



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 21.11.2014
COM(2014) 709 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen i 2011-2012 af forordning (EF) nr. 651/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og af direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter

(27. rapport fra Kommissionen om gennemførelse af sociale bestemmelser inden for vejtransport)
{SWD(2014) 342 final}

I. Indledning

Denne rapport er en gennemgang af medlemsstaternes gennemførelse af de fire indbyrdes forbundne retsakter, der fastsætter sociale bestemmelser inden for vejtransport og håndhævelsesordningen for dem. Det drejer sig om følgende retsakter: forordning (EF) nr. 561/2006¹, der fastlægger bestemmelser om køretider, pauser og hviletider for erhvervschauffører, direktiv 2006/22/EF², som opstiller minimumskrav for håndhævelse af disse bestemmelser, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85³ om kontrolapparatet inden for vejtransport, dvs. de vigtigste værktøjer til kontrol af, at chaufførerne overholder de sociale bestemmelser, og direktiv 2002/15/EF⁴ om supplerende bestemmelser for tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (i det følgende benævnt "direktivet om arbejdstid inden for vejtransport").

I henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006 skal medlemsstaterne hvert andet år sende Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at den kan udarbejde en rapport om gennemførelsen af den pågældende forordning og om den udvikling, der har fundet sted på de relevante områder. I henhold til artikel 13 i direktiv 2002/15/EF skal medlemsstaterne aflægge rapport til Kommissionen om gennemførelsen af direktivet med angivelse af arbejdsmarkedsparternes synspunkter. Rapporterne om direktiv 2002/15/EF og forordning (EF) nr. 561/2006 kan præsenteres i et enkelt dokument, da begge retsakter dækker den samme toårige rapporteringsperiode og omhandler supplerende bestemmelser for erhvervschauffører.

Denne rapport dækker perioden 2011-2012. Den bygger hovedsagelig på nationale rapporter, for hvilke indsendelsesfristen udløb den 30. september 2013. Den har til formål at give et overblik over, hvordan medlemsstaterne har gennemført ovennævnte retsakter, og fremhæve de vigtigste udfordringer med at håndhæve og anvende de gældende bestemmelser. Rapporten indeholder både kvantitative og kvalitative data om vejsidekontrol og kontrol hos

¹ 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 forordninger (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).

² 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. 36).

³ Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8), der blev ophævet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EUT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

virksomhederne, registrerede overtrædelser samt oplysninger om gennemførelse af direktivet om arbejdstid inden for vejtransport. Kommissionens rapport suppleres af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som indeholder supplerende information om straffe, samarbejde mellem medlemsstater, bemærkninger fra håndhævelsesmyndigheder og detaljerede statistiske data.

Rapporten består af fire afsnit, som dækker forskellige aspekter af gennemførelsen af de sociale bestemmelser. Afsnit I indeholder et resumé af de nationale datameddelelsers kvalitet og rettidighed. Afsnit II giver en fuldstændig analyse af de nationale kvantitative data vedrørende kontrol og overtrædelser, mens afsnit III indeholder en beskrivelse af medlemsstaternes gennemførelse af direktiv 2002/15/EF. I afsnit IV præsenteres de vigtigste konklusioner.

Formålet og de vigtigste sociale bestemmelser på vejtransportområdet samt andre aspekter og detaljerede statistikker vedrørende resultaterne af de udførte kontroller beskrives i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport.

Indsendelse af data

De nationale rapporter om gennemførelse af bestemmelserne i direktiv 2002/15/EF og forordning (EF) nr. 561/2006 skal indsendes under anvendelse af den standardformular, der er fastsat ved Kommissionens beslutning 2009/810/EF⁵. Med denne standardformular kombineres rapporteringskravene i begge disse retsakter og ved hjælp af et interaktivt rapporteringsformat indsamles de kvantitative og kvalitative data, som giver et afgørende input til denne rapport

Kommissionen bemærker, at medlemsstaterne generelt har indsendt nationale rapporter af bedre kvalitet og med større rettidighed end de foregående år, og vil gerne opfordre dem til at fortsætte denne linje. Dette gælder navnlig data om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 561/2005. En mere tilbundsående beskrivelse af dataindsendelsen er indeholdt i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport (i det følgende benævnt "ledsagedokumentet").

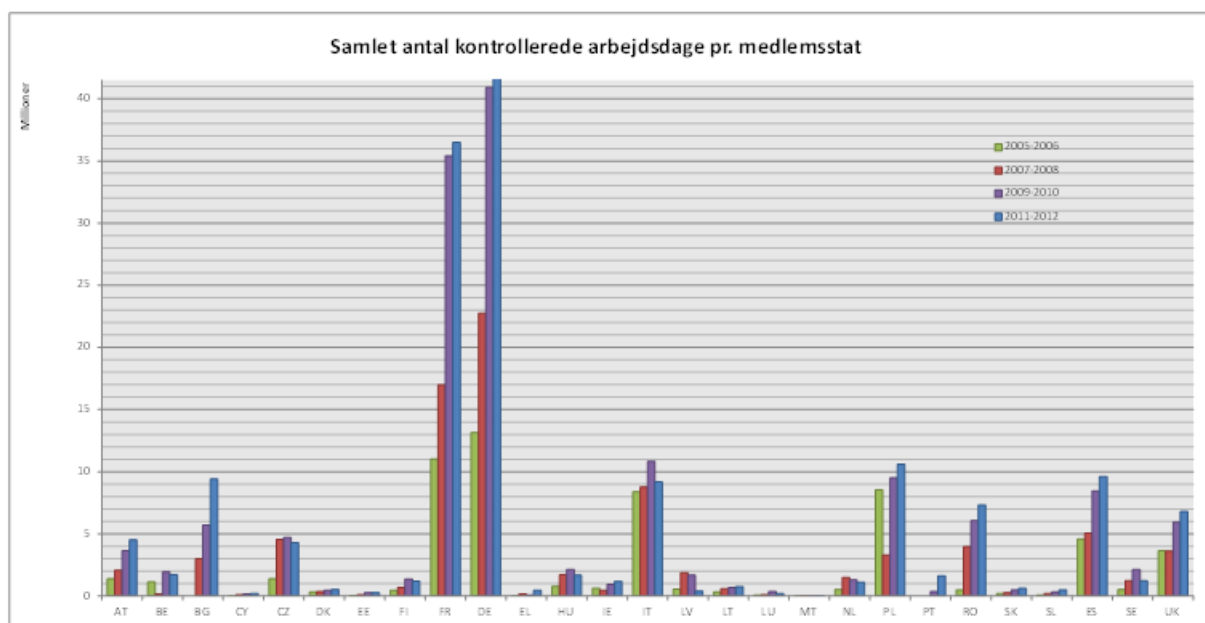
II. Analyse af data om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 561/2006

1. Kontrol

Ifølge artikel 2 i direktiv 2006/22/EF skal minimumsantallet af kontroller i 2011 og 2012 dække mindst 3 % af de arbejdsdage, der skal kontrolleres, for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EØF) nr. 3821/85⁶.

⁵ Kommissionens beslutning 2009/810 af 22. september 2008 om udformning af den standardformular til rapportering, der er omhandlet i artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 289 af 5.11.2009, s. 9).

⁶ Minimumsandelen beregnes særskilt for hver medlemsstat baseret på det samlede antal arbejdsdage pr. chauffør i den toårige periode og det samlede antal køretøjer, der er genstand for disse forordninger. Disse to



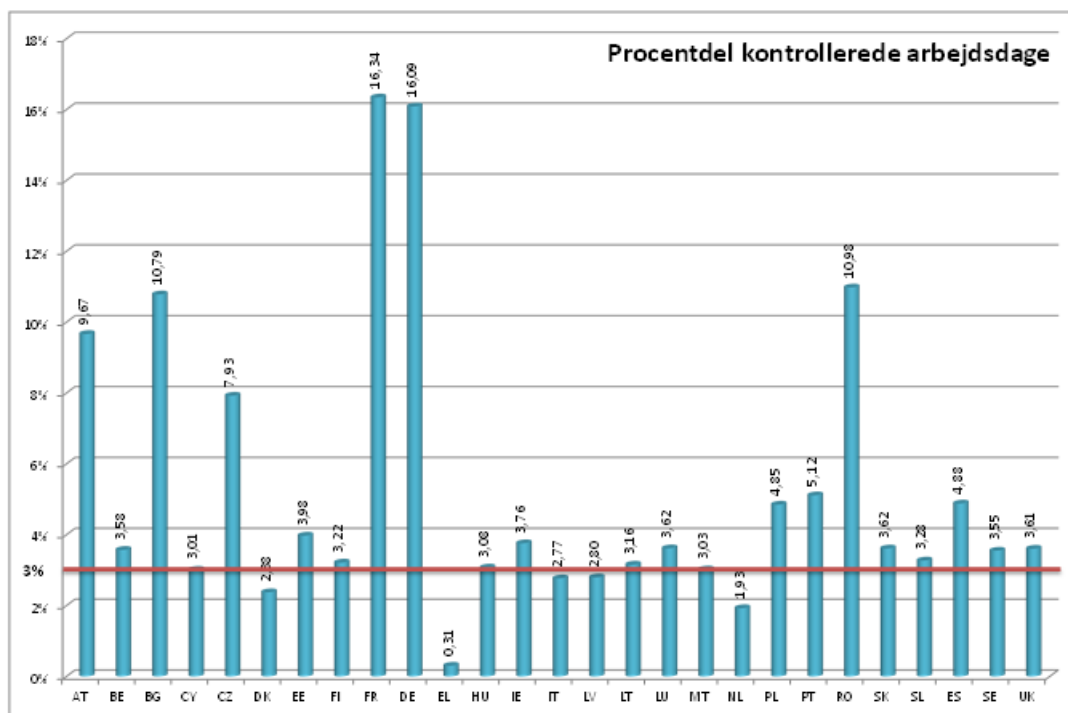
Figur 1 – Samlet antal kontrollerede arbejdsdage pr. medlemsstat

Figur 1 giver et overblik over, hvor mange arbejdsdage der er kontrolleret i hver medlemsstat i den nuværende og tidligere rapporteringsperiode. **Gennemsnitligt skete der en stigning på 8,7 % i det samlede antal arbejdsdage, der blev kontrolleret i EU, fra næsten 146 mio. til omkring 158,6 mio. kontrollerede arbejdsdage.** Denne stigning bekræfter medlemsstaternes generelle engagement med hensyn til at styrke kontrollen med overholdelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransport. Det er værd at bemærke, at alle kontroller blev udført af et betydeligt lavere antal retshåndhavende medarbejdere for alle medlemsstater.

Når man ser nærmere på det antal arbejdsdage, som faktisk blev kontrolleret i forhold til det antal arbejdsdage, der som minimum skal kontrolleres (figur 2), er det bemærkelsesværdigt, at flertallet af medlemsstater foretog flere kontroller end påkrævet i henhold til direktiv 2006/22/EF. Medlemsstater som Grækenland, Nederlandene, Danmark, Italien og Letland, der ikke nåede op på tærsklen, opfordres til at træffe passende korrigerende foranstaltninger for at afhjælpe denne situation. Kommissionen vil vurdere, om det er nødvendigt at tage skridt til at sikre en korrekt anvendelse af direktiv 2006/22/EF.

En detaljeret beskrivelse af overholdelsen af tærsklen er indeholdt i ledsagedokumentet.

faktorer ganges, hvilket svarer til et samlet antal arbejdsdage for førere af køretøjer, der er omfattet af disse forordninger, og på grundlag af dette antal bestemmes 3 %, som udgør det antal kontroller, der som minimum skal foretages af hver medlemsstat.



Figur 2: Procentdel kontrollerede arbejdsdage pr. medlemsstat

Vedrørende typen af kontrol skal forholdet mellem vejkontrol (i form af antal arbejdsdage, der skal kontrolleres) og kontrol hos en virksomhed, være henholdsvis mindst 30 % og 50 %, jf. artikel 2 i direktiv 2006/22/EF. Det skal understreges, at beregningen af dette forhold i henhold til artikel 2 i direktiv 2006/22/EF er baseret på det antal kontroller, hver medlemsstat faktisk foretager, og ikke på det antal arbejdsdage der som minimum skal kontrolleres. Ikke desto mindre foretages de fleste af kontrollerne for den aktuelle rapporteringsperiode på vejene. **Gennemsnitligt fandt 80 % af alle kontroller sted på vejene, hvilket er en let forbedring fra 82 % i den foregående rapporteringsperiode.** Kun Irland lå under tærsklen for kontrol på vejene.

1.1 Vejsidekontrol

I perioden 2011 og 2012 blev i alt over 8,6⁷ mio. køretøjer og ca. 8,7 mio. førere kontrolleret ved kontrol på vejene. Disse værdier repræsenterer et fald på henholdsvis 11,3 % og 19,4 % i forhold til de tidligere rapporteringsperioder og skyldes tilsvarende stigninger i kontrollen hos virksomhederne. Der er to årsager til, at antallet af førere er højere end antallet af køretøjer, nemlig dels dobbeltbemanding dels manglende data fra Danmark om antallet af køretøjer der blev kontrolleret på vejen.

Kontrollen i flertallet af medlemsstater omfattede nationale køretøjer og førere og svarede til henholdsvis 69 % og 68 % af alle køretøjer eller førere, der blev kontrolleret på vejene. Kun i otte medlemsstater, nemlig Østrig, Frankrig, Ungarn, Belgien, Litauen, Luxembourg, Malta

⁷ Danmark undlod at opgive, hvor mange køretøjer der var kontrolleret på vejene.

og Slovenien, er mønstret omvendt, og der blev kontrolleret flere ikkenationale køretøjer eller førere. Dette kan i nogle tilfælde forklares ved disse medlemsstaters størrelse eller geografiske beliggenhed. Der er anført detaljerede procentsatser i ledsagedokumentet. Da forbud mod forskelsbehandling er et af de grundlæggende principper i EU-traktaterne, kan Kommissionen overveje at træffe passende foranstaltninger for at sikre ligebehandling af chauffører og virksomheder i medlemsstater, hvor der oftere foretages kontrol af ikkehjemmehørende chauffører og virksomheder.

1.2 Kontrol hos virksomhederne

Der skete en klar stigning i antallet af virksomheder, som blev kontrolleret af medlemsstaterne, idet antallet var dobbelt så højt sammenlignet med rapporteringsperioden 2007-2008. I årene 2011-2012 beløb det sig til 146 000⁸ og steg med 42 % sammenlignet med 103 000 i den foregående rapporteringsperiode. Over 31,7 mio. arbejdsdage blev kontrolleret hos virksomhederne, hvilket betyder, at stigningstakten faldt, da en stigning mellem rapporteringsperioderne 2007-2008 og 2009-2010 svarede til 79 %, mens den steg med 20 % mellem denne og sidste periode. Dynamikken i denne udvikling skal ses i sammenhæng med stigningerne i minimumstærsklerne, som fandt sted i de foregående rapporteringsperioder⁹. Derfor bidrog den generelle stigning på 8,7 % i antallet af arbejdsdage, der blev kontrolleret på vejene og hos virksomhederne, og faldet i antallet af køretøjer og førere, der blev kontrolleret på vejene, i fællesskab til de mere intensiverede aktiviteter hos virksomhederne.

2. Overtrædelser

Alle medlemsstater indsendte data om registrerede overtrædelser, om end med varierende detaljeringsgrad. **Efter en betydelig og stabil stigning i antallet af indberettede overtrædelser på europæisk plan i de foregående seks år, hvilket hænger sammen med stigningerne i antallet af arbejdsdage, der som minimum skal kontrolleres, er tendensen for den aktuelle rapporteringsperiode omvendt, idet der er sket et fald på 14 % i antallet af registrerede overtrædelser i forhold til den sidste periode.** Dette tal skal ses sammen med stigningen på 8,7 % i antallet af kontrollerede arbejdsdage. I faktiske værdier viser det et fald fra 4,5 mio. overtrædelser indberettet i 2009-2010 til omtrent 3,9 mio. i den aktuelle rapporteringsperiode. Denne ændring kan fortolkes som en forbedret overholdelse af de sociale bestemmelser takket være veletablerede håndhævelsesmetoder og en større bevidsthed om de sociale bestemmelser hos chaufførerne. Dette bygger på en antagelse om, at manipulation med fartskrivere ikke fordrejede resultaterne af kontrollen væsentligt.

Nedenstående tabel viser, at forholdet mellem de forskellige kategorier af overtrædelser forbliver det samme sammenlignet med de tidligere rapporteringsperioder. Det mindre fald,

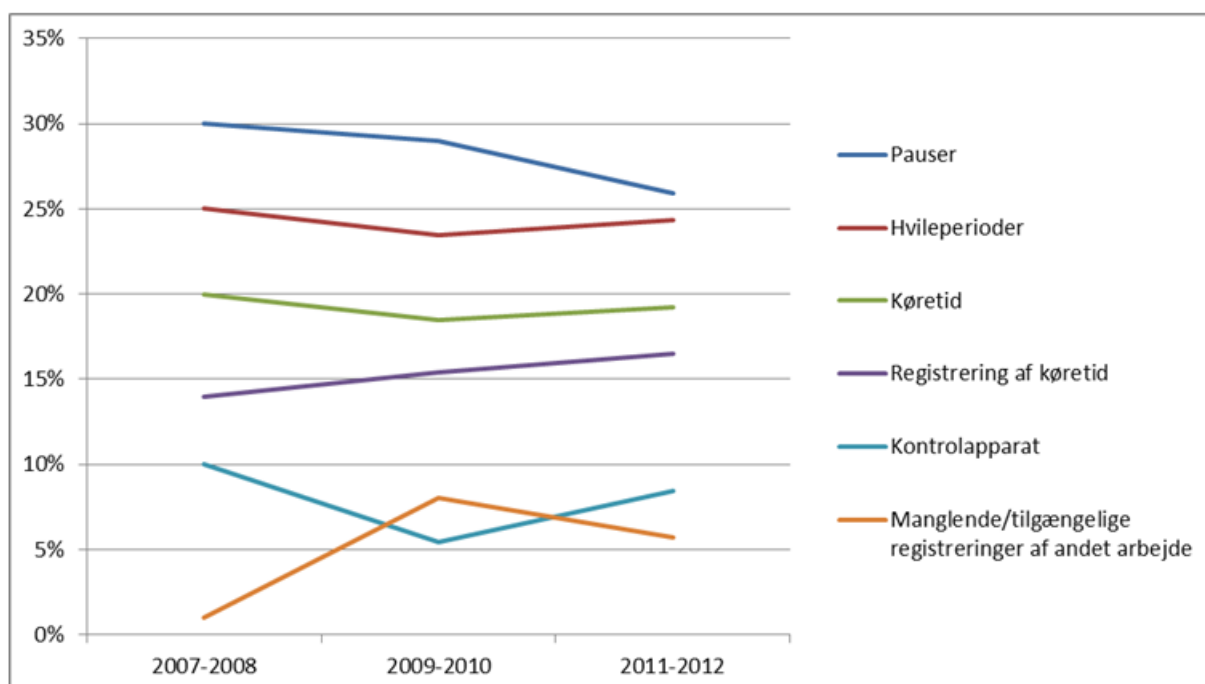
⁸ Finland indsendte ikke data om, hvor mange kontroller der blev foretaget hos virksomheder for rapporteringsperioden 2011-2012. For perioden 2009-2010 indsendte Finland, Luxembourg, Spanien og Sverige ikke data om antallet af kontrollerede virksomheder.

⁹ I 2008 steg tærsklen fra 1 % til 2 %, og i 2010 steg den til 3 %, mens der ikke blev foretaget nogen ændringer i tærsklen i den aktuelle rapporteringsperiode.

der kan konstateres for overtrædelser vedrørende pauser i køretid og manglende registrering af andet arbejde, opvejes af stigninger i registrering af køretid og overtrædelser vedrørende kontrolapparatet.

Periode	Pauser	Hvileperioder	Køretid	Registrering af køretid	Kontrolapparat	Manglende/tilgængelige registreringer af andet arbejde
2011-2012	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009-2010	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007-2008	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

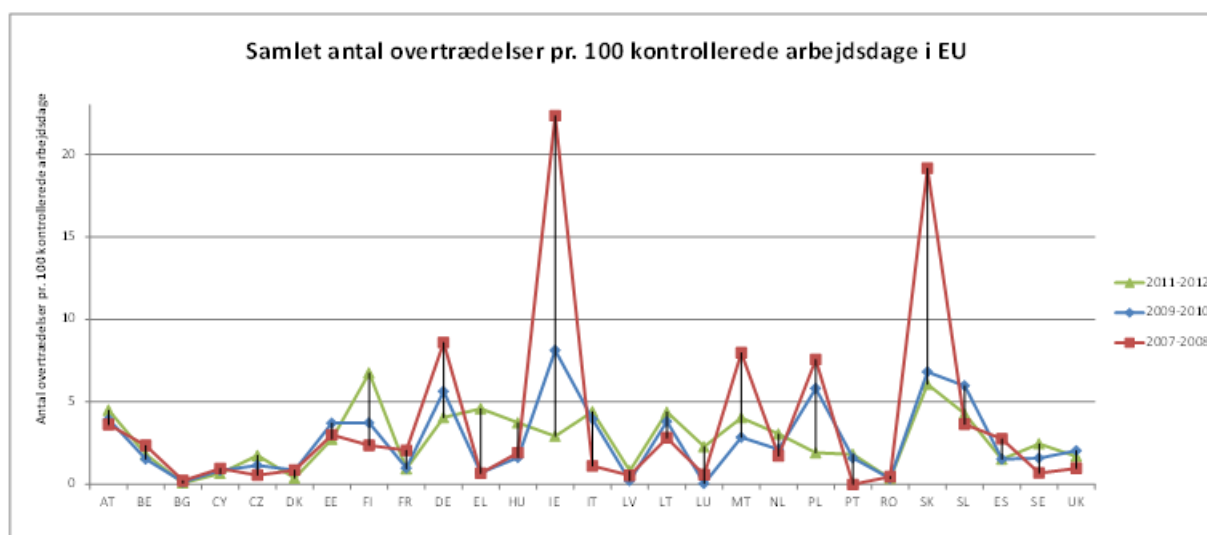
Tabel 1 – Kategorier af overtrædelser konstateret ved vejkontrol og hos virksomheder



Figur 3 – Kategorier af overtrædelser konstateret ved vejkontrol og hos virksomheder

Kategorier af overtrædelser, der er konstateret ved vejkontrol og hos virksomheder, beskrives særskilt i ledsagedokumentet.

Sammenlignet med den foregående rapporteringsperiode faldt den gennemsnitlige procentdel af konstaterede overtrædelser i 2011-2012 betydeligt med 22 % svarende til 2,43 overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage. Det ser ud til, at **kontrol hos virksomheder er mere effektiv end ad hoc-kontrol på vejene**, da antallet af registrerede overtrædelser hos virksomheder er tre gange højere end på vejene. Det skal dog bemærkes, at afsløringsprocenten hos virksomheder i den foregående rapporteringsperiode var fem gange højere end afsløringsprocenten på vejene. Denne ændring skyldes hovedsagelig et betydeligt fald i afsløringsprocenterne hos virksomhederne fra 8,65 i årene 2009-2010 til 5,29 i denne rapporteringsperiode. Der er store forskelle mellem medlemsstaterne i antallet af afsløringer af overtrædelser hos virksomheder pr. 100 kontroldage, fra 0,01 i Bulgarien til 22,38 i Tyskland. Det ser ud, som om ændringen i det gennemsnitlige antal afsløringer af overtrædelser hos virksomheder i EU er påvirket af et betydeligt fald (27 %) i antallet af rapporterede overtrædelser hos virksomheder i Tyskland, som i denne rapporteringsperiode stadig havde den største andel af alle overtrædelser registreret hos virksomheder i Europa (53,9 %).



Figur 4 – Antal registrerede overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage i 2007-2008, 2009-2010 og 2011-2012

Til trods for variationer i de forskellige medlemsstater med hensyn til antallet af konstaterede overtrædelser pr. rapporteringsperiode¹⁰ er der i gennemsnit et klart fald i antallet af rapporterede overtrædelser, hvilket er endnu mere tydeligt, når der tages hensyn til stigningen i antallet af kontrollerede arbejdsdage. En detaljeret beskrivelse af afsløringsprocenten i medlemsstaterne er indeholdt i ledsagedokumentet. Disse **uoverensstemmelser i antallet af afsløringer viser, at Den Europæiske Union er langt fra at have etableret et harmoniseret rets område på grund af forskellige håndhævelsesressourcer og forskellig praksis for kontrol af overholdelse af færdselslovgivningen samt divergerende straffesystemer.**

¹⁰ Detaljerede oplysninger om ændringer i bestemte medlemsstater er indeholdt i ledsagedokumentet.

2.1 Overtrædelser registreret på vejene

I perioden 2011-2012 blev der registreret 2,2 mio. overtrædelser ved vejkontrol i EU, hvilket udgjorde 58 % af alle registrerede overtrædelser både på veje og hos virksomheder. Det viser et kvantitativt fald på næsten 50 000, dvs. 2 % sammenholdt med den foregående rapporteringsperiode. For hver 100 kontrollerede arbejdsdage er der registreret 1,74 overtrædelser sammenlignet med 1,9 i den foregående rapporteringsperiode.

Gennemsnitligt blev 64 % af overtrædelserne registreret for nationale køretøjer¹¹, hvilket hænger sammen med, at der blev kontrolleret 69 % nationale køretøjer i Europa. Der findes dog medlemsstater, hvor antallet af registrerede overtrædelser for ikkehjemmehørende personer er større, nemlig Luxembourg (75 %), Belgien (72 %), Litauen (59 %), Sverige (57 %), Bulgarien (56 %), Slovenien (55 %), Østrig (55 %), Frankrig (54 %) og Det Forenede Kongerige (53 %). Denne tendens kan forklares ved, at alle ovennævnte medlemsstater foretog flere kontroller af ikkenationale køretøjer bortset fra Bulgarien, Sverige og Det Forenede Kongerige. I disse tre medlemsstater er antallet af overtrædelser registreret for ikkehjemmehørende personer uforholdsmæssigt stort. Især i tilfælde af Bulgarien, hvor 25 % ikkenationale kontrollerede køretøjer tegnede sig for 56 % af de begåede overtrædelser, og Sverige, som foretog 34 % kontroller af ikkenationale køretøjer, hvilket resulterede i 57 % af de registrerede overtrædelser. Stigningen i antallet af overtrædelser begået af ikkehjemmehørende personer kan være alarmerende i Sverige, da antallet sammenlignet med den foregående rapporteringsperiode steg fra 31 % til 57 %. Det er værd at tilføje, at denne tendens er fortsat i medlemsstater som Belgien, Bulgarien, Frankrig, Luxembourg, Slovenien og Det Forenede Kongerige fra den foregående rapporteringsperiode.

2.2 Overtrædelser registreret hos virksomheder

I den aktuelle rapporteringsperiode indberettede medlemsstaterne til sammen over 1,6 mio. overtrædelser registreret hos virksomheder, hvilket udgør 42 % af det samlede antal overtrædelser. Dette markerer et fald på 26 % sammenlignet den foregående toårige periode. Disse tal skal ses i sammenhæng med, at antallet af virksomheder, der blev kontrolleret, steg med 42 %¹². Under hensyntagen til disse to aspekter kan der konstateres en reel forbedring i overholdelsen af de sociale bestemmelser.

Med hensyn til hyppigheden af rapporterede overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage var EU-gennemsnittet udtryk for en positiv tendens og faldt fra 8,65 til 5,29. Set parallelt med det mindre fald i hyppigheden af overtrædelser registreret på vejene kan det konkluderes, at alle aktiviteter, der sigter mod bedre overholdelse af de sociale bestemmelser på vejtransportområdet begynder at give resultater.

¹¹ I Danmark var antallet af registrerede overtrædelser i forbindelse med andre landes statsborgere på 90 %. Dette resultat er dog ikke repræsentativt, da der mangler en betydelig mængde data, som var grundlaget for denne beregning. Derfor blev antallet ikke medregnet i det europæiske gennemsnit.

¹² Se fodnote 12.

III. Dataanalyse af gennemførelsen af direktivet om arbejdstid inden for vejtransport (direktiv 2002/15/EF)

1. Indledning

Dette kapitel omhandler medlemsstaternes gennemførelse i 2011-2012 af direktiv 2002/15/EF, også kaldet "direktivet om arbejdstid inden for vejtransport". Ifølge artikel 13 i dette direktiv har medlemsstaterne pligt til hvert andet år at indsende en rapport til Kommissionen om deres gennemførelse med angivelse af de nationale arbejdsmarkedsparters synspunkter. Beskrivelser af gennemførelsen af dette direktiv i medlemsstaternes nationale ret, interessenternes synspunkter vedrørende gennemførelse og overvågning, kontrolordninger i medlemsstaterne og spørgsmål om håndhævelse er indeholdt i ledsagedokumentet.

2. Direktiv 2002/15/EF

I direktivet fastsættes bl.a. bestemmelser vedrørende tilstrækkelige pauser i arbejdsperioden, gennemsnitlig maksimal arbejdsuge og natarbejde. Bestemmelserne supplerer reglerne om køretid, pauser og hvileperioder, som er fastsat ved forordning (EF) nr. 561/2006.

Da dette direktiv indeholder visse bestemmelser vedrørende arbejdstid, som er specifikke for vejtransportsektoren, betragtes det som en *lex specialis* i forhold til det generelle direktiv 2003/88/EC¹³ om arbejdstid, som fastsætter grundlæggende krav til tilrettelæggelse af arbejdstiden for alle arbejdstagere. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder indeholder dog bestemmelser vedrørende arbejdstid og arbejdsvilkår i artikel 31, som skal overholdes ved gennemførelse af EU-lovgivning. En række grundlæggende beskyttelsesbestemmelser i det generelle arbejdstidsdirektiv, herunder regler om årlig ferie og gratis sundhedsvurdering for natarbejdere, gælder også for mobile arbejdstagere inden for vejtransport.

3. Indsendelse og kvalitet af de nationale rapporter

Kommissionen fastlagde et fælles rapporteringsformat med henblik på at lette medlemsstaternes rapporteringsarbejde, reducere den administrative byrde og forebygge unødige forsinkelser i indsendelsen af medlemsstaternes rapporter. Dog varierer rapporternes kvalitet betydeligt. Nederlandene indsendte ingen oplysninger og anførte, at der ikke var sket ændringer i forhold til den foregående periode. Flere medlemsstaters¹⁴ rapporter var ufuldstændige. De fleste nationale rapporter omfattede oplysninger om gennemførelse af direktiv 2002/15/EF samt en vurdering af dets effektivitet. På grund af ufuldstændige rapporter kan resultaterne af denne analyse dog ikke betragtes som repræsentative for hele EU.

4. Gennemførelsesaspekter i medlemsstaterne

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, (EUT L 299 af 18.11.2003, s. 9).

¹⁴ Belgien, Cypern, Ungarn, Letland, Nederlandene, Rumænien og Sverige.

En oversigt over retsakter til gennemførelse af direktiv 2002/15/EF på nationalt plan er indeholdt i ledsagedokumentet. I denne rapporteringsperiode **orienterede mange medlemsstater om ændringer i deres juridiske rammer med henblik på at inkludere selvstændige erhvervschauffører i anvendelsesområdet**. Det gælder Bulgarien, Danmark, Tyskland, Irland, Luxembourg, Malta (igangværende), Polen, Portugal, Sverige og Det Forenede Kongerige.

Med hensyn til kollektive overenskomster ses der forskellige systemer i EU. De går lige fra ingen kollektive overenskomster (f.eks. Malta) til fastlagte kollektive overenskomster, som giver mulighed for at afvige fra arbejdstidsgrænsen (f.eks. Italien). I Spanien blev der forhandlet en kollektiv rammeaftale inden for vejtransport på regeringsniveau, og der blev indgået 26 kollektive overenskomster på selvstyrende regions- eller provinsniveau. I Luxembourg blev der indgået kollektive overenskomster for buschauffører og yderligere ansatte i private busselskaber samt for transport- og logistiksektoren.

Portugal nævnte positive aspekter ved gennemførelsen takket være tydeliggørelsen af rådighedsperioder og tilrettelæggelse af mobile arbejdstageres arbejdstid. Litauen og Estland forsikrede, at de ikke var stødt på vanskeligheder med gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF, da Litauen havde tilbudt uddannelse og rådgivning til arbejdsgivere og deres bemyndigede repræsentanter.

Direktiv 2002/15/EF blev opfattet som en række gode ordninger, der bidrog til at definere arbejdstid og grænserne herfor. Grækenland påpegede imidlertid, at visse bestemmelser i direktivet overlapper bestemmelser i forordning (EF) nr. 561/2006, hvilket er en kilde til problemer for virksomheder og arbejdstagere. Spanien afdækkede problemer ved gennemførelse af bestemmelser om beregning af chaufførernes rådighedsperioder. Det samme blev omtalt af Den Tjekkiske Republik. Der hersker forvirring om anvendelse af arbejdstidsbestemmelsen, især når chaufførerne har ventetid mellem to kørsler, og disse tider er kendt på forhånd¹⁵.

For at fremme den praktiske gennemførelse af direktiv 2002/15/EF har Irland og Sverige udarbejdet og distribueret generelt vejledningsmateriale til virksomheder om, hvordan bestemmelserne i dette direktiv skal overholdes.

4.1 Overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne

Kun nogle få medlemsstater¹⁶ har indsendt statistikker om konstaterede overtrædelser, hvilket ikke er tilstrækkeligt til at drage samlede konklusioner. Sammenlignet med den foregående

¹⁵ I artikel 3, litra a), i direktiv 2002/15/EF defineres "arbejdstid" som "den periode mellem arbejdets påbegyndelse og dets afslutning, hvor den pågældende er på sin arbejdsplads, til rådighed for arbejdsgiveren og udfører sine funktioner eller sine aktiviteter, dvs. den tid, der medgår til alle vejtransportaktiviteter, og de perioder, hvor den pågældende ikke frit kan disponere over sin tid og skal forblive på sin arbejdsplads, klar til at påtage sig sit arbejde, og hvor han udfører specifikke arbejdsopgaver, navnlig ventetid i forbindelse med på- og aflæsning, når den forventede varighed heraf ikke er kendt i forvejen".

¹⁶ Østrig, Bulgarien, Cypern, Den Tjekkiske Republik, Grækenland, Polen og Spanien.

rapporteringsperiode fremlagde det samme antal medlemsstater data om overtrædelser. Alle medlemsstater opfordres til at inkludere disse oplysninger i de næste rapporter.

5. Interessenternes syn på gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF

16 medlemsstater¹⁷ bekræftede, at de havde hørt interessenter, jf. direktiv 2002/15/EF, hvilket er en forbedring sammenlignet med rapporteringsperioden 2007-2008, hvor kun ni medlemsstater anførte, at de havde opfyldt denne forpligtelse.

Generelt var der enighed blandt arbejdsgivere og arbejdstagere om, at direktiv 2002/15/EF bidrog til sundheds- og sikkerhedsbeskyttelsen for chauffører. I Irland gav arbejdsgiverne udtryk for, at begrænsningerne af arbejdstiden gjorde chaufførerhvervet mere attraktivt. Nogle nationale arbejdsmarkedsparter udtrykte bekymring om den manglende konsekvente håndhævelse og anvendelse af de gældende bestemmelser og udtrykte behov for tydeliggørelse af nogle specifikke aspekter såsom kompensation for natarbejde. Mere detaljerede synspunkter fra de hørte parter er indeholdt i ledsagedokumentet.

IV. Konklusioner

Denne rapport indeholder en analyse af udviklingen i alle medlemsstaters gennemførelse og håndhævelse i perioden 2011-2012 med hensyn til overholdelse af EU's sociale bestemmelser.

Omfanget af dette dokument er fastsat i direktiv 2006/22/EF og Kommissionens beslutning 2009/810/EF, som definerer, hvilke standarddata vedrørende forordning (EF) nr. 561/2006 og direktiv 2002/15/EF der skal indsendes, hovedsagelig hvor mange og hvilken type af kontroller der skal foretages, og hvor mange og hvilke typer af overtrædelser der skal registreres. I denne rapporteringsperiode er indsendelsernes kvalitet og rettidighed blevet bedre, hvilket har gjort, at Kommissionen har kunnet drage mere pålidelige konklusioner om anvendelsen af de sociale bestemmelser på EU-plan.

Rapporten viser, at der er konstateret visse forbedringer med hensyn til håndhævelse og gennemførelse af de sociale bestemmelser. Gennemsnitligt skete der en stigning på 8,7 % i det samlede antal kontrollerede arbejdsdage i EU, fra næsten 146 mio. til omkring 158,6 mio. kontrollerede arbejdsdage, mens minimumstærsklen for kontrol på 3 % er forblevet uforandret. Det er værd at bemærke, at alle kontroller blev udført af et betydeligt lavere antal retshåndhævende medarbejdere for alle medlemsstater. Denne stigning bekræfter medlemsstaternes generelle engagement med hensyn til at styrke kontrollen med overholdelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransport. Men som i de sidste to rapporter nåede de fleste medlemsstater ikke op på at få mindst 50 % af det samlede antal arbejdsdage kontrolleret hos virksomhederne, og det store flertal af kontroller fandt sted på vejene. Kommissionen vil overvåge udviklingen på dette område. Skulle der ikke blive konstateret forbedringer i de respektive medlemsstater i den næste rapporteringsperiode 2013-

¹⁷ Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Tyskland, Danmark, Estland, Grækenland, Spanien, Finland, Frankrig, Irland, Litauen, Malta, Polen, Slovakiet, Slovenien og Det Forenede Kongerige.

2014, vil Kommissionen iværksætte en officiel undersøgelse i de medlemsstater, som ikke opfylder kravet om kontrol hos virksomheder.

Ifølge artikel 2 i direktiv 2006/22/EF vil minimumstærsklen for kontrol af antallet af arbejdsdage, der skal kontrolleres for førere af køretøjer, blive hævet til 4 %, når 90 % af alle kontrollerede køretøjer er udstyret med et digitalt kontrolapparat. I denne rapporteringsperiode var 56 % af de køretøjer, der blev kontrolleret på vejene, udstyret med et digitalt kontrolapparat. Derfor er der ikke grundlag for at hæve minimumstærsklen for kontrol til 4 % af antallet af arbejdsdage.

Det er vigtigt, at de nationale myndigheder garanterer, at der udføres kontrol uden forskelsbehandling på grundlag af førernes nationalitet eller køretøjernes registreringsmedlemsstat. Medlemsstaterne bør gennemgå deres data grundigt og instruere kontrolmyndighederne herom for at undgå forskelsbehandling af andre landes statsborgere.

Efter en betydelig og stabil stigning i antallet af indberettede overtrædelser på europæisk plan i de foregående seks år, hvilket hænger sammen med stigningerne i det antal arbejdsdage, der som minimum skal kontrolleres, er tendensen for den aktuelle rapporteringsperiode omvendt, idet der er sket et fald i antallet af registrerede overtrædelser i forhold til den sidste periode. Denne ændring, der ses sammen med en stigning i antallet af kontrollerede arbejdsdage, kan fortolkes som en forbedret overholdelse af de sociale bestemmelser takket være veletablerede håndhævelsesmetoder og en større bevidsthed om de sociale bestemmelser hos chaufførerne. I den forbindelse er medlemsstaternes og Kommissionens bestræbelser såsom vejledningsnotater, kurser for håndhævere osv. begyndt at give resultater.

Analysen af antallet af afsløringer på veje og hos virksomheder viser, at kontrol hos virksomheder fortsat er mere effektiv end ad hoc-kontrol på vejene. Uoverensstemmelser i antallet af afsløringer medlemsstaterne imellem viser, at Den Europæiske Union er langt fra at have etableret et harmoniseret retsområde på grund af forskellige håndhævelsesressourcer og forskellig praksis for kontrol af overholdelse af færdselslovgivningen.

Næsten alle medlemsstater indsendte information om samordnede kontrolforanstaltninger, der viser en forbedring sammenlignet med den foregående periode, ikke kun med hensyn til rapporteringskvalitet, men også med hensyn til mængden af de samarbejdsinitiativer, der er taget. Samarbejde finder for det meste sted mellem nabomedlemsstater og suppleres af aktioner inden for rammerne af Euro Contrôle Route (ECR), der iværksætter samarbejde i større målestok.

Da de nationale rapporter om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF er ufuldstændige, giver de ikke mulighed for en tilbundsående analyse af, hvordan denne retsakt påvirker chaufførernes sikkerhed og sundhed eller færdselssikkerheden. Mange medlemsstater inkluderede selvstændige erhvervschauffører i anvendelsesområdet for deres lovgivning, selv om dette undertiden opfattes som årsag til håndhævelsesproblemer.

Flertallet af medlemsstater bekræftede, at man havde hørt interessenter. Generelt erkendte arbejdsmarkedets parter, at en passende håndhævelse af direktiv 2002/15/EF er en forudsætning for at sikre tilstrækkelige arbejdsvilkår og loyal konkurrence.

For at vurdere andre vigtige aspekter af gennemførelsen af sociale bestemmelser på vejtransportområdet, herunder anvendelsen af Domstolens retspraksis og gennemførelsen af undtagelser og straffe i lyset af Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, vil Kommissionen iværksætte en omfattende evaluering af, hvordan de sociale bestemmelser på vejtransportområdet fungerer.