EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 18.10.2018
COM(2018) 698 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen i 2015-2016 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

{SWD(2018) 439 final}

I. Indledning

Denne rapport giver et overblik over gennemførelsen af EU's sociale bestemmelser inden for vejtransport i medlemsstaterne gældende for perioden 1. januar 2015 til 31. december 2016. Den fremhæver også 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 kaldet "**køretidsforordningen**"), som fastsætter mindstekravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt 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.

Denne rapport, der udarbejdes i henhold til artikel 17 i køretidsforordningen og artikel 13 i direktivet om arbejdstid inden for vejtransport[5], indeholder kvantitative og kvalitative data om kontrol på vejene og kontrol hos virksomhederne samt registrerede overtrædelser. Det angives også, hvordan undtagelserne efter artikel 13 i forordning (EU) nr. 561/2006[6] er blevet

[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 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).

[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] 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.

[6] Jf. afsnit 14 i ledsagedokumentet.

anvendt. Endelig indeholder den kvalitative oplysninger om gennemførelsen af direktivet om arbejdstid inden for vejtransport. Kommissionens rapport suppleres af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som indeholder supplerende information om sanktioner, samarbejde mellem medlemsstaterne, bemærkninger fra håndhævelsesmyndigheder og andre, mere detaljerede statistiske data. Rapporten er inddelt i fire afsnit: Afsnit I indeholder et resumé af de nationale datameddelelsers kvalitet og rettidighed. Afsnit II indeholder analysen af de nationale data om kontroller og overtrædelser, mens afsnit III beskriver medlemsstaternes gennemførelse af direktiv 2002/15/EF. Endelig drages hovedkonklusionerne på denne rapport i afsnit IV.

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 gennemførelsesafgørelse af 30. marts 2017[7].

Alle medlemsstater har indsendt deres nationale data, om end mange ikke har overholdt tidsfristen. Kvaliteten af dataene forbedres fortsat for så vidt angår forordning (EF) nr. 561/2006. Næsten alle medlemsstater[8] fremsendte den ønskede opdeling af detaljerede statistikker over kontrol med overholdelsen på vejene og hos virksomhederne. Der er dog plads til yderligere forbedring af oplysningerne om sanktioner, internationalt samarbejde, ændringer af national lovgivning og de konklusioner, der drages.

Desuden informerede medlemsstaterne Kommissionen om de nationale undtagelser fra anvendelsen af bestemmelserne om køretider, pauser og hviletider i overensstemmelse med artikel 13 i forordning (EF) nr. 561/2006. Den ajourførte liste over undtagelser er indeholdt i ledsagedokumentet og findes på Kommissionens hjemmeside[9].

For så vidt angår oplysningerne om gennemførelsen af direktivet om arbejdstid inden for vejtransport, er det ikke alle medlemsstater, som har fremsendt disse oplysninger[10], og kun enkelte medlemsstater indsendte statistiske data om kontroller og udbyttet heraf[11]. Mange medlemsstater anførte, at der ikke var sket ændringer i rapporteringsperioden i deres nationale lovgivning, hvorfor de ikke havde indsendt oplysninger herom. Samlet set har medlemsstaterne fremsendt meget få ajourførte kvantitative data, hvilket vanskeliggør vurderingen heraf. For at rapporten kan opfylde kravene i artikel 17 i køretidsforordningen, forlanger Kommissionen derfor, at der i den næste rapporteringsperiode fremsendes en mere omfattende mængde kvalitative og kvantitative data om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF og håndhævelsen heraf.

[7] C(2017) 1927 final.
[8] Undtagen Danmark, som ikke fremsendte detaljerede data om kontrol på vejene, herunder de standsede køretøjer opdelt efter type og registreringsland eller takograf og den registrerede overtrædelse. De danske myndigheder meddelte Kommissionen, at de fra januar 2017 ville sende fuldstændige oplysninger.
[9] Findes her: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf.
[10] Belgien, Kroatien, Grækenland, Ungarn, Letland, Nederlandene og Spanien fremsendte ikke en rapport.
[11] Der blev fremsendt kvantitative data fra Østrig, Cypern, Tjekkiet, Finland, Frankrig, Luxembourg og Polen.

II. Gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 i EU

1. Kontroller

I henhold til artikel 2 i direktiv 2006/22/EF skal medlemsstaterne indføre en ordning med hensigtsmæssig og regelmæssig kontrol, både på vejene og hos virksomhederne inden for samtlige transportkategorier. Denne kontrol skal hvert år omfatte et bredt, repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, transportvirksomheder og køretøjer. I samme artikel fastlægges et mindstekrav til det antal kontroller, der skal foretages, nemlig mindst 3 % af arbejdsdagene for førere[12] af køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006.

De nationale data, der er fremsendt til Kommissionen, viser, at det samlede antal arbejdsdage[13], der blev kontrolleret i EU, faldt med ca. 12,8 % svarende til et fald fra 151 mio. til 131,7 mio. kontrollerede arbejdsdage Dette er et brattere fald end det fald på 4,8 %, der skete fra den tidligere rapporteringsperiode 2011-2012 til perioden 2013-2014. Imidlertid giver de nationale tal det indtryk, at dette fald primært kan forklares ved et fald i det antal arbejdsdage, der blev kontrolleret i tre medlemsstater[14]. Nærmere oplysninger fremgår af den ledsagende rapport.

Som illustreret i figur 1 nedenfor er **det samlede EU-gennemsnit af kontrollerede arbejdsdage 6,3 %** (det var 7 % i 2013-2014), hvilket er dobbelt så mange som krævet i henhold til direktivet.

De fleste af medlemsstaterne kontrollerede flere arbejdsdage end mindstekravet ifølge direktivet. Alligevel har tre medlemsstater ikke overholdt kravet på 3 %, nemlig Grækenland, Nederlandene og Malta. Mens Malta og Nederlandene[15] lå en smule under kravet, rapporterede Grækenland et antal kontrollerede arbejdsdage, som var betydeligt under kravet og endnu lavere end de foregående to år. Kommissionen vil fortsat overvåge udviklingen i disse medlemsstater og vil med udgangspunkt i de værste tilfælde gribe ind for at sikre, at direktiv 2006/22/EF bliver anvendt korrekt.

I artikel 2 i direktiv 2006/22/EF fastsættes andelen af arbejdsdage, der som minimum skal kontrolleres henholdsvis på vejene og hos virksomhederne, nemlig 30 % og 50 %. Det skal understreges, at beregningen af denne andel er baseret på det antal kontroller, der rent faktisk er foretaget af håndhævelsesmyndighederne, og ikke på det antal arbejdsdage, der som minimum skal kontrolleres. Blandt de medlemsstater, der har opfyldt kravet, har kun seks nået den påkrævede andel for kontroller henholdsvis på vejene og hos virksomhederne. **I gennemsnit er 74 % af kontrollerne af arbejdsdage foretaget på vejene, mens 26 % er**

[12] Dette tal udledes for hver medlemsstat af antallet af arbejdsdage i to år og antallet af registrerede køretøjer, der er omfattet af forordningen i denne periode.
[13] På dansk bruges altid termen "arbejdsdage", mens "working days" anvendes synonymt med "days worked (by a driver)" i den engelske version af de relevante retsakter: forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2006/22/EF og afgørelse (EU) 2017/1013.
[14] Tyskland, Rumænien og Frankrig. I den nationale tyske rapport mangler der data fra tre delstater.
[15] Nederlandene har et system med "tillidsbaseret overvågning", som indirekte dækker flere af førernes arbejdsdage og dermed indirekte muliggør opfyldelsen af mindstekravet.

foregået hos virksomhederne. Dette betyder en let stigning i andelen af kontroller hos virksomhederne i forhold til sidste år, hvor tallet var 23 %. Som allerede fremhævet i den forrige rapport lå Irland med kun 7 % under kravet på 30 % for kontrol på vejene. Flere oplysninger om de nationale andele af kontroller på vejene og hos virksomhederne fremgår af figur 2.

1.1 Kontrol på vejene

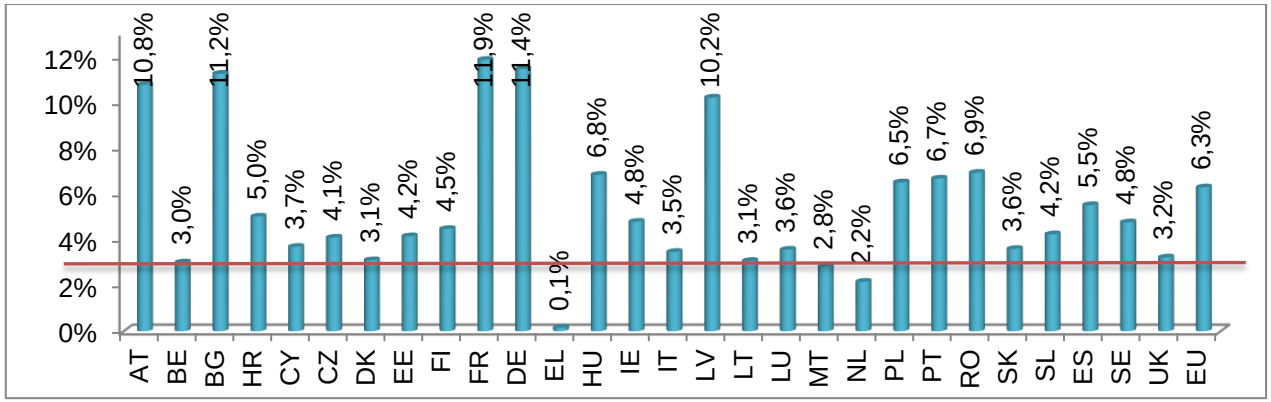
I alt blev 8 162 703 køretøjer[16] og 5 846 011 førere kontrolleret på vejene i hele EU. Den store forskel mellem de to tal kan forklares med de ufuldstændige data fra Tyskland og Finland[17], som kun dækker en del af det samlede antal førere kontrolleret på vejene.

Sammenlignet med den forrige rapport for 2013-2014 er antallet af kontrollerede køretøjer steget med 24 %. Dette skyldes primært en betydelig stigning i antal kontrollerede køretøjer indberettet af Tyskland og Finland i forhold til den seneste rapporteringsperiode[18]. Antallet af kontrollerede førere faldt med 22 % i forhold til 2013-2014. Dette kan imidlertid også hovedsagelig forklares ved det betydelige fald fra 2013-2014 til 2015-2016 i antallet af førere, der blev indberettet af Tyskland, og den kumulative virkning af mindre fald i flere andre medlemsstater[19].

Baseret på køretøjets registreringsland var 63 % af de kontrollerede køretøjer i EU nationale køretøjer, 32 % var fra en anden EU-medlemsstat, og 6 % var køretøjer registreret i tredjelande[20]. Samlet set transporterede de fleste af de køretøjer, der blev kontrolleret på vejene (91 % i alt), gods, mens kun 9 % befordrede passagerer. Flere oplysninger fremgår af ledsagedokumentet under afsnit 4.

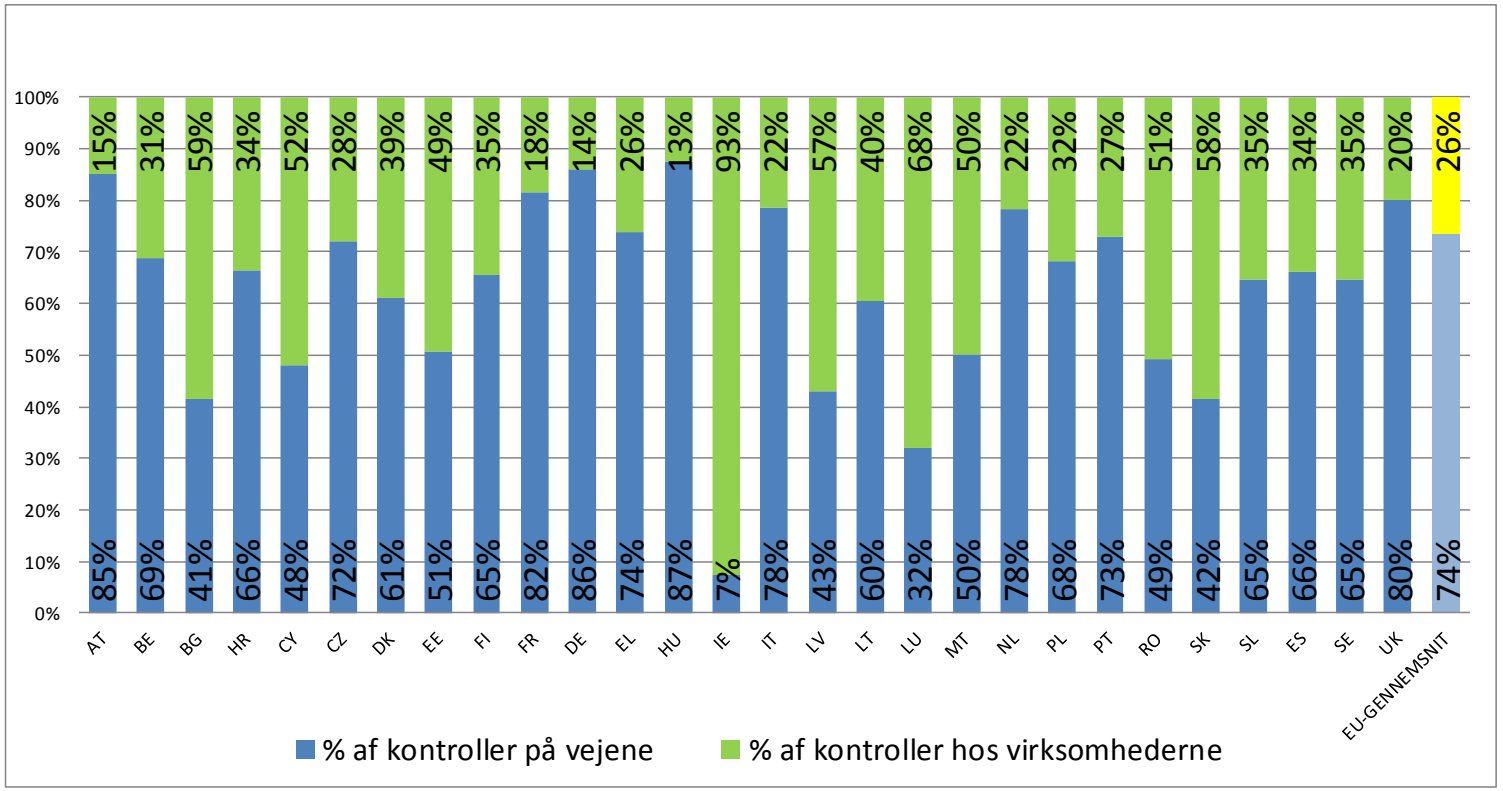
I 2015-2016 var 72 % af de køretøjer, der blev kontrolleret på vejene, udstyret med en digital takograf. Der er derfor ingen grund til at øge kravet til kontrolandelen fra 3 % til 4 %, da dette kun skulle ske, hvis 90 % af de kontrollerede køretøjer var udstyret med digitale takografer[21].

[16] Dette tal omfatter ikke data fra Danmark.
[17] Antallet af kontrollerede køretøjer omfatter data indsamlet af både politi og toldvæsen, mens antallet af førere kontrolleret på vejene ikke omfatter politiets kontroller. Antallet af førere, der er blevet kontrolleret af politiet, indgår derfor ikke i disse tal.
[18] Dette udgør en stigning på 1 081 586 kontrollerede køretøjer indberettet af Finland og 1 312 597 indberettet af Tyskland.
[19] Bulgarien, Tjekkiet, Frankrig, Finland, Polen, Rumænien og Spanien.
[20] De data, der var fremsendt af Tyskland og Finland, blev ikke medregnet, idet de var ufuldstændige.
[21] Artikel 2, stk. 3, i direktiv 2006/22/EF.



Figur 1: Procentdel kontrollerede arbejdsdage pr. medlemsstat[22]

[22] De finske data indeholder ikke dage, der anses for at være førerens ugentlige hviletid, hvorfor det faktiske antal kontrollerede arbejdsdage er meget højere.



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

1.2 Kontrol hos virksomhederne

I alt 146 967 transportvirksomheder blev kontrolleret i perioden 2015-2016, hvilket svarer til resultatet fra 2013-2014[23]. Under disse kontrolbesøg hos virksomhederne blev ca. 34,8 mio. arbejdsdage kontrolleret, hvilket er en let stigning på 1 % i forhold til den foregående rapport. Samlet set kontrollerede medlemsstaterne ca. 663 000 førere i 2015-2016, hvilket er 12 % færre end i 2013-2014.

2. Overtrædelser

Næsten alle medlemsstater[24] fremsendte data om registrerede overtrædelser, men ikke alle[25] gav oplysninger om typen af overtrædelser. **Det samlede antal indberettede overtrædelser var ca. 3,46 mio. og dermed en stigning på 6 % i forhold til den foregående rapport (3,3 mio.).** Baggrunden for den beskedne stigning kan være den, at Letland for første gang har indberettet antal overtrædelser[26], hvilket næsten udgør forskellen i forhold til den foregående rapport. Mens de registrerede overtrædelser hos virksomhederne steg med 19 %, faldt de registrerede overtrædelser på vejene med 3 %. Andelen af overtrædelser på vejene af det samlede antal registrerede overtrædelser faldt fra 63 % i den foregående rapport til 58 %.

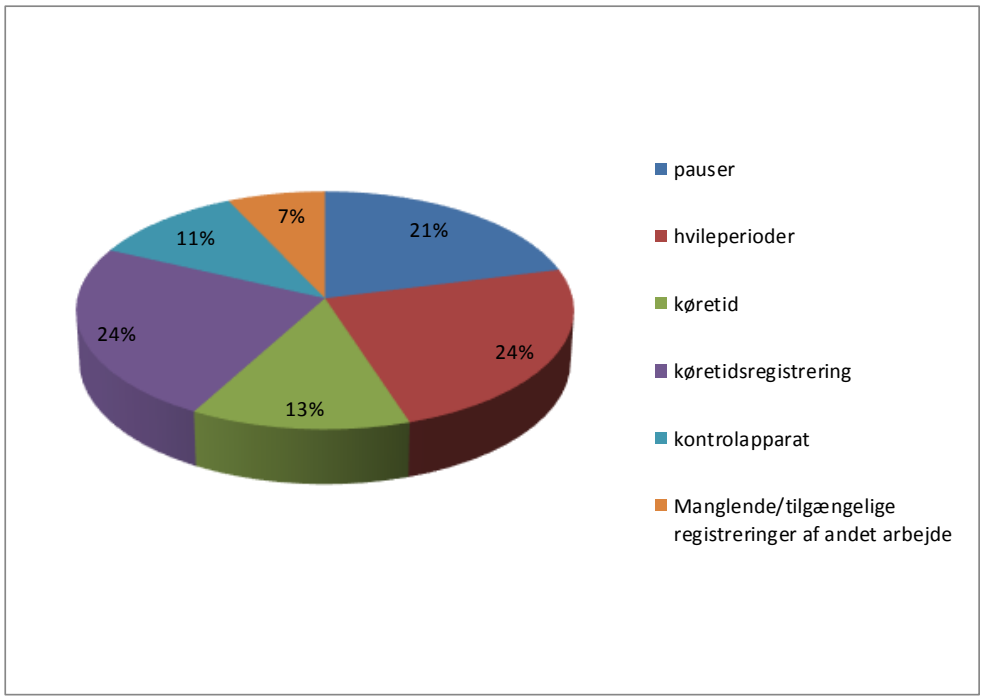
Fordelingen af overtrædelser på typer var den samme, om end med små ændringer. Figur 3 nedenfor illustrerer andelen af overtrædelser registreret i 2015-2016 for hver type overtrådt bestemmelse. Sammenlignet med den foregående rapport faldt antal overtrædelser af bestemmelser om bremser og køretid fra henholdsvis 23 % og 16 % til henholdsvis 21 % og 13 %, mens overtrædelser af reglerne om registrering af køretid steg fra 17 % til 24 %. Af alle overtrædelser registreret i hele EU på vejene såvel som hos virksomhederne udgør **hviletidsovertrædelser 24 %** (25 % i den foregående rapport), **overtrædelser vedrørende kontrolapparatet[27] 11 %** (10 % i den foregående rapport), og **overtrædelser i forbindelse med manglende/tilgængelige registreringer af andet arbejde 7 %** (8 % i den foregående rapport).

På baggrund af udviklingen siden 2007, der fremgår af figur 4, ser overtrædelserne af bestemmelser om bremser og køretid ud til at været faldet gradvist. Omvendt har der været en fortsat stigning i antal registrerede overtrædelser af reglerne om køretidsregistrering, som steg fra 14 % til 24 %, mens hviletidsovertrædelserne lå højt i alle årene.

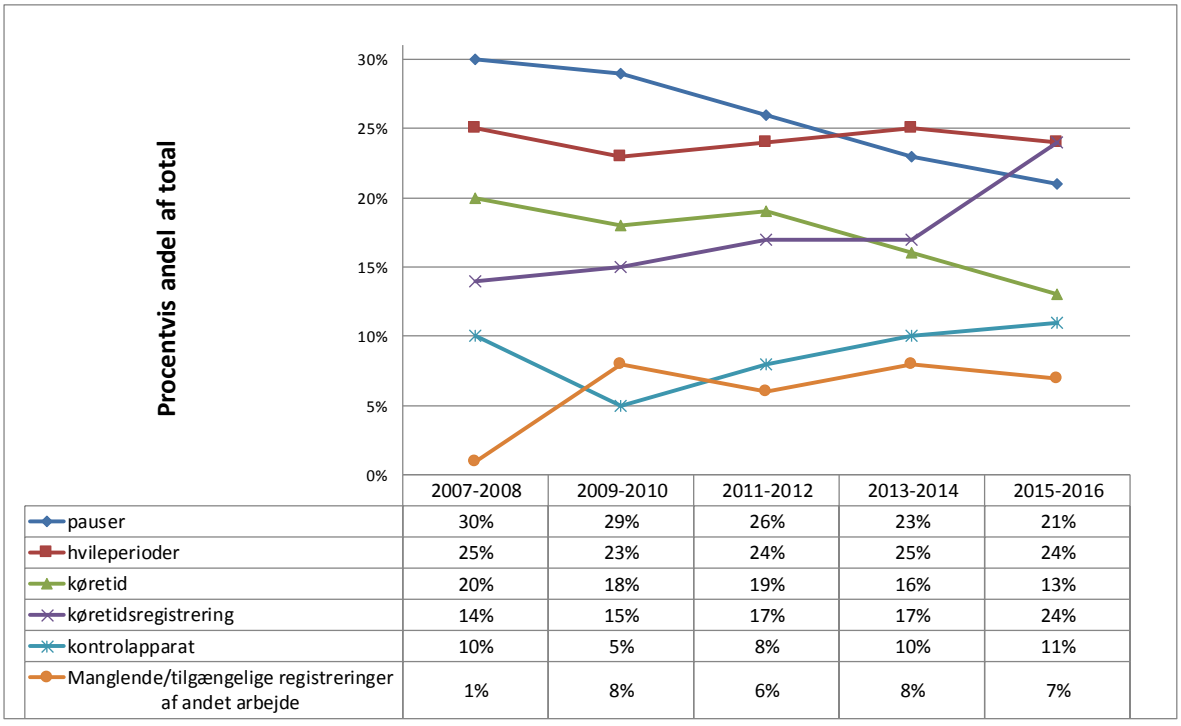
Den gennemsnitlige overtrædelsesandel, som beregnes på grundlag af 100 kontrollerede arbejdsdage hos virksomhederne og kontroller på vejene, er steget fra 2,17 i 2013-2014 til 2,6. **Registreringsandelen hos virksomhederne er fortsat dobbelt så høj som**

[23] I alt 147 606 transportvirksomheder blev kontrolleret.
[24] Undtagen Danmark, som ikke leverede data om overtrædelser på vejene.
[25] Danmark og Finland indsendte ingen data om overtrædelser på vejene, og Letland ingen data om kontroller hos virksomhederne.
[26] De lettiske myndigheder forklarede, at de førhen sendte oplysninger om det antal virksomheder, hos hvem de havde registreret overtrædelser.
[27] Overtrædelser vedrørende kontrolapparatet angår ukorrekt funktion eller forkert brug af eller manipulation med kontrolapparatet.

registreringsandelen på vejene, hvilket illustrerer, at kontrollerne hos virksomhederne er meget mere effektiv end ad hoc-kontrol på vejene.



Figur 3: Kategorier af overtrædelser registreret ved vejkontrol og hos virksomheder 2015-2016



	2007-2008	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016
pauser	30%	29%	26%	23%	21%
hvileperioder	25%	23%	24%	25%	24%
køretid	20%	18%	19%	16%	13%
køretidsregistrering	14%	15%	17%	17%	24%
kontrolapparat	10%	5%	8%	10%	11%
Manglende/tilgængelige registreringer af andet arbejde	1%	8%	6%	8%	7%

Figur 4: Kategorier af overtrædelser registreret ved vejkontrol og hos virksomheder de seneste 10 år

2.1 Overtrædelser registreret på vejene

I 2015-2016 blev ca. 2 mio. overtrædelser registreret ved vejkontrol, hvilket udgør et fald på ca. 3 % i forhold til den foregående rapporteringsperiode. EU-gennemsnittet for overtrædelser registreret på vejene er 2,17 pr. 100 kontrollerede arbejdsdage, hvilket er en mindre stigning i forhold til 1,77 i den foregående rapport. Gennemsnitligt blev 58 % af de registrerede overtrædelser tilskrevet nationale førere.

2.2 Overtrædelser registreret hos virksomheder

Antallet af overtrædelser registreret hos virksomhederne var 1,48 mio. og dermed en stigning på 21 % i forhold til den foregående rapport. Det gennemsnitlige antal overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage er 4,19, hvilket udgør en stigning på 18 % i forhold til gennemsnittet i 2013-2014, som var 3,54. Stigningen kan til dels skyldes den høje overtrædelsesandel, der for første gang blev indberettet af Letland [28]. Tidligere har overtrædelsesandelen vist tendens til at falde fra 8,65 i 2009-2010 til 5,29 i 2011-2012.

Den gennemsnitlige overtrædelsesandel registreret hos virksomheder pr. virksomhed er næsten tredoblet fra 12,77 til 36,57. Dette kan navnlig forklares ved, at det er den første rapporteringsperiode, hvor Kommissionen har modtaget disse oplysninger fra alle medlemsstater[29].

2.3. Antal kontrollanter og udstyr til analyse af takografer

I perioden 2015-2016 var der i hele EU 61 503 kontrollanter ude på kontrolopgaver. Dette tal var på samme niveau som i 2013-2014.

I EU blev 23 725 kontrollanter i perioden 2015-2016 undervist i at analysere digitale takografer. Dette tal faldt med 5,7 % i forhold til 2013-2014. Der er også en nedadgående tendens i antal apparater, som kontrollanterne har til rådighed til analyse af takografer. Det faldt nemlig med 5,5 % i forhold til den foregående rapport og fortsatte tendensen, idet der sås et fald på 8 % fra 2011-2012 til 2013-2014.

4. Samarbejde mellem medlemsstaterne

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. Fire medlemsstater[30] fremsendte ikke oplysninger om antal samordnede kontroller. Af de medlemsstater, der indberettede tallet, opfyldte 15 medlemsstater [31] det krævede antal samordnede kontroller om året.

[28] Letland forklarede, at tallene i den seneste rapport viste antal virksomheder, hvor der var registreret overtrædelser, i stedet for antal overtrædelser registreret.
[29] I forbindelse med den foregående rapportering fremsendte fire medlemsstater ikke oplysningerne.
[30] Kroatien, Cypern, Finland og Grækenland.
[31] Østrig, Tjekkiet, Tyskland, Frankrig, Ungarn, Irland, Letland, Litauen, Luxembourg, Nederlandene, Rumænien, Slovakiet, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

Rapportens tal om fælles håndhævelsesaktiviteter er meget lig tallene i 2013-2014-rapporten. Samarbejdet mellem medlemsstater vedrører primært nabomedlemsstater. I den seneste rapporteringsperiode angav under halvdelen af medlemsstaterne desuden, at samordningen foregik inden for rammerne af Euro Contrôle Route (ECR). Flere medlemsstater anførte, at ECR havde vist sig at være et nyttigt redskab til informationsudveksling om bedste praksis inden for håndhævelse, nye teknologier og dataudveksling. Visse medlemsstater nævnte også deres aktive deltagelse i informationsudveksling ved at arrangere f.eks. workshopper, master classes og bilaterale vejkontroller.

Samarbejdet mellem medlemsstaterne på grundlag af samordnede kontroller, fælles uddannelsesinitiativer og erfarings- og informationsudveksling spiller en afgørende rolle for at nå målene med den sociale lovgivning inden for vejtransportområdet, dvs. mere ensartede spilleregler, trafiksikkerhed og harmonisering af arbejdsvilkår. Derfor har Europa-Kommissionen fremlagt et lovforslag som led i den første mobilitetspakke, der blev vedtaget i maj 2017, til at fremme og styrke samarbejdet og den gensidige bistand mellem medlemsstaterne og sikre en mere effektiv og konsekvent håndhævelse af de gældende regler[32]. I 2018 vedtog Kommissionen endvidere et forslag om at oprette en europæisk arbejdsmarkedsmyndighed med det overordnede formål at sikre rimelig mobilitet for arbejdskraften i det indre marked[33]. En af arbejdsmarkedsmyndighedens primære opgaver vil bestå i at støtte samarbejdet mellem medlemsstaterne med den grænseoverskridende håndhævelse og befordre de fælles inspektioner, herunder på området for EU's sociale bestemmelser på vejtransportområdet. I praksis vil denne myndighed yde de nationale myndigheder operationel og teknisk støtte til informationsudveksling, til at udforme procedurer for det daglige samarbejde og til at hjælpe medlemsstaterne med at udføre fælles inspektioner.

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

1. Indledning

Dette kapitel omhandler medlemsstaternes gennemførelse i 2015-2016 af direktiv 2002/15/EF, også kaldet "direktivet om arbejdstid inden for vejtransport". I henhold til 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.

2. 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.

[32] COM(2017) 278 final.
[33] COM(2018) 131 final.

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/EF [34] om arbejdstid, som fastsætter grundlæggende krav til tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i alle sektorer. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder indeholder endvidere 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

I den foregående rapporteringsperiode udarbejdede Kommissionen et fælles rapporteringsformat[35], som blev sendt til medlemsstaterne for at lette rapporteringsarbejdet og mindske den administrative byrde. Fem medlemsstater[36] fremsendte ingen oplysninger om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF. Kvaliteten af de øvrige medlemsstaters indberettede oplysninger varierer betydeligt, og mange medlemsstater fremsendte kun sparsomme og ufuldstændige oplysninger [37]. En række medlemsstater forklarede, at der ikke var sket ændringer i forhold til den foregående periode. Ikke desto mindre mangler der ajourførte statistiske data om kontroller og overtrædelser i de rapporter, der er fremsendt af et betydeligt antal medlemsstater. De mest fuldstændige rapporter indeholder generelt oplysninger om institutionel organisering, udfordringer med gennemførelsen og visse kvantitative data. På grund af det betydelige antal ufuldstændige rapporter kan resultaterne af denne analyse imidlertid ikke betragtes som repræsentative for hele EU. Det forventes, at medlemsstaterne gør en yderligere indsats i den næste rapporteringsperiode for at informere om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF, hvilket bør muliggøre en mere omfattende vurdering. Kommissionen kan beslutte at træffe retlige foranstaltninger mod medlemsstaterne for manglende opfyldelse af kravene om at indsende de oplysninger, der er specificeret i Kommissionens afgørelse om at udforme et rapporteringsformat[38].

4. Gennemførelsesaspekter i medlemsstaterne

Ingen af de medlemsstater, der har indsendt en rapport, har oplyst om ændringer i lovgivningen til gennemførelse af direktiv 2002/15/EF i årene 2015-2016. I de fleste medlemsstater vedrørte den seneste ændring i national lovgivning generelt indførelsen af de selvstændige chauffører i anvendelsesområdet for den nationale lovgivning om arbejdstid på vejtransportområdet og var allerede blevet indberettet i 2013-2014-rapporten.

[34] 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).
[35] Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2017/1013 af 30. marts 2017 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 153 af 16.6.2017, s. 28).
[36] Belgien, Grækenland, Spanien, Letland og Kroatien.
[37] Bulgarien, Danmark, Ungarn, Italien, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Portugal, Rumænien og Det Forenede Kongerige.
[38] C(2017) 1927 final.

Der kunne ikke identificeres tendenser i problemerne med gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF. Problemerne vedrørte snarere den nationale sammenhæng og de specifikke spørgsmål, der opstod i denne forbindelse i visse medlemsstater. F.eks. nævner Italien i sin rapport problemer, fordi der mangler klarhed i visse af direktivets definitioner. Det gælder "den tid, der medgår til alle vejtransportaktiviteter" og "de perioder, hvor den pågældende (mobile arbejdstager) ikke frit kan disponere over sin tid". I Tjekkiet gav et nyt arbejdsmønster, hvor en ansat (fører) arbejder for to arbejdsgivere (transportvirksomheder), anledning til vanskeligheder med at gennemføre direktivet. Denne praksis blev da også indberettet som vanskelig at bevise, da kun en transportvirksomhed, der er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006, har pligt til at anmode om en kopi af arbejdstidsregistreringen fra en anden arbejdsgiver.

For så vidt angår overvågningen af gennemførelsen af direktivet understregede flere medlemsstater[39] betydningen af råd og vejledning til sektoren i, hvordan den skal overholde de komplekse sociale bestemmelser på vejtransportområdet. F.eks. anførte Litauen, at der gives vejledning i krav og instrukser til arbejdsgivere. Ligeledes anvender de irske myndigheder en trinvis tilgang med en kombination af råd og vejledning og brug af formelle retningslinjer, før man skrider til retsforfølgelse. I Sverige forsøger myndighederne under inspektioner at komme i dialog med arbejdsgiveren eller den selvstændige chauffør for at sikre, at de forstår reglerne og træffer de nødvendige foranstaltninger for at overholde dem. Denne tilgang blev anset for at være værdifuld i Slovakiet, som rapporterede, at situationen med hensyn til uddannelse og kendskab til loven hos førere og arbejdsgivere var blevet forbedret i forhold til de tidligere år.

Hvad endelig angår de nationale domstoles fortolkning af reglerne, var der ingen medlemsstater, der kunne berette om betydningsfulde nationale retsafgørelser om fortolkningen af direktiv 2002/15/EF i 2015-2016.

4.1.Overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne

En række medlemsstater[40] oplyste om muligheden for i første omgang, når overtrædelsen registreres, at beordre manglen afhjulpet inden for en fastsat periode. I tilfælde af at manglen ikke bliver afhjulpet, vil de retshåndhævende myndigheder indlede deres sanktioner. Der er tale om iværksættelse af administrative procedurer i Østrig og Slovakiet og/eller udstedelse af en bøde i Estland og Finland.

Kun otte medlemsstater[41] fremsendte kvantitative data om registrerede overtrædelser, hvilket er endnu færre end i den foregående rapporteringsperiode, hvor ti medlemsstater fremsendte disse oplysninger. Det utilstrækkelige antal bidrag umuliggør relevante konklusioner for hele EU. Alle medlemsstater opfordres derfor til at oplyse disse data i de næste rapporter.

39 Irland, Litauen, Slovakiet og Sverige.
40 Østrig, Estland, Finland og Slovakiet.
41 Østrig, Cypern, Tjekkiet, Finland, Frankrig, Irland, Luxembourg og Polen.

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

Kun ti medlemsstater angav tydeligt, at interessenterne blev hørt i forbindelse med dette rapporteringsarbejde[42]. Dette tal ligger stabilt i forhold til den foregående rapport, men stadig lavere end de tidligere år[43]. I alle medlemsstater bestod denne høring i at indhente synspunkter hos repræsentanter for arbejdsgivere og fagforeninger. I seks af ti medlemsstater blev arbejdsmarkedets parter hørt, men deres synspunkter gav ikke anledning til et særligt afsnit i rapporten herom[44]. De blev snarere indarbejdet i dokumentet som sådan, eller også blev der i nogle få tilfælde nævnt, at arbejdsmarkedets parter ikke havde haft kommentarer. Dette gør det umuligt at analysere synspunkterne fra arbejdsmarkedets parter yderligere, idet deres svar ikke udgør et repræsentativt udsnit[45]. Kommissionen vil gerne minde medlemsstaterne om, at artikel 13, stk. 1, i direktiv 2002/15/EF kræver, at de inkluderer synspunkter fra begge sider af sektoren som led i dette rapporteringsarbejde.

IV. Konklusioner

I perioden 2015-2016 har alle medlemsstater undtagen tre[46] opfyldt mindstekravet til antal kontrollerede arbejdsdage. Det er fortsat vejkontrollen, der bidrager med den største andel af de kontrollerede arbejdsdage, og selv om andelen af kontroller hos virksomhederne er stigende, har kun seks af 28 medlemsstater nået den krævede fordeling af kontrollerne på mindst 50 % hos virksomhederne og mindst 30 % på vejene.

De data, der er fremsendt af medlemsstaterne for denne rapporteringsperiode, bekræfter tendensen med et fortsat fald i antallet af kontrollerede arbejdsdage. I 2015-2016 kan dette primært forklares ved et betydeligt fald i antal kontrollerede arbejdsdage i Frankrig, Tyskland og Rumænien. Dette medførte også et lille fald i det gennemsnitlige antal kontrollerede arbejdsdage på EU-plan.

Selv om antallet af kontrollerede arbejdsdage er faldet brat, er antallet af registrerede overtrædelser steget en smule. Stigningen skyldes i høj grad et større antal overtrædelser registreret i én medlemsstat[47], men kan også betyde, at kontrollerne generelt blev mere effektive. I modsætning til vejkontrollerne er antal registrerede overtrædelser hos virksomhederne steget og er dobbelt så højt som tallet på vejene. Antal overtrædelser registreret pr. transportvirksomhed, der er blevet kontrolleret, er tredoblet. Dette kan være en kombineret virkning af mere effektiv håndhævelse og flere begåede overtrædelser.

Registreringstallet varierer betydeligt i EU, og over to tredjedele af de registrerede overtrædelser i EU er indberettet af blot en lille gruppe medlemsstater[48]. Det er værd at

[42] Cypern, Estland, Finland, Frankrig, Irland, Italien, Litauen, Polen, Slovenien og Slovakiet.
[43] Ti medlemsstater hørte interessenterne i den foregående rapporteringsperiode og 16 i perioden 2011-2012.
[44] Cypern, Estland, Finland, Frankrig, Litauen og Polen.
[45] Irland, Italien, Slovenien og Slovakiet.
[46] Grækenland, Malta og Nederlandene.
[47] Letland.
[48] Tyskland, Polen, Østrig, Letland og Italien.

fremhæve, at nogle medlemsstater, som har et meget lavt antal overtrædelser, er blandt de syv medlemsstater, der har det højeste antal kontrollerede arbejdsdage.

Andelen af de forskellige typer overtrædelser ligger stabilt i forhold til den foregående rapporteringsperiode. To tendenser skal imidlertid nævnes. Antallet af registrerede overtrædelser i form af snyd med takografen er steget sammenlignet med de øvrige typer overtrædelser registreret ved vejkontroller, og kontroller hos virksomhederne viser, at der har været en stor stigning i antal overtrædelser af reglerne om køretidsregistreringer, som enten er ufuldstændige eller ukorrekte. Dette kan tyde på, at virksomhederne og/eller førerne oplever vanskeligheder med at lagre de relevante data korrekt. De retshåndhævende myndigheder rapporterede også, at det forhold, at bøderne for manglende tidsregistrering er betydeligt lavere end bøderne for for mange køretimer eller for korte hvileperioder, kunne tilskynde førerne og virksomhederne til at skjule registreringer, som kunne afsløre overtrædelser, som ville udløse højere bøder. Ikrafttrædelsen af Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 1. januar 2017 for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler [49] kan hæmme udviklingen, idet manglende køretidsregistreringer klassificeres som en meget alvorlig overtrædelse og derfor bør udløse bøder, som står i et rimeligt forhold til alvoren.

Stigningen i antal overtrædelser registreret vedrørende forkert brug af og snyd med takografen viser også, at der er behov for snarest muligt at indføre en mere manipulationssikker udgave af kontrolapparatet, nemlig den intelligente takograf, som bliver obligatorisk i nye køretøjer fra den 15. juni 2019. Den intelligente takograf får et sæt nye kommunikationsegenskaber, som er mere avancerede end den nuværende digitale takograf, f.eks. satellitbaseret geolokalisering og kortdistancekommunikation til transmission af oplysninger til de retshåndhævende myndigheder.

Med hensyn til samordnede kontroller overholdt 15 medlemsstater[50] kravet om seks årlige samordnede fælles kontroller, hvilket er lig resultatet i den foregående rapport. Medlemsstaterne understregede generelt, at de samordnede kontroller var en værdifuld måde at udveksle, vedligeholde og forbedre ekspertise og viden på. Kommissionen tilskynder derfor medlemsstaterne til at øge indsatsen yderligere for at forbedre det internationale samarbejde. Kommissionen vil i sit forslag, der er fremlagt som led i mobilitetspakke I, fremme det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne, hvilket også bør føre til bedre udveksling af bedste praksis og ekspertise på håndhævelsesområdet. Dette omfatter et forslag til mere struktureret og regelmæssig udveksling af data og oplysninger mellem nationale retshåndhævende myndigheder om håndhævelsespraksis og kontrol med virksomhedernes overholdelse af reglerne i forbindelse med grænseoverskridende forretninger. Samarbejde mellem retshåndhævende myndigheder og fælles inspektioner er

[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF (EUT L 74 af 19.3.2016, s. 8).

[50] Østrig, Tjekkiet, Tyskland, Frankrig, Ungarn, Irland, Letland, Litauen, Luxembourg, Nederlandene, Rumænien, Slovakiet, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

også blandt de opgaver, som den nyligt foreslåede europæiske arbejdsmarkedsmyndighed skal varetage i sit arbejde med at hjælpe med samordningen af medlemsstaternes indsats på dette område.

Med hensyn til gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF om arbejdstid inden for vejtransport gjorde de ufuldstændige nationale rapporter det ikke muligt at foretage en tilbundsgående analyse. Kommissionen vil gerne understrege vigtigheden af dette rapporteringsarbejde, og at medlemsstaterne kan retsforfølges for manglende overholdelse af kravene om at indsende oplysninger som specificeret i Kommissionens afgørelse om et rapporteringsformat[51]. Medlemsstaterne indberettede generelt ingen ændringer af deres lovgivning om arbejdstid inden for vejtransport eller retsafgørelser på dette område. Visse medlemsstater understregede betydningen af at yde vejledning til arbejdsgivere og selvstændige chauffører under inspektioner for at opnå bedre overholdelse. Kun nogle få medlemsstater fremsendte arbejdsmarkedets parters synspunkter, og kun et meget lille antal medlemsstater opgav kvantitative data om kontroller og overtrædelser i forbindelse med arbejdstid inden for vejtransport. Det var derfor ikke muligt at drage generelle konklusioner om disse aspekter i perioden 2015-2016 på EU-plan.

[51] C(2017) 1927 final.