Fortolkning af Rådets forordninger nr. 3820/85 og 3821/85 i EF-domstolens domme

Siden sidste rapport har EF-domstolen afsagt tre domme vedrørende forordning (EØF) nr. 3820/85. Den første var i sag C372/03 af 15. september 2005 (Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod Forbundsrepublikken Tyskland). Det spørgsmål, Domstolen skulle tage stilling til, vedrørte påstanden om, at Tyskland overtrådte artikel 5, stk. 1, litra b), i forordning 3820/85 ved at udstede kørekort til køretøjer i kategori C1 eller C1+E til førere under 18 år.

Domstolen erklærede, at hverken direktiv 91/439 om kørekort eller forordning nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport fastsatte mulighed for at fravige alderskravet på 18 år for udstedelse af kørekort til kategori C1 og C1+E.

I en anden sag, C-93/05 (Teemu Hakala mod Oy L. Simons Transport Ab), vedrørende artikel 10 i forordning 3820/85 konkluderede Domstolen, at en aflønningsordning, der er baseret på den tilbagelagte strækning, er i strid med denne bestemmelse, medmindre en sådan ordning ikke er til fare for færdselssikkerheden. Det tilkommer den nationale ret under hensyn til hovedsagens samtlige omstændigheder at vurdere, om dette er tilfældet.

I sag C-128/04 af 17. marts 2005 (Raemdonck og Raemdonck Janssens) statuerede Domstolen, at udtrykket "materiel eller udstyr" i artikel 13, stk. 1, litra g), i forordning nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport skal fortolkes således, at det ikke udelukkende henviser til "redskaber og værktøj", men også omfatter de materialer, herunder byggematerialer eller kabler, der er nødvendige for gennemførelsen af de arbejder, der henhører under føreren af det pågældende køretøjs hovedvirksomhed. En sådan aktivitet, der ifølge ordlyden af artikel 13, stk. 1, litra g), ikke kan bestå i kørsel af køretøjet, skal udgøre førerens og ikke den berørte virksomheds hovedvirksomhed.

4.2.5. Ændringer af lovgivningen

Den nye forordning (EF) nr. 561/2006 om køre- og hviletid trådte i kraft den 11. april 2007 bortset fra bestemmelserne vedrørende den digitale fartskriver, som trådte i kraft den 1. maj 2006. Denne forordning præciserer og ajourfører den tyve år gamle lovgivning. Den tager sigte på øge færdselssikkerheden, forbedre førernes arbejdsvilkår og sikre loyal konkurrence i medlemsstaterne.
Ud over de forbedrede sociale og sikkerhedsmæssige vilkår sikrer de nye foranstaltninger også en konsekvent, harmoniseret gennemførelse af disse bestemmelser. Forordningen styrker bestemmelserne vedrørende arbejdsgivernes ansvar og baner vej for fælles sanktioner for alvorlige overtrædelser.

Det nye direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 og om ophævelse af direktiv 88/599/EF trådte i kraft den 1. maj 2006 og skulle gennemføres i national lovgivning senest den 1. april 2007. Med det nye direktiv øges det obligatoriske minimumsantal af kontroller gradvist fra 1 % til 3 % af det samlede antal arbejdsdage for erhvervschauffører i 2010. Inden for denne samlede procent hæves minimumssatsen for vejkontrol fra 15 % til 30 % og tallet for kontroller i virksomhedernes lokaler fra 25 % til 50 %.

4.2.6. Konklusioner

Der blev i rapporteringsperioden konstateret et let fald i antallet af overtrædelser. Mens det samlede antal overtrædelser, der blev konstateret i den foregående rapporteringsperiode, beløb sig til 1 185 395 tilfælde, blev der i 2005-2006 konstateret i alt 1 016 755 overtrædelser. Næste rapport vil vise, om denne vurdering er udtryk for en vedvarende tendens. I den næste rapport skulle det være fuldt ud muligt at måle de positive virkninger af den nye lovgivning, herunder navnlig de digitale fartskrivere.

Overholdelsen af pauser udgør med 425 195 konstaterede overtrædelser svarende til 41,81 % af alle konstaterede overtrædelser det mest kritiske punkt. I den sidste rapporteringsperiode var det punkt, der gav mest anledning til bekymring, overholdelsen af hvileperioder.

Det er yderst vigtigt, at bestemmelserne om køretid, pauser og hvileperioder anvendes effektivt. Kommissionen anmoder derfor alle de medlemsstater, der endnu ikke har opfyldt de nye bestemmelser om flere kontroller, om at øge mængden af kontroller. Desuden er det et krav, at der gennemføres flere samordnede kontroller og samarbejdsinitiativer til fremme af udveksling af information og personale mellem medlemsstaterne. Disse aktiviteter vil bidrage til at styrke håndhævelsesaktiviteterne og føre til en harmoniseret og forbedret gennemførelse af forordningens bestemmelser.

Den næste rapport vil dække rapporteringsperioden 2007-2008. Det vil være den første rapport, som er omfattet af den nye forordning (EØF) nr. 561/2006 om køre- og hviletid. Medlemsstaterne anmodes om at sikre, at deres rapporter er fremsendt senest den 30. september 2009.

Ikke alle medlemsstater nåede op på det fastsatte minimumsniveau for kontrol af føreres arbejdsdage. I betragtning af at flertallet af de medlemsstater, som opfyldte deres retlige forpligtelse, kun lige nåede op over tærsklen, anbefaler Kommissionen medlemsstaterne at øge deres bestræbelser, da den mængde kontroller, der retligt kræves, praktisk taget vil blive tredoblet til 3 % i 2010.

For at sikre loyal konkurrence, ensartede sociale standarder og færdselssikkerheden er det absolut nødvendigt, at alle medlemsstater overholder bestemmelserne om antallet af kontroller.