EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.9.2024
COM(2024) 405 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen i 2021-2022 af forordning (EF) nr. 561/2006 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 (32. rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af sociale bestemmelser inden for vejtransport)

{SWD(2024) 215 final}

Indledning

Denne rapport giver et overblik over gennemførelsen af EU's sociale bestemmelser inden for vejtransport i medlemsstaterne gældende for perioden 1. januar 2021 til 31. december 2022. Den indeholder et sammendrag af analyser af kontrolaktiviteter og fremhæver de centrale udfordringer med håndhævelsen og anvendelsen af de relevante retlige bestemmelser, som er fastlagt i følgende fire retsakter:

1) Forordning (EF) nr. 561/2006[1] (også kendt som **køretidsforordningen**), der fastsætter minimumskravene til daglig og ugentlig køretid, pauser samt daglig og ugentlig hviletid.

2) Direktiv 2002/15/EF[2] (også kaldet **direktivet om arbejdstid inden for vejtransport**), som fastsætter reglerne for tilrettelæggelse af arbejdstid for mobile arbejdstagere. Det fastsætter kravene vedrørende maksimal ugentlig arbejdstid, minimumspauser og natarbejde. Det finder anvendelse på førere, som er omfattet af køretidsforordningen.

3) Direktiv 2006/22/EF[3] (også kaldet **håndhævelsesdirektivet**), som fastsætter minimumskrav til kontrol på vejene og kontrol hos virksomheder i vejtransportsektoren med henblik på at kontrollere overholdelsen af bestemmelserne i køretidsforordningen.

4) Forordning (EU) nr. 165/2014[4] (også kaldet **takografforordningen**), som fastsætter kravene til installering og anvendelse af takografer i køretøjer inden for anvendelsesområdet for køretidsforordningen.

I modsætning til den foregående rapport er analysen af gennemførelsen af Rådets direktiv 96/53/EF[5] (også kendt som **direktivet om vægt og dimensioner**) om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for tunge køretøjer ikke medtaget i denne rapport på grund af manglende nødvendige oplysninger, da kun fem medlemsstater[6] opfyldte den retlige forpligtelse til at indsende deres nationale rapporter.

---

[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 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).

[2] 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 23.3.2002, s. 35).

[3] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF 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).

[4] 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).

[5] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

[6] Kun Litauen, Nederlandene, Polen, Sverige og Østrig har fremlagt oplysninger i henhold til artikel 10g i Rådets direktiv 96/53/EF for perioden 2021-2022.

Denne rapport er baseret på artikel 17 i køretidsforordningen og artikel 13 i arbejdstidsdirektivet for vejtransport[7].

Den er inddelt i tre afsnit: Afsnit I indeholder en analyse af de nationale data om kontroller og overtrædelser i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2006/22/EF og forordning (EF) nr. 561/2006, mens afsnit II indeholder en beskrivelse af medlemsstaternes gennemførelse af direktiv 2002/15/EF. I afsnit III drages hovedkonklusionerne på denne rapport. Kommissionens rapport suppleres af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som indeholder supplerende information om sanktioner, samarbejde mellem medlemsstaterne, bemærkninger fra de håndhævende myndigheder og mere detaljerede statistiske data om kontroller.

Indsendelse af oplysninger

De nationale rapporter om gennemførelsen af bestemmelserne i direktiv 2002/15/EF og forordning (EF) nr. 561/2006 skal forelægges senest den 30. september i det år, der følger efter udløbet af den pågældende toårsperiode, ved hjælp af den standardrapporteringsformular, der blev udarbejdet ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 30. marts 2017[8]. Fristen for indsendelse af rapporter for årene 2021-2022 udløb den 30. september 2023.

Alle medlemsstater har indsendt deres nationale data om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, selv om mange har gjort det efter fristens udløb[9]. Medlemsstaterne fremsendte den ønskede opdeling af detaljerede statistikker over kontrol med overholdelsen på vejene og hos virksomhederne. Nogle indsendte imidlertid ikke data sorteret efter de ønskede kategorier, f.eks. data sorteret efter takografttype[10] og type overtrædelser[11].

Kun 21 medlemsstater har indsendt oplysninger om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF, hvoraf kun 11 medlemsstater indsendte statistiske data om kontroller og resultaterne heraf, som varierer med hensyn til detaljeringsgraden[12]. En sådan mangel på kvantitative og sammenlignelige data fra medlemsstaterne gør det vanskeligt at foretage en vurdering.

I. Oversigt over håndhævelsesaktiviteter i forbindelse med direktiv 2006/22/EF og forordning (EF) nr. 561/2006

[7] 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.

[8] C(2017) 1927 final

[9] Den seneste nationale rapport blev forelagt den 30. maj 2024.

[10] Dette er tilfældet for Litauen, som oplyste, at der ikke forelå data om analoge og intelligente takografer på grund af en teknisk fejl.

[11] Ligesom i den foregående rapporteringsperiode har Letland ikke angivet denne kategorisering for overtrædelser hos virksomhederne.

[12] De mest detaljerede statistikker blev fremlagt af Finland, Grækenland, Polen, Slovenien og Tjekkiet.

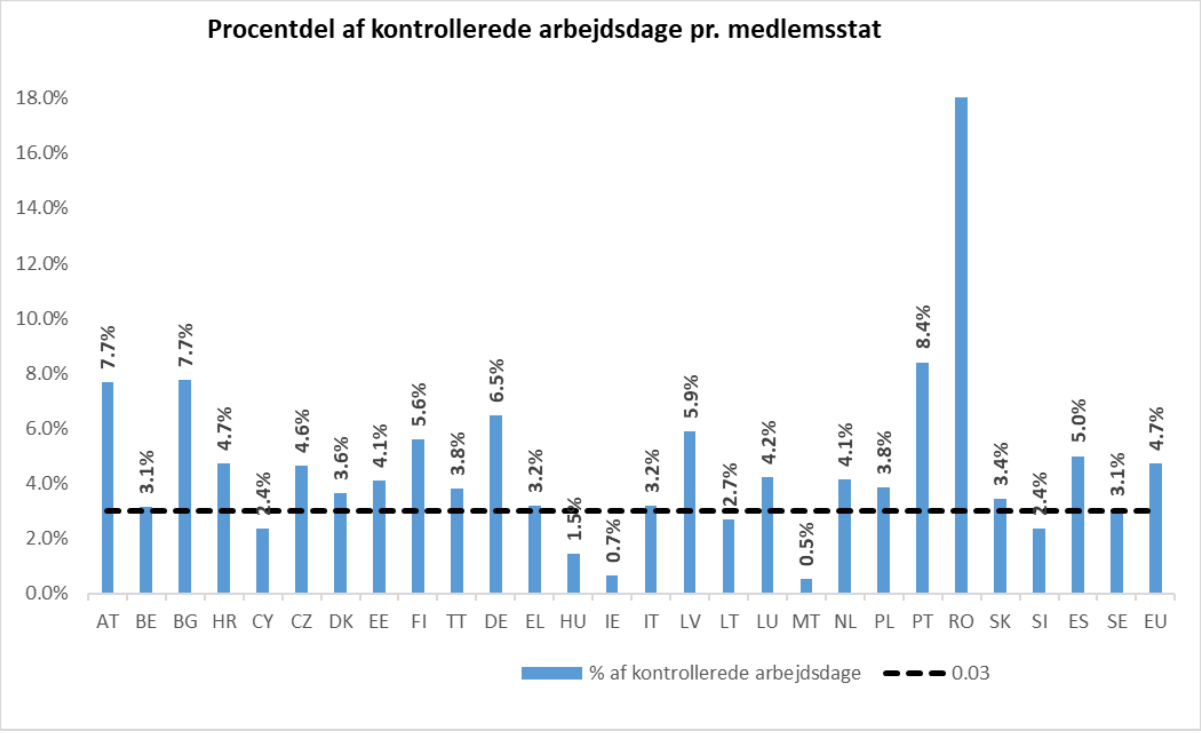
1. Kontroller

I henhold til artikel 2 i direktiv 2006/22/EF skal medlemsstaterne indføre en ordning med hensigtsmæssig og regelmæssig kontrol på vejene og hos virksomheder, der er omfattet af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006. I samme artikel fastlægges et mindstekrav til det antal kontroller, der skal foretages, nemlig mindst 3 % af arbejdsdagene for førere af køretøjer[13], som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006.

De nationale data viser, at det samlede antal kontrollerede arbejdsdage[14] i EU steg fra ca. 108,9 millioner i 2019-2020 til 111,7 millioner kontrollerede arbejdsdage i indeværende rapporteringsperiode. Dette udgør en stigning på 3 %. Hvis man ser på de nationale tal, er stigningen i antallet af kontrollerede arbejdsdage størst i Malta (+450 %[15]) og Nederlandene (+185 %), mens faldet i antallet af kontrollerede arbejdsdage er mest synligt i Slovenien (-48 %), Frankrig (-45 %) og Ungarn (-39 %).

Som det fremgår af figur 1 nedenfor, **er EU-gennemsnittet for kontrollerede arbejdsdage 4,7 %**, hvilket er højere end kravet i direktivet[16], men udviser en faldende tendens sammenlignet med tidligere rapporteringsperioder (5,4 % i 2017-2018 og 6,3 % i 2015-2016), med undtagelse af 4,5 % i 2019-2020. Dog har Rumænien opnået en høj score (21,3 %).

Figur 1: Procentdel af kontrollerede arbejdsdage pr. medlemsstat



[13] Dette tal er baseret på antallet af arbejdsdage i to år og antallet af registrerede køretøjer, der er omfattet af forordningen i denne periode for hver medlemsstat.
[14] På dansk bruges altid udtrykket "arbejdsdage", mens "working days" anvendes synonymt med "days worked (by a driver)" i den engelske version af de relevante retsakter, nemlig forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2006/22/EF og afgørelse (EU) 2017/1013.
[15] Ikke desto mindre har Malta stadig ikke opfyldt tærsklen på 3 % for kontrollerede arbejdsdage.
[16] Især i Bulgarien, Portugal, Rumænien, Tyskland og Østrig.

De fleste af medlemsstaterne kontrollerede flere arbejdsdage end mindstekravet ifølge direktivet. Alligevel har seks medlemsstater ikke overholdt tærsklen på 3 %, nemlig Cypern, Irland, Litauen, Malta, Slovenien og Ungarn. Dette svarer til de to foregående rapporteringsperioder (hvor seks medlemsstater ikke havde overholdt tærsklen på 3 % i årene 2019-2020 og 2017-2018, og tre medlemsstater ikke havde overholdt tærsklen i 2015-2016). Blandt de seks medlemsstater, der ikke havde overholdt tærsklen på 3 % i 2021-2022, var det kun Irland, Malta og Ungarn, der forblev i denne gruppe, hvor de fik følgeskab af de tre andre medlemsstater, der klarede sig godt i den foregående rapporteringsperiode. Grækenland øgede sin håndhævelsesindsats betydeligt (forbedring fra 0,1 % i 2015-2016, 0,7 % i 2017-2018, 2,4 % i 2019-2020 til 3,2 % i den nuværende periode), og for første gang i 10 år har landet ligget over tærsklen.

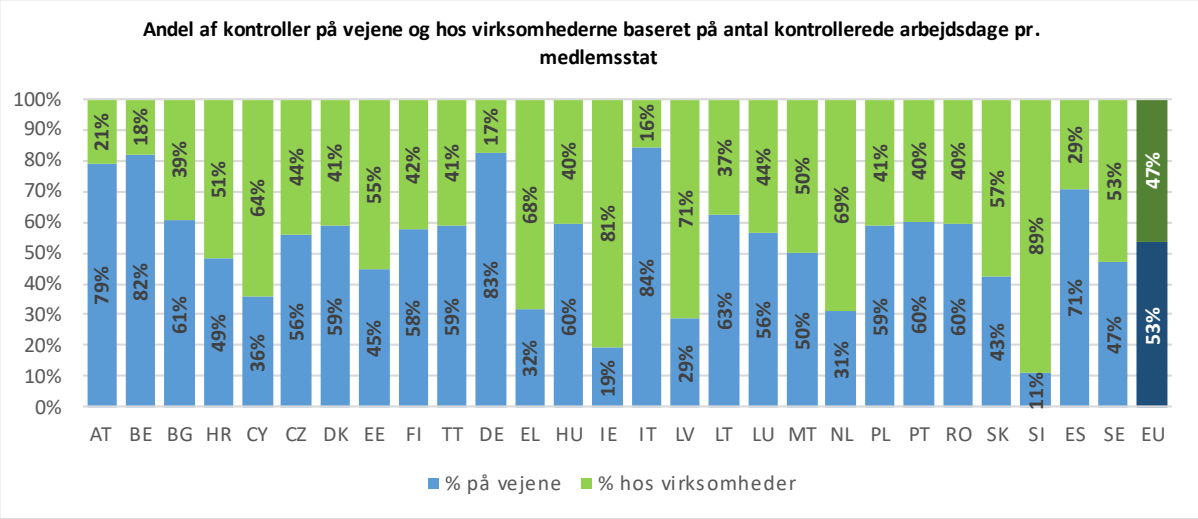
I artikel 2 i direktiv 2006/22/EF fastsættes andelen af arbejdsdage, der som minimum skal kontrolleres på vejene og hos virksomhederne, nemlig henholdsvis mindst 30 % og 50 %. Beregningen af denne andel er baseret på det antal kontroller, der rent faktisk er foretaget af de håndhævende myndigheder, og ikke på det antal arbejdsdage, der som minimum skal kontrolleres.

I gennemsnit er 53 % af kontrollerne af arbejdsdage foretaget på vejene, mens 47 % er foregået hos virksomhederne. Dette er et fald i kontrollen på vejene i forhold til den foregående periode (60 % i 2019-2020) og en positiv stigning i antallet af kontroller hos virksomhederne sammenlignet med den seneste periode (40 % i 2019-2020). I de fleste medlemsstater blev en stor del af kontrollerne udført på vejene. Irland og Slovenien indberettede et lavt antal kontroller på vejene. Otte medlemsstater opfylder kravet om en afbalanceret fordeling mellem kontroller hos virksomheder og på vejene sammenlignet med seks medlemsstater i 2019-2020[17].

Oplysninger om de nationale andele af kontroller på vejene og hos virksomhederne fremgår af figur 2.

Figur 2: Andel af kontroller på vejene og hos virksomhederne baseret på antal kontrollerede arbejdsdage pr. medlemsstat

[17] Cypern, Estland, Grækenland, Kroatien, Malta, Nederlandene, Slovakiet og Sverige. I 2019-2020 var disse lande: Bulgarien, Cypern, Estland, Letland, Litauen og Slovakiet.



1.1 Kontrol på vejene

I alt blev 3 564 138 køretøjer og 3 745 458 førere kontrolleret på vejene i hele EU sammenlignet med 4 112 717 køretøjer og 4 323 245 førere i 2019-2020. Forskellen mellem antallet af kontrollerede køretøjer og førere kan forklares ved flermandskørsel, dvs. hvor der er mindst to førere i køretøjet til at køre på skift. Forskelle mellem antallet af førere og køretøjer forekommer hovedsagelig i rapporter fra Belgien, Letland, Rumænien og Tyskland.

Sammenlignet med rapporten for 2019-2020 faldt det indberettede antal kontrollerede køretøjer med 548 579 køretøjer, og antallet af kontrollerede chaufførerfaldt med 577 787 chaufførerfaldt.

Baseret på køretøjets registreringsland var 64 % af de kontrollerede køretøjer nationale køretøjer, 29 % var fra en anden EU-medlemsstat[18], og 7 % var køretøjer registreret i tredjelande. Samlet set transporterede de fleste af de køretøjer, der blev kontrolleret på vejene (ca. 93 % i alt), gods, mens kun ca. 7 % befordrede passagerer.

I **2021-2022 var 83 % af de køretøjer, der blev kontrolleret på vejene, udstyret med en digital takograf** mod 74 % i den foregående rapporteringsperiode. Der er derfor ingen grund til at hæve kontroltærsklen fra 3 % til 4 %, da dette bør gøres, når 90 % af de kontrollerede køretøjer er udstyret med digitale takografer i henhold til artikel 2, stk. 3, i direktiv 2006/22/EF.

1.2 Kontroller hos virksomhederne

I perioden 2021-2022 blev der kontrolleret 84 128 transportvirksomheder, hvilket er en stigning på 44 % sammenlignet med de 58 300 transportvirksomheder, der blev kontrolleret i 2019-2020. Hos virksomhederne kontrollerede kontrollørerne ca. 39,3 millioner arbejdsdage, hvilket svarer til en stigning på 14 % i forhold til 34,3 millioner i den foregående rapport. Samlet set kontrollerede medlemsstaternes kontrolmyndigheder registreringerne for 582 218 førere hos virksomhederne, hvilket er 16 % mere end de 499 943 førere i 2019-2020.

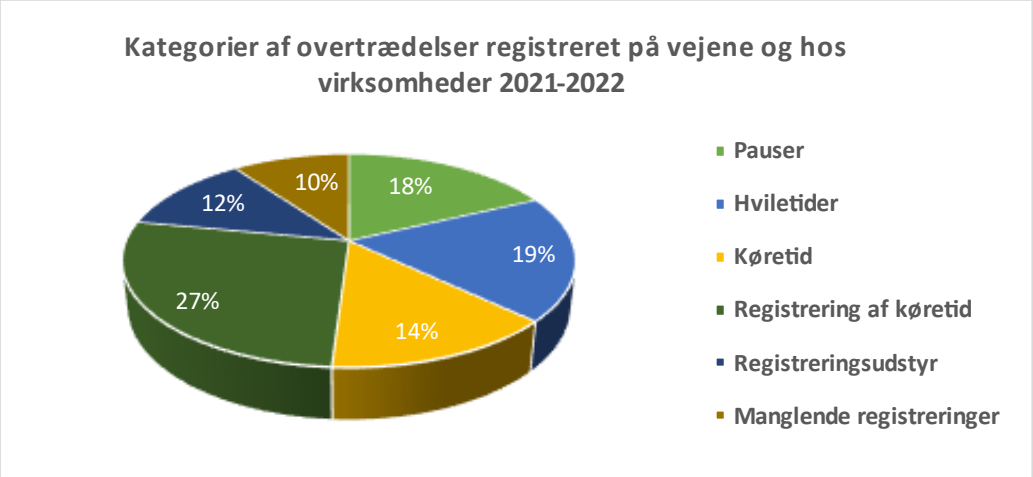
2. Overtrædelser

[18] Dataene omfatter også EØS-lande og Schweiz.

Alle 27 medlemsstater indsendte data om konstaterede overtrædelser, men ikke alle[19] gav oplysninger om typen af overtrædelser. **Det samlede antal indberettede overtrædelser var på ca. 3,03 millioner, hvilket er en stigning i forhold til den foregående indberetning (2,25 millioner).** Andelen af afslørede overtrædelser på vejene faldt til et niveau på ca. 50 % af det samlede antal konstaterede overtrædelser (60 % i den seneste rapport).

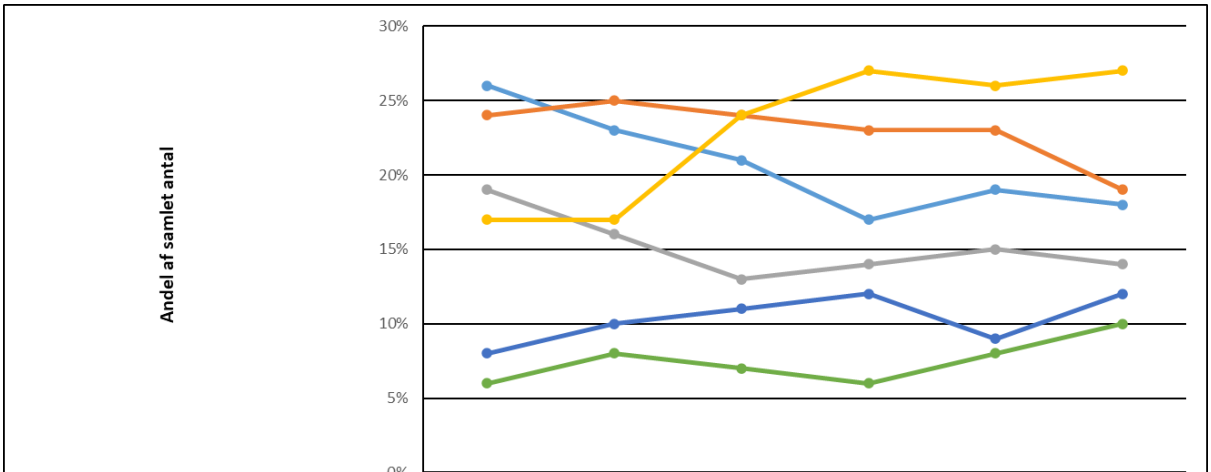
Andelen af typer af overtrædelser i det samlede antal afslørede overtrædelser var fortsat den samme som i den foregående rapporteringsperiode med nogle mindre fald eller stigninger for visse kategorier af overtrædelser. Figur 3 nedenfor viser EU's gennemsnitlige andel af overtrædelser efter typen af overtrådt bestemmelse, der blev afsløret både på vejene og hos virksomhederne i 2021-2022. Antallet af overtrædelser vedrørende pauser faldt fra 19 % til 18 %, mens overtrædelser vedrørende køretid faldt fra 15 % til 14 %, og overtrædelser vedrørende køretidsregistrering steg fra 26 % til 27 %. Overtrædelserne vedrørende hvileperioder udgør 19 % af de samlede overtrædelser (23 % i den seneste rapport), overtrædelser vedrørende kontrolapparatet[20] udgør 12 % af de samlede overtrædelser (9 % i den seneste rapport), og manglen på tilgængelighed af registreringer for andet arbejde udgør 10 % (8 % i den seneste rapport) af alle konstaterede overtrædelser. Denne udvikling fremgår af figur 4 nedenfor.

Figur 3: Kategorier af overtrædelser registreret ved vejkontrol og hos virksomheder 2021-2022



Figur 4: Kategorier af overtrædelser registreret ved vejkontrol og hos virksomheder i løbet af de sidste 10 år

[19] Letland har ikke oplyst om typer af overtrædelser i forbindelse med kontrol hos virksomhederne.
[20] Overtrædelser vedrørende kontrolapparatet er relateret til ukorrekt funktion eller forkert brug af eller manipulation hermed.



	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020	2021-2022
Pauser	26%	23%	21%	17%	19%	18%
Hviletider	24%	25%	24%	23%	23%	19%
Køretid	19%	16%	13%	14%	15%	14%
Registrering af køretid	17%	17%	24%	27%	26%	27%
Registreringsudstyr	8%	10%	11%	12%	9%	12%
Manglende/tilgængelige registreringer for andet arbejde	6%	8%	7%	6%	8%	10%

Den gennemsnitlige overtrædelsesprocent, som beregnes på grundlag af 100 arbejdsdage kontrolleret hos virksomhederne og på vejene, steg fra 2,1 i 2019-2020 til 2,7 i indeværende rapporteringsperiode. Både afsløringsprocenten på vejene og hos virksomhederne steg i forhold til den seneste rapporteringsperiode. **Afsløringsprocenten hos virksomhederne er fortsat højere end afsløringsprocenten på vejene, hvilket bekræfter, at kontrollerne hos virksomhederne er mere effektiv end kontrollerne på vejene.**

2.1 Overtrædelser konstateret ved kontrol på vejene

Der blev konstateret **ca. 1,53 millioner overtrædelser** på vejene **i 2021-2022, hvilket er ca. 12 % mere end de ca. 1,36 millioner overtrædelser i 2019-2020.** EU-gennemsnittet for overtrædelser, der blev konstateret på vejene, steg fra 1,82 til 2,11 pr. 100 kontrollerede arbejdsdage. I gennemsnit blev det konstateret, at 51 % af overtrædelserne blev begået af indenlandske førere, mens andelen af indenlandske køretøjer blandt alle køretøjer, der blev standset med henblik på kontrol, var på 64 %.

2.2 Overtrædelser registreret hos virksomheder

Antallet af overtrædelser, der blev afsløret hos virksomhederne, var på ca. 1,50 millioner, hvilket er en betydelig stigning i forhold til den seneste rapport (890 000). Den gennemsnitlige andel af afsløringer af overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage i EU steg fra 2,59 til 3,81, hvilket er en stigning på 47 % i forhold til 2019-2020. Det gennemsnitlige antal overtrædelser, der blev konstateret hos den enkelte virksomhed, steg fra 15 overtrædelser pr. virksomhed i 2019-2020 til mere end 17 overtrædelser pr. virksomhed.

2.3. Antal kontrollører og udstyr til analyse af takografer

I indeværende rapporteringsperiode var 60 040 kontrolmedarbejdere (mod 54 679 i 2019-2020) involveret i kontroller i hele EU.

17 081 kontrolmedarbejdere blev uddannet til at analysere de digitale takografregistreringer (mod 20 058 i 2019-2020). De udstyrsenheder, der stilles til rådighed for kontrolmedarbejderne til analyse af takografregistreringerne, faldt fra 13 031 i 2019-2020 til 8 336 i 2021-2022.

Dette bekræfter en fortsat tendens til faldende håndhævelseskapacitet i medlemsstaterne.

3. Den Europæiske Unions Domstols fortolkning af forordning (EF) nr. 561/2006

Den Europæiske Unions Domstol fortolkede forordning (EF) nr. 561/2006 ved hjælp af afgørelserne i de forenede sager C-870/19 og C-871/19[21] og i sagerne C-428/19[22], C-906/19[23] og C-13/21[24]. I sidstnævnte sag præciserede Domstolen artikel 13, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 561/2006, som bemyndiger medlemsstaterne til at fravige de gældende regler vedrørende køretid, pauser samt daglig og ugentlig hviletid for køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- eller fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed at transportere varer inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted. For det første definerede Domstolen begrebet *radius på op til 100 km fra virksomhedens hjemsted* som værende *en lige linje på højst 100 km trukket på kortet fra dette hjemsted, som forbinder hjemstedet til ethvert punkt i et cirkulært geografisk område omkring dette samme hjemsted.* Begrebet er derfor uafhængigt af det faktiske antal kørte kilometer. For det andet præciserede Domstolen, at når køretøjer transporterer gods ikke blot inden for en radius af 100 km fra den pågældende virksomheds hjemsted, men også uden for denne radius, finder de undtagelser, som medlemsstaterne har indrømmet, kun anvendelse på godstransport med disse køretøjer, som ikke finder sted uden for denne radius.

4. Samarbejde mellem medlemsstater

I henhold til artikel 5 i direktiv 2006/22/EF har medlemsstaterne pligt til at foretage ikke under seks vejkontroller om året, som skal samordnes med mindst én anden medlemsstat. Samarbejdet mellem medlemsstaterne på grundlag af samordnede kontroller, fælles uddannelsesinitiativer eller erfarings- og informationsudveksling spiller en afgørende rolle med hensyn til at styrke håndhævelsen for at nå målene i de sociale bestemmelser inden for vejtransportsektoren, dvs. bedre arbejdsvilkår, fair konkurrence og forbedret trafiksikkerhed. Mobilitetspakke I[25], som trådte i kraft næsten fuldt ud den 21. februar 2022, har til formål at fremme og styrke samarbejdet og den gensidige bistand mellem medlemsstaterne og sikre en mere effektiv og konsekvent håndhævelse af de gældende regler. Desuden fortsatte Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed, der blev oprettet i 2019[26] med det overordnede mål at sikre fair arbejdskraftmobilitet i det indre marked, sine støtteaktiviteter vedrørende oplysning, uddannelse og håndhævelse på vejtransportområdet i rapporteringsperioden. En af

[21] Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze mod MI (C-870/19), TB (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.
[22] OL og andre mod Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt, ECLI:EU:C:2021:548.
[23] Straffesag mod FO, ECLI:EU:C:2021:715.
[24] Pricoforest SRL mod Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), ECLI:EU:C:2022:531.
[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR
[26] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1149 af 20. juni 2019 om oprettelse af en europæisk arbejdsmarkedsmyndighed, om ændring af forordning (EF) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 og (EU) 2016/589 og om ophævelse af afgørelse (EU) 2016/344 (EUT L 186 af 11.7.2019, s. 21).

myndighedens primære opgaver vil bestå i at støtte samarbejdet mellem medlemsstaterne inden for den grænseoverskridende håndhævelse og fremme fælles inspektioner, herunder på området for EU's sociale bestemmelser på vejtransportområdet.

Efter covid-19-krisen kunne der gennemføres fælles håndhævelsesforanstaltninger i 2021-2022. Men som i de foregående år fremlagde ikke alle medlemsstater oplysninger om det nøjagtige antal samordnede kontroller eller rapporterede slet ikke om, hvorvidt de havde foretaget samordnede kontroller. Af de 22 medlemsstater, der gav oplysninger om kontrollen, opfyldte 10 medlemsstater[27] det krævede antal samordnede kontroller i rapporteringsperioden.

Samarbejdet mellem medlemsstater vedrørte primært nabomedlemsstater. Som for den sidste rapporteringsperiode angav de fleste medlemsstater også, at samarbejdet fandt sted inden for rammerne af Det Europæiske Trafikpolitinet (ROADPOL) og Euro Control Route (ECR) samt Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed (ELA).

II. Oversigt over gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF

I henhold til artikel 13 i direktiv 2002/15/EF skal medlemsstaterne hvert andet år aflægge rapport om gennemførelsen af direktivet med angivelse af de nationale arbejdstager- og arbejdsgiverrepræsentanters synspunkter.

1. Anvendelsesområdet for direktiv 2002/15/EF

I direktivet fastsættes bl.a. bestemmelser vedrørende tilstrækkelige pauser i arbejdsperioden, den maksimale ugentlige arbejdstid 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 lex specialis i forhold til det generelle direktiv 2003/88/EF[28] om arbejdstid, som fastsætter grundlæggende krav til tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i alle sektorer.

2. Gennemførelsesaspekter i medlemsstaterne

Nogle medlemsstater og arbejdsmarkedets parter rapporterede om visse gennemførelsesproblemer. De tyske myndigheder rapporterede, at arbejdsgiverne ikke systematisk overvåger overholdelsen af de relevante sundheds- og sikkerhedsregler, der gælder for mobile arbejdstagere. Der er også en generel mangel på viden om lovgivningen om kørsel og arbejdstid blandt arbejdsgivere og om, hvordan disse regler interagerer. Som bemærket kontrolleres arbejdstiden for mobile arbejdstagere i de fleste tilfælde normalt inden for rammerne af kontrollen af køretidslovgivningen, og den overholdes generelt ikke fuldt ud.

[27] Belgien, Danmark, Frankrig, Italien, Litauen, Nederlandene, Rumænien, Slovenien, Tyskland og Østrig.
[28] 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).

Tyskland bemærkede også, at virksomheder, der er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014, i princippet er underlagt hyppigere kontroller end virksomheder, der er omfattet af anden lovgivning om vejtransportsektoren.

De italienske myndigheder mener, at EU-lovgivningen har bidraget til at beskytte førernes sundhed og sikkerhed og til at harmonisere konkurrencevilkårene mellem transportvirksomhederne. Nogle virksomheder har vedtaget mere hensigtsmæssige programmer for download, lagring og kontrol af data fra digitale takografer. Nogle arbejdstilsyn påpegede også betydningen af at have passende teknologiske værktøjer til at støtte tilsynsaktiviteter for at begrænse problemet med knappe håndhævelsesressourcer. I denne henseende har en særlig IT-applikation, der anvendes i Italien, vist sig at være særlig nyttig til at kontrollere vejtransportaktiviteter. Et andet positivt aspekt var udvidelsen af arbejdstidslovgivningens anvendelsesområde til også at omfatte selvstændige erhvervsdrivende.

Nogle myndigheder rapporterede også om problemer med visse definitioner i direktiv 2002/15/EF. Som det fremgår af den tidligere rapport fra Tyskland, er der behov for yderligere præcisering af, hvordan "ventetider på læsse- og losseramper" skal håndteres. Det blev også konstateret, at losning ofte ikke registreres som "andet arbejde", men som hviletid. I nogle tilfælde sondrede virksomhederne også mellem faktisk arbejdstid og lønnet arbejdstid, således at tiden blev registreret og aflønnet med et fast beløb, men ikke som "andet arbejde".

Endelig rapporterede nogle nationale myndigheder om vanskeligheder med at kontrollere arbejdstiden for førere, der er involveret i forskellige former for transportaktiviteter eller udfører transport for flere arbejdsgivere. Nogle medlemsstater rapporterede, at der manglede inspektører til at kontrollere arbejdstiden.

Litauen oplyste derimod, at der ikke var opstået nogen væsentlige problemer i forbindelse med gennemførelsen af kontroller i henhold til direktiv 2002/15/EF.

På trods af disse fælles observationer er det fortsat vanskeligt at indkredse tendenser og udestående spørgsmål på EU-plan på grund af det betydelige antal ufuldstændige indlæg fra medlemsstaterne og forskellig national praksis.

3. Fortolkning af direktiv 2002/15/EF

Nogle få medlemsstater[29] rapporterede i 2021-2022, at de nationale domstole fortolkede visse bestemmelser i direktiv 2002/15/EF.

Sverige opdaterede om en domstolsafgørelse i en sag om afgrænsningen mellem den svenske trafikstyrelses ansvarsområder og arbejdsmarkedsparternes ansvarsområder, når der blev indgået kollektive overenskomster, som fraveg dele af den nationale lov til gennemførelse af

[29] Estland, Grækenland, Italien, Sverige og Tyskland. Danmark rapporterede, at retstvister vedrørende gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF er blevet behandlet af domstole i første instans. Der er ikke truffet nogen retsafgørelser af den estiske højesteret.

direktiv 2002/15/EF[30]. Sverige oplyste også, at nogle få andre retstvister vedrørende gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF var blevet afgjort af domstolene i første instans, og at Sveriges højesteret (Högsta domstolen) ikke havde truffet nogen retsafgørelser. Den samme situation blev rapporteret af Estland, som bekræftede, at gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF generelt ikke havde skabt problemer i Estland i 2021-2022.

I modsætning hertil rapporterede Grækenland og Italien om højesteretsdomme vedrørende visse bestemmelser i direktiv 2002/15/EF. I Tyskland tog forbundsdomstolen i arbejdsretlige sager (BAG) i sin kendelse af 19. maj 2021 stilling til fortolkningen af artikel 10 i direktiv 2002/15/EF[31].

4. Overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne

Kun 12 medlemsstater[32] fremlagde visse kvantitative data om de konstaterede overtrædelser. Dette antal er lidt højere end i den foregående rapporteringsperiode, hvor 11 medlemsstater[33] fremlagde disse oplysninger. Det utilstrækkelige antal bidrag gør det dog ikke muligt at drage konklusioner på EU-plan.

Tyskland oplyste, at der ofte forekommer overtrædelser af den maksimale ugentlige arbejdstid eller manglende kompensation for den maksimale ugentlige arbejdstid. De hyppigste overtrædelser af lovgivningen, der indberettes, vedrører pauser.

Nogle medlemsstater anførte, at hyppigere kontroller fører til øget viden om reglerne blandt arbejdsgivere og førere og også til en adfærdsændring.

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

Som krævet i artikel 13 i direktiv 2002/15/EF anførte 11 medlemsstater[34] klart, at arbejdsmarkedets parter var blevet hørt i forbindelse med denne rapportering. Dette antal er lidt højere end i den seneste rapport[35], men viser stadig, at over halvdelen af medlemsstaterne ikke inddrager arbejdsmarkedets parter i rapporteringen om gennemførelsen af arbejdstidsreglerne. Østrig forklarede, at arbejdsmarkedets parter ikke blev hørt, men at udkastet til årsrapport ikke kun drøftes i Parlamentet (socialudvalget), men også er offentligt tilgængeligt på arbejdstilsynets websted.

[30] Dommen blev endelig i januar 2023 og fastslog, at hvis en virksomhed er bundet af en central kollektiv overenskomst, der regulerer spørgsmålet om samlet arbejdstid og natarbejde, anses den for at have været omfattet af denne aftale og ikke af specifikke artikler i loven om arbejdstid på veje.
[31] Artikel 10 i direktiv 2002/15/EF giver medlemsstaterne mulighed for at anvende eller indføre regler, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af sundheden og sikkerheden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.
[32] Cypern, Finland, Frankrig, Grækenland, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland og Ungarn.
[33] Cypern, Finland, Italien, Luxembourg, Polen, Slovakiet, Spanien, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig.
[34] Cypern, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Italien, Portugal, Slovakiet, Slovenien, Sverige og Tyskland.
[35] Cypern, Estland, Finland, Frankrig, Italien, Polen, Portugal, Slovakiet, Sverige og Tyskland.

I syv ud af de 11 medlemsstater[36] blev arbejdsmarkedsparternes synspunkter gengivet i et særskilt afsnit eller punkt.

De holdninger, som arbejdsmarkedets parter tilkendegav, kan ikke analyseres yderligere, da de ikke er repræsentative.

III. Konklusioner

Det generelle resultat af analysen af gennemførelsen og håndhævelsen af EU's sociale bestemmelser for vejtransport viser, at de overordnede resultater med hensyn til håndhævelse og overholdelse i 2021-2022 fortsat er stabile med nogle positive udviklinger i forhold til 2019-2020.

Der er sket en stigning i det samlede antal kontrollerede arbejdsdage i den nuværende rapporteringsperiode, hvilket vender en faldende tendens i de seneste år. Ikke desto mindre faldt både det rapporterede antal køretøjer og det rapporterede antal førere, der blev kontrolleret på vejene i hele EU, sammenlignet med de foregående rapporteringsperioder. Der blev dog observeret en stigning for antallet af transportvirksomheder, der blev kontrolleret på stedet. Samtidig er der en bedre balance i forholdet mellem antallet af arbejdsdage, der kontrolleres henholdsvis på vejene og hos virksomhederne (53 % på vejene og 47 % hos virksomhederne sammenlignet med henholdsvis 60 % og 40 % i den seneste rapport), hvilket er en positiv udvikling, der bringer forholdet mellem disse to typer kontrol tættere på de retlige krav.

Det samlede antal overtrædelser, der blev konstateret hos virksomhederne og på vejene, steg i forhold til den seneste rapport, navnlig for så vidt angår overtrædelser, der blev konstateret hos virksomhederne. Afsløringsprocenten hos virksomhederne er fortsat højere end afsløringsprocenten på vejene, hvilket bekræfter, at målrettede kontroller hos virksomhederne er mere effektive end tilfældige kontroller på vejene. Den gennemsnitlige afsløringsprocent hos virksomhederne faldt desuden i forhold til den seneste rapporteringsperiode.

Antallet af afsløringer af overtrædelser varierer betydeligt på EU-plan (fra 0,08 til 12,40). Dette viser, at det er bydende nødvendigt at målrette kontrollerne bedre. Adgang til data, såsom risikoklassificering, på vejene har stor betydning, navnlig for bedre at målrette kontrollerne og reducere unødvendige "rene" kontroller, dvs. kontroller, hvor der ikke konstateres nogen overtrædelser. Vejinspektørernes adgang til risikoklassificeringsdata gøres obligatorisk i overensstemmelse med de nye krav, der blev indført med mobilitetspakke I.

Hvad angår samordnede og fælles kontroller blandt medlemsstaterne, ser det klart ud til, at de bidrager til videndeling og til fastlæggelse af en harmoniseret tilgang til forståelsen og håndhævelsen af gældende EU-regler. Kommissionen opfordrer derfor medlemsstaterne til yderligere at styrke deres bestræbelser på at forbedre samarbejdet gennem fælles inspektioner og samordnede kontroller samt til at drage fordel af den bistand, som ydes af Den Europæiske

[36] Frankrig, Grækenland, Italien, Portugal, Slovenien, Sverige og Tyskland.

Arbejdsmarkedsmyndighed. Kommissionen vil lægge særlig vægt på fælles håndhævelsesforanstaltninger i den næste periode.

Andelen af de forskellige typer overtrædelser ligger stabilt i forhold til den foregående rapporteringsperiode. Hos virksomhederne udgør overtrædelser i forbindelse med manglende køretidsregistrering næsten en tredjedel af alle afslørede overtrædelser, hvilket tyder på, at virksomhederne har vanskeligt ved at lagre de relevante data korrekt. I modsætning hertil udgør overtrædelser i forbindelse med pauser, hviletider og køretider næsten halvdelen af alle konstaterede overtrædelser på vejene.

Med hensyn til gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF gør manglen på sammenlignelige kvantitative data og kvalitative oplysninger i mange nationale rapporter det vanskeligt at foretage en tilbundsgående vurdering. Kommissionen vil gerne understrege betydningen af denne rapportering og minde om, at der kan anlægges sag mod medlemsstater, der ikke overholder kravet om indsendelse af oplysninger som krævet i artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006.

Kommissionen bemærker, at de overordnede håndhævelses- og overholdelsesniveauer efter anvendelsen af mobilitetspakke I er blevet forbedret i de nuværende rapporteringsperioder. En gennemførelsesretsakt vedtaget af Kommissionen om en harmoniseret risikoklassificeringsformel[37] gør det muligt for de håndhævende myndigheder hurtigt at genkende profilen for den virksomhed, de har til hensigt at kontrollere, og at vide, om en virksomhed har en lav risikoklassificering (på grund af et lavt niveau af overtrædelser af bestemmelserne) eller en høj risikoklassificering (højt niveau af overtrædelser af bestemmelserne). Desuden giver en tidlig fjernafsløring af mulig manipulation og misbrug af digitale takografer de håndhævende myndigheder mulighed for at vælge, hvilke køretøjer der skal kontrolleres. Kommissionen vil fortsætte med at undersøge, hvordan digitaliserings- og automatiseringsteknologier kan bidrage til at gøre kontroller med overholdelsen mere intelligent (mere effektiv, papirløs, baseret på adgang til og udveksling af digitale data).

Kommissionen fastholder betydningen af, at medlemsstaterne indsender fuldstændige datasæt om gennemførelsen af de sociale bestemmelser vedrørende vejtransport som krævet i artikel 13 i direktiv 2002/15/EF, artikel 10g i Rådets direktiv 96/53/EF og artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006. Kommissionen vil styrke overvågningen af medlemsstaternes opfyldelse af rapporteringsforpligtelserne. Samtidig vil Kommissionen undersøge de tekniske muligheder for at gøre rapporteringsprocessen mere intelligent og lettere for medlemsstaterne.

Desuden vil Kommissionen fortsat arbejde på at forbedre overvågningen af gennemførelsen og håndhævelsen af de sociale regler inden for vejtransport med bistand fra medlemsstaterne. Den opfordrer medlemsstaterne til at medtage arbejdsmarkedsparternes synspunkter om gennemførelsen af arbejdstidsreglerne som krævet i direktiv 2002/15/EF.

[37] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/695 af 2. maj 2022 om gennemførelsesbestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF for så vidt angår den fælles formel til beregning af risikoklassificering af transportvirksomheder (EUT L 129 af 3.5.2022, s. 33).