EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 7.3.2017
COM(2017) 117 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen i perioden 2013-2014 af forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter

(28. rapport fra Kommissionen om medlemsstaternes gennemførelse af de sociale bestemmelser om vejtransport)

{SWD(2017) 100 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. 561/2006,[1] der fastlægger bestemmelser om køretider, pauser og hviletider for erhvervschauffører, direktiv 2006/22/EF[2], som opstiller minimumskrav for håndhævelse af disse bestemmelser, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85[3] om kontrolapparatet inden for vejtransport, dvs. de vigtigste værktøjer til kontrol af, at førerne overholder de sociale bestemmelser, og direktiv 2002/15/EF[4] om supplerende bestemmelser for tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (i det følgende benævnt "direktivet om arbejdstid inden for vejtransport"). Kommissionen evaluerer i øjeblikket forordning (EF) nr. 561/2006 og agter at fremsætte et forslag til en målrettet revision i 2017 som led i vejinitiativet.

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, der beskæftiger sig med varetransport eller personbefordring.

Denne rapport dækker perioden fra 1. januar 2013 til 31. december 2014. Den bygger hovedsagelig på nationale rapporter, for hvilke indsendelsesfristen udløb den 30. september 2015. 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 kontrol på vejene og kontrol hos 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

[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 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 (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

supplerende information om straffe, samarbejde mellem medlemsstaterne, 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 indeholder en fuldstændig analyse af de nationale kvantitative data vedrørende den udførte kontrol og de registrerede overtrædelser, mens afsnit III beskriver 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 det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport.

Indsendelse af oplysninger

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/EF[5]. Med denne standardformular kombineres rapporteringskravene i disse to 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 lidt bedre kvalitet og med større rettidighed end de foregående år. Dette gælder navnlig data om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 561/2005. Der opfordres imidlertid til yderligere forbedringer vedrørende processen med at indsamle de nationale data. En mere tilbundsgående beskrivelse af dataindsendelsen er indeholdt i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport (i det følgende benævnt "ledsagedokumentet").

Desuden informerede medlemsstaterne Kommissionen om undtagelserne 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[6].

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

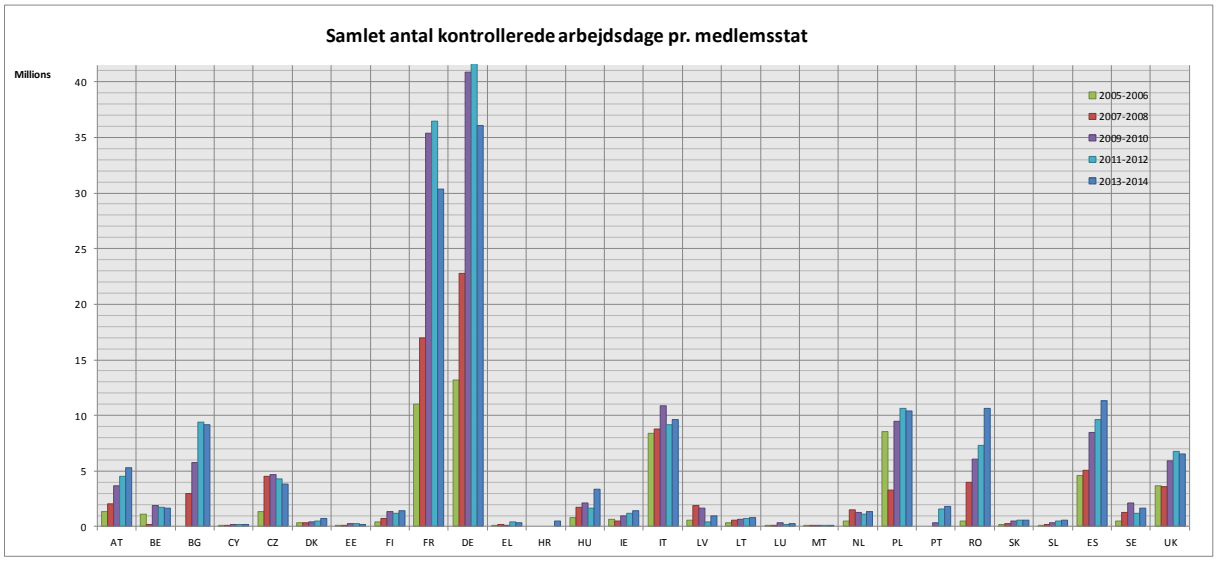
1. Kontrol

Ifølge 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 stort og repræsentativt

[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] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/driving_time/doc/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer. I artikel 2, stk. 3, kræves det, at minimumsantallet af kontroller i 2013 og 2014 skal omfatte mindst 3 % af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006[7].



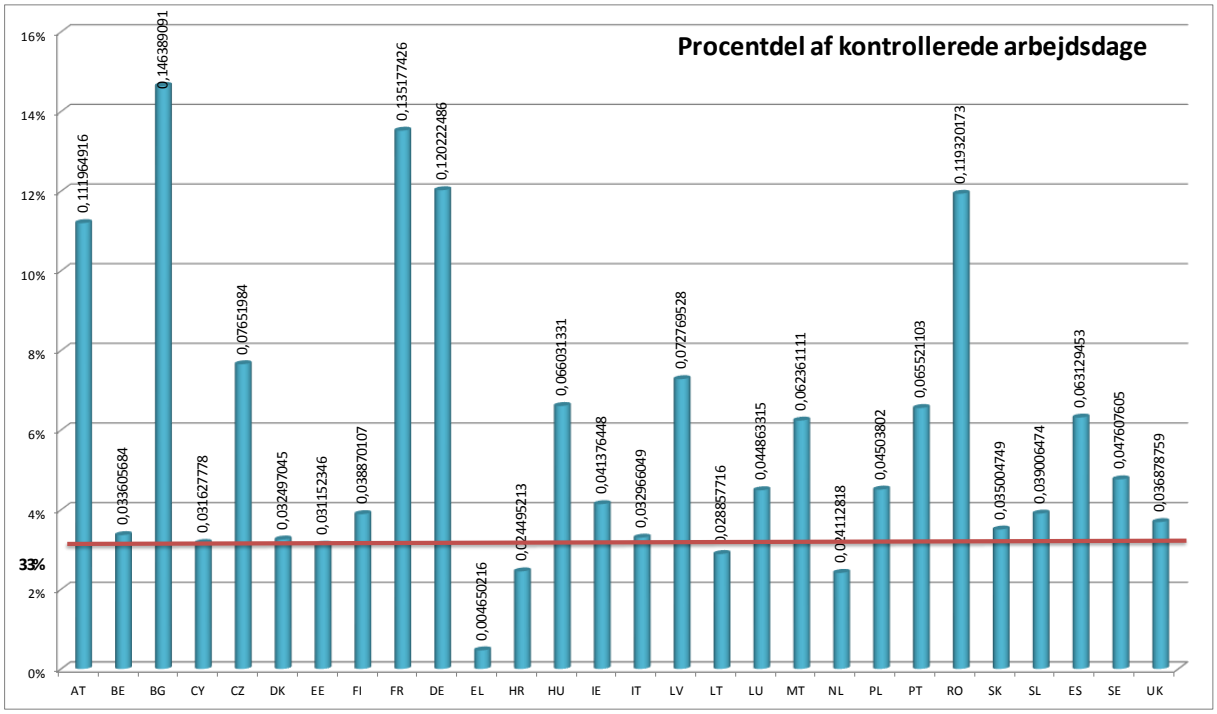
Figur 1 – Samlet antal kontrollerede arbejdsdage pr. medlemsstat

Figur 1 giver et overblik over, hvor mange arbejdsdage der er kontrolleret i hver medlemsstat i den nuværende rapporteringsperiode og i tidligere rapporteringsperioder. **Gennemsnitligt skete der et fald på 4,8 % i det samlede antal arbejdsdage, der blev kontrolleret i EU, fra 158,6 mio. til omkring 151 mio. kontrollerede arbejdsdage**. Desuden skal det bemærkes, at denne rapporteringsperiode for første gang omfattede data fra Kroatien, hvilket øgede antallet af kontrollerede arbejdsdage med 0,5 mio.

Selv om det samlede antal kontroller fortsat er højt, faldt antallet generelt i 2013-2014. 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. Der er fire medlemsstater, som ikke overholdt grænserne: Kroatien, Litauen, Nederlandene og Grækenland. Mens de tre første medlemsstater kun lå en lille smule under grænserne, er der stadig stor forskel i Grækenland mellem antallet ifølge grænserne og det indberettede antal kontroller. Kommissionen vil derfor 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.

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

[7] Minimumsandelen beregnes særskilt for hver medlemsstat baseret på det samlede antal arbejdsdage pr. fører i den toårige periode og det samlede antal køretøjer, der er genstand for denne forordning. Disse to 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 af 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 rent 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. **Gennemsnitlig fandt 77 % af alle kontroller sted på vejene, hvilket er en lille forbedring fra 80 % i den foregående rapporteringsperiode.** Kun Irland lå under grænsen på 30 % for kontrol på vejene.

1.1 Kontrol på vejene

I perioden 2013 og 2014 blev i alt over 6,6[8] mio. køretøjer og ca. 7,4 mio. førere kontrolleret ved kontrol på vejene. Disse tal repræsenterer et fald på henholdsvis 23,9 % og 15 % i forhold til den foregående rapporteringsperiode og markerer en fortsat nedadgående tendens som bemærket i tidligere rapporter. Der er to årsager til, at der er kontrolleret et større antal førere end køretøjer: den dobbelte bemanding samt manglende data på dette område fra Danmark vedrørende antallet af køretøjer, der blev kontrolleret på vejene.

Faldet på 15 % i det absolutte antal førere, der blev kontrolleret på vejene, modsvares ikke af en tilsvarende stigning i antallet af førere, der blev kontrolleret hos virksomhederne, hvilket resulterer i et samlet fald i antallet af førere, der blev kontrolleret på vejene og hos virksomhederne, på 13 %.

Kontrollen i medlemsstaterne omfattede for størstedelens vedkommende nationale køretøjer og førere og svarede til henholdsvis 65 % og 64 % af alle køretøjer eller førere, der blev

[8] Danmark undlod at opgive, hvor mange køretøjer der blev kontrolleret på vejene.

kontrolleret på vejene. I seks medlemsstater, nemlig Østrig, Belgien, Frankrig, Luxembourg, Malta og Slovenien er mønstret omvendt, og der blev kontrolleret flere ikkenationale køretøjer. 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 og et centralt krav ved udførelse af kontrol på vejene[9], kan Kommissionen overveje at træffe passende foranstaltninger for at sikre ligebehandling af førere og virksomheder i medlemsstater, hvor der oftere foretages kontrol af ikkehjemmehørende førere og virksomheder.

1.2 Kontrol hos virksomhederne

Antallet af virksomheder, der blev kontrolleret af medlemsstaterne, forblev stabilt. Der blev bemærket en stigning på ca. 1 % i sammenligning med rapporteringsperioden 2011-2012. Der skal imidlertid tages hensyn til, at denne rapport for første gang omfatter data fra Kroatien og Finland. I den aktuelle rapporteringsperiode var der 147 606 virksomheder, som blev kontrolleret, hvilket omfattede kontrol af næsten 756 000 førere i hele EU. Over 34,4 mio. arbejdsdage blev kontrolleret hos virksomhederne, hvilket betyder, at stigningstakten faldt, da en stigning mellem rapporteringsperioderne 2009-2010 og 2011-2012 svarede til 17 %, mens den steg med 11 % mellem denne og sidste periode. Da det sammenlignelige antal kontrollerede virksomheder resulterede i det forøgede antal kontrollerede arbejdsdage, kan det derfor, når andre faktorer forbliver stabile, formodes, at effektiviteten af kontrollen hos virksomhederne steg markant.

2. Overtrædelser

Alle medlemsstater indsendte data om registrerede overtrædelser, om end med varierende detaljeringsgrad. **Den nedadgående tendens i antallet af overtrædelser, der begyndte i den tidligere periode 2011-2012, blev fastholdt, og faldet i antallet af registrerede overtrædelser var i den aktuelle rapporteringsperiode på 15 % i forhold til den sidste periode.** I faktiske tal viser det et fald fra ca. 3,9 indberettede tilfælde i perioden 2011-2012 til næsten 3,3 mio. i den aktuelle rapporteringsperiode. Dette fald skyldes et betydeligt fald på 25 % for overtrædelser registreret hos virksomhederne sammen med et fald på 7,7 % på vejene.

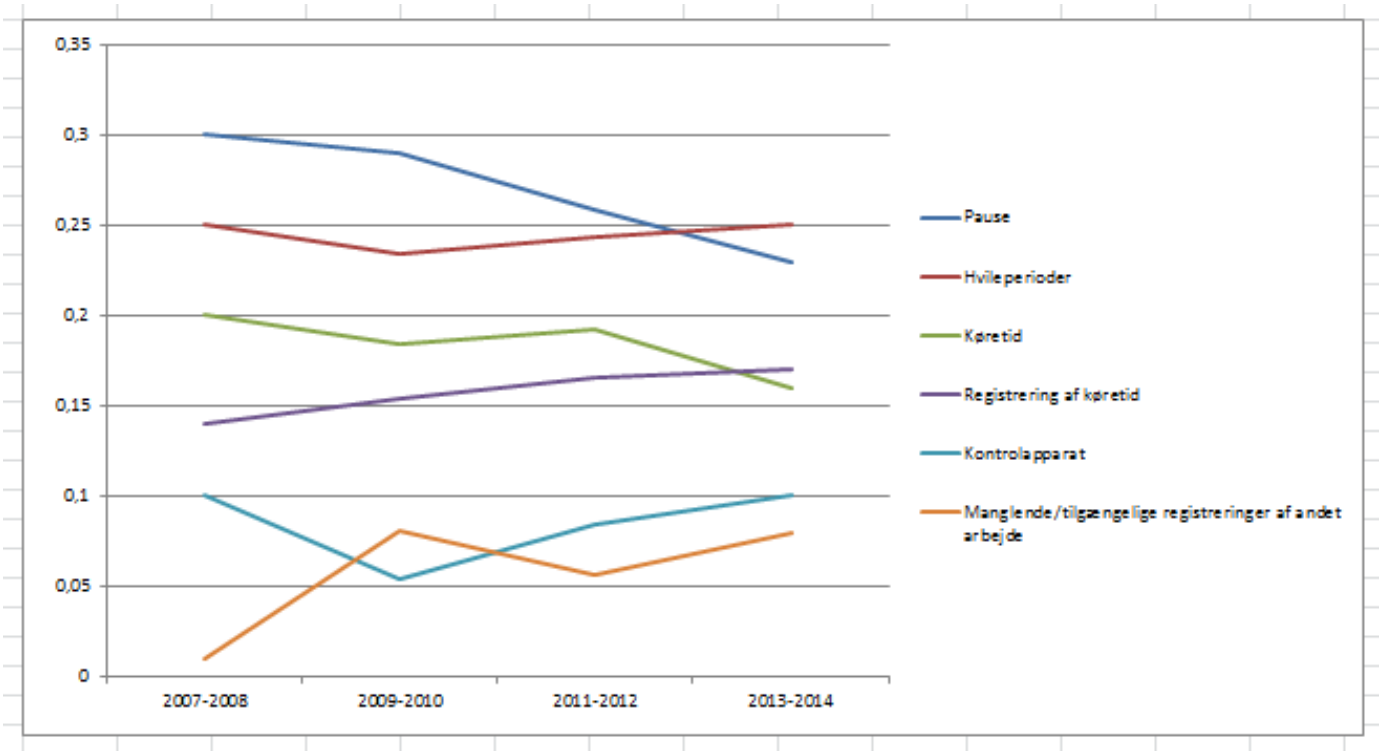
Denne ændring tyder på en forbedret overholdelse af de sociale bestemmelser takket være veletablerede håndhævelsesmetoder og en større bevidsthed om de sociale bestemmelser hos førerne. Denne positive udvikling bliver imidlertid nok mindre udtalt på grund af faldet på 4,8 % i antallet af kontrollerede arbejdsdage eller andre faktorer som f.eks. snyd med fartskrivere, hvilket resulterer i misvisende resultater ved kontrollerne.

Nedenstående tabel viser, at forholdet mellem de forskellige kategorier af overtrædelser fortsat er det samme sammenlignet med de tidligere rapporteringsperioder. Det mindre fald, der kan konstateres for overtrædelser vedrørende pauser og køretid, modvirkes af stigninger i overtrædelser vedrørende hviletider, manglende registreringer af andet arbejde og overtrædelser vedrørende kontrolapparatet.

[9] Artikel 4, stk. 4, i direktiv 2006/22/EF.

Periode	Pauser	Hvile-perioder	Køretid	Regi-strering af køretid	Kontrol-apparat	Manglende/til-gængelige registreringer af andet arbejde
2013-2014	23 %	25 %	16 %	17 %	10 %	8 %
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

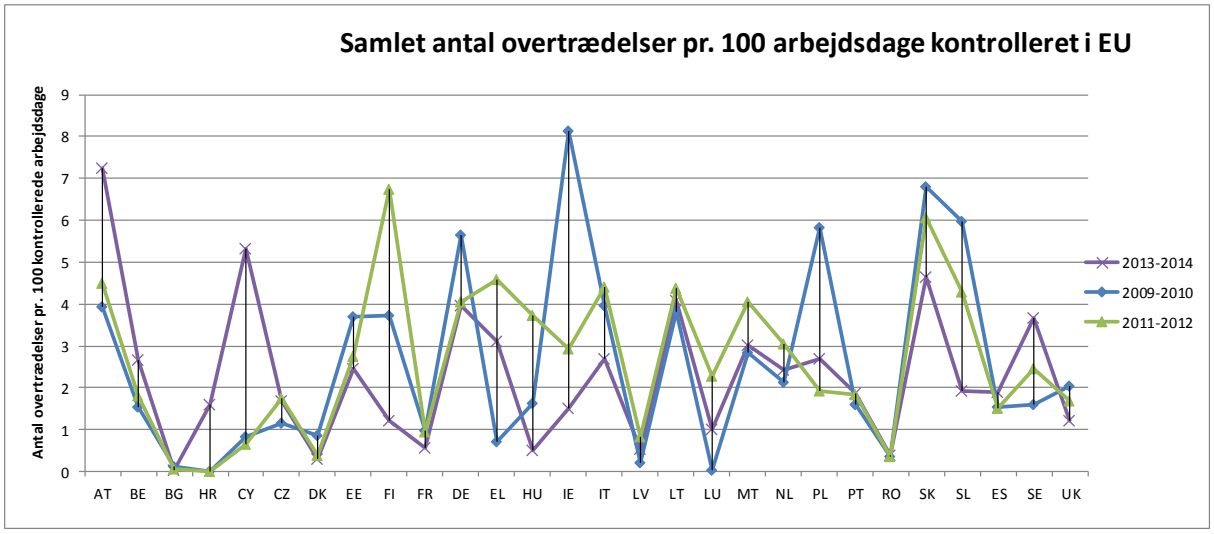


Figur 3 – Kategorier af overtrædelser konstateret ved vejkontrol og hos virksomheder

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 2013-2014 med 11 % svarende til 2,17 overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage. Det ser ud til, at kontrol hos virksomheder fortsat er mere effektiv end ad hoc-kontrol på vejene, da antallet af registrerede overtrædelser hos virksomheder er to gange højere end på vejene. Det skal dog bemærkes, at afsløringsprocenten hos virksomheder i den foregående rapporteringsperiode var tre gange højere end afsløringsprocenten på vejene, og i perioden forud igen, 2009-2010, var den fem gange højere. Denne ændring skyldes hovedsagelig et betydeligt fald i afsløringsprocenterne hos virksomhederne fra 5,29 i årene 2011-2012 til 3,54 i denne rapporteringsperiode. Der er store forskelle mellem medlemsstaterne i antallet af afsløringer af overtrædelser hos virksomhederne pr. 100 kontroldage, fra 0,02 i Bulgarien, 0,03 i Letland og Portugal til 14,01 i Tyskland og 7,65 i Nederlandene.

Det ser ud, som om ændringen i det gennemsnitlige antal afsløringer af overtrædelser hos virksomheder i EU for anden gang i træk er påvirket af et betydeligt fald (29 % mellem den foregående og den aktuelle rapporteringsperiode) 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 EU (51 %).



Figur 4 – Antal registrerede overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage i 2009-2010, 2011-2012 og 2013-2014

Til trods for variationer i de forskellige medlemsstater med hensyn til antallet af konstaterede overtrædelser pr. rapporteringsperiode[10] er der i gennemsnit et klart fald i antallet af rapporterede overtrædelser. En detaljeret beskrivelse af afsløringsprocenten i medlemsstaterne er indeholdt i ledsagedokumentet. Disse **uoverensstemmelser i antallet af afsløringer viser, at Den Europæiske Union på grund af forskellige håndhævelsesressourcer og forskellig praksis for kontrol af overholdelse af færdselslovgivningen samt divergerende straffesystemer er langt fra at have etableret et harmoniseret retsområde.**

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

2.1 Overtrædelser registreret på vejene

I perioden 2013-2014 blev der registreret 2,05 mio. overtrædelser ved vejkontrol i EU, hvilket udgjorde 63 % af alle registrerede overtrædelser både på veje og hos virksomheder. Det viser et kvantitativt fald på næsten 172 000, dvs. 7,7 % sammenholdt med den foregående rapporteringsperiode. For hver 100 kontrollerede arbejdsdage er der registreret 1,77 overtrædelser sammenlignet med 1,74 i den foregående rapporteringsperiode.

Gennemsnitligt blev 66 % af overtrædelserne registreret for nationale førere[11], hvilket hænger sammen med, at der blev kontrolleret 66 % nationale førere i EU. Der findes dog medlemsstater, hvor antallet af registrerede overtrædelser for ikkehjemmehørende personer er større, nemlig Luxembourg (78 %), Sverige (67 %), Litauen (65 %), Belgien (64 %), Bulgarien (59 %), Slovenien (58 %), Østrig (58 %) og Frankrig (54 %).

Denne tendens kan forklares ved, at alle ovennævnte medlemsstater foretog flere kontroller af ikkehjemmehørende førere bortset fra Bulgarien, Litauen og Sverige. I disse tre medlemsstater er antallet af overtrædelser registreret for ikkehjemmehørende personer uforholdsmæssigt stort. I Bulgarien, hvor 36 % af de kontrollerede førere var ikkehjemhørende, stod de for 59 % af de begåede overtrædelser, 42 % af kontrollerne i Sverige var af ikkehjemhørende førere, som stod for 67 % af de registrerede overtrædelser, og i Litauen, hvor 44 % af de kontrollerede førere var ikkehjemhørende, stod de for 65 % af de registrerede overtrædelser på vejene. Stigningen i overtrædelser begået af andre landes statsborgere kan virke foruroligende i Sverige, hvor tallet fortsætter med at stige fra 31 % i 2009-2010 til 57 % i 2011-2012 og 67 % i den aktuelle rapporteringsperiode.

2.2 Overtrædelser registreret hos virksomheder

I den aktuelle rapporteringsperiode indberettede medlemsstaterne tilsammen over 1,2 mio. overtrædelser registreret hos virksomheder, hvilket udgør 37 % af det samlede antal overtrædelser. Dette markerer et fald på 25 % sammenlignet den foregående toårige periode. Disse tal skal ses i sammenhæng med, at antallet af virksomheder, der blev kontrolleret, steg med 1 %[12]. Under hensyntagen til disse to aspekter kan der konstateres en konstant 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 i 2009-2010 til 5,29 i 2011-2012 og til 3,54 i den aktuelle rapporteringsperiode. Dette fald i hyppigheden af rapporterede overtrædelser kan tyde på, at alle de aktiviteter, der sigter mod bedre overholdelse af de sociale bestemmelser på vejtransportområder, begynder at give resultater.

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

[11] I Danmark var andelen 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] Denne stigning kan forklares som et resultat af, at der for første gang er data fra Kroatien og Finland med.

1. Indledning

Dette kapitel omhandler medlemsstaternes gennemførelse i 2013-2014 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. Anvendelsesområdet for 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/EF[13] 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. Adskillige medlemsstater[14] indsendte meget utilstrækkelige og ufuldstændige oplysninger eller anførte, at der ikke var sket ændringer i forhold til den foregående periode. De nationale rapporter fra de resterende 20 medlemsstater omfattede oplysninger om gennemførelse af direktiv 2002/15/EF med hensyn til institutionel organisering, overvågning af udfordringer samt nogle statistikker over udførte kontroller og registrerede overtrædelser og processen generelt med at pålægge sanktioner. På grund af ufuldstændige rapporter kan resultaterne af denne analyse dog ikke betragtes som repræsentative for hele EU.

4. Gennemførelsesaspekter i medlemsstaterne

Efter den foregående rapporteringsperiode, hvor mange medlemsstater oplyste om ændringer af deres lovgivningsmæssige rammer med henblik på at indføje selvstændige chauffører i

[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, Kroatien, Danmark, Ungarn, Letland, Nederlandene, Portugal og Rumænien.

anvendelsesområdet[15], resulterede denne rapporteringsperiode i to meddelelser fra Malta og Polen. I Malta blev ændringerne af bestemmelserne om motorkøretøjer og bestemmelserne om personbefordringstjenester udarbejdet for fuldt ud at gennemføre kravene i direktivet, så de omfatter selvstændige chauffører, og de vil snart blive offentliggjort. I Polen trådte loven om selvstændige chauffører med arbejdstidsbestemmelserne i kraft den 16. juli 2013.

Direktiv 2002/15/EF blev opfattet som en række gode ordninger, der bidrog til at definere arbejdstid og grænserne herfor. I Tyskland bemærkede man, at direktivet sammen med bestemmelserne om køre- og hviletid i forordning (EF) nr. 561/2006 ved at sikre minimumsbetingelserne for tilrettelæggelse af arbejdstiden på vejtransportområdet bidrager til sundheds- og sikkerhedsbeskyttelsen for arbejdstagerne samt til den generelle trafiksikkerhed i EU. Desuden forhindrer disse bestemmelser konkurrenceforvridning som følge af udnyttelse af arbejdstagerne. Tyskland mener derfor ikke, at der er noget akut behov for at ændre direktivet. Den interessentarbejdsgruppe, der blev nedsat i Det Forenede Kongerige, konkluderede i samme retning, at det ikke ville være tilrådeligt at genåbne forhandlingerne om bestemmelserne om chaufførers arbejdstid som følge af risikoen for, at ordningen ville blive mere kompleks og besværlig.

Adskillige medlemsstater gav dog udtryk for deres bekymringer vedrørende indføjelsen af selvstændige chauffører i bestemmelsernes anvendelsesområde. Finland mener, at forpligtelserne angående selvstændige chauffører ifølge direktivet skal ophæves, fordi det giver unødvendige administrative byrder, og forordning (EF) nr. 561/2006 indeholder tilstrækkelige bestemmelser for selvstændige chauffører. Belgien anførte, at det i praksis er næsten umuligt at kontrollere anvendelsen af bestemmelserne, da man ikke har lyst til at besvære resten af de selvstændige chauffører med kontrol. Bulgarien pegede på, at der var yderligere problemer ved kontrol med selvstændige chauffører, idet man henviste til det problematiske i at udvælge chauffører til en kontrol, da der ikke er nogen officiel liste over antallet af selvstændige chauffører og over, hvor de befinder sig. Ifølge bulgarsk lov er selvstændige chauffører ikke omfattet af forpligtelsen til at registrere arbejdstiden og arbejdsordningerne med henblik på kontrol i deres erhvervslokaler og at udpege en person, som har til opgave efter anmodning at præsentere disse registreringer over for arbejdstilsynet. Desuden kan det bulgarske arbejdstilsyn ikke udstede bindende instrukser til de selvstændige chauffører.

På trods af andre nævnte problemer vedrørende overvågning af overholdelsen af bestemmelserne (beskrevet i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport) er det værd at bemærke, at medlemsstaterne lægger stor vægt på at vejlede i, hvordan man overholder bestemmelserne i dette direktiv og øger bevidstheden om de gældende bestemmelser.

4.1 Overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne

Syv medlemsstater, nemlig Østrig, Estland, Finland, Tyskland, Ungarn, Irland og Sverige, oplyste om muligheden for i første omgang, når det manglende forhold registreres, at beordre forholdet udbedret inden for en fastsat periode. Ved manglende udbedring forfølges overtrædelsen så via de retshåndhævende myndigheder i overensstemmelse med de nationale ordninger; dvs. pålæggelse af en straf, indbringelse af en klage ved det relevante organ eller

[15] Bulgarien, Danmark, Tyskland, Irland, Luxembourg, Malta (igangværende), Polen, Portugal, Sverige og Det Forenede Kongerige.

anlæggelse af en retssag. Dette system opfattes som værende fordelagtigt, i og med at det giver lovovertrædere mulighed for at ændre adfærd, gennemføre nye procedurer, tage nye teknologier i anvendelse eller tilpasse deres praksis for at øge overholdelsen af de gældende bestemmelser.

Ti medlemsstater[16] har indsendt statistikker om konstaterede overtrædelser, hvilket ikke er tilstrækkeligt til at drage samlede konklusioner. Sammenlignet med den foregående rapporteringsperiode fremlagde yderligere fire 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

Kun ti medlemsstater[17] bekræftede, at de havde afholdt høringer med interessenter, jf. direktiv 2002/15/EF, hvilket er et væsentligt fald sammenlignet med rapporteringsperioden 2011-2012, hvor 16 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 på arbejdstiden ligeledes bidrog til skabe lige konkurrencevilkår blandt operatørerne. 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 2013-2014 med hensyn til overholdelse af EU's sociale bestemmelser i vejtransportsektoren.

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 kontroller der er foretaget, og hvor mange og hvilke typer overtrædelser der er registreret. I denne rapporteringsperiode er indsendelsernes kvalitet og rettidighed på sammenligneligt niveau i forhold til den foregående rapporteringsperiode, hvilket gjorde, at Kommissionen kunne drage konklusioner om anvendelsen af de sociale bestemmelser på vejtransportområdet på EU-plan.

Størstedelen af medlemsstaterne overholdt minimumsgrænsen for kontrollerede arbejdsdage i henhold til direktiv 2006/22/EF og oversteg den ofte markant. Nogle få medlemsstater overholdt dog ikke denne grænse. Endvidere nåede kun halvdelen af medlemsstaterne op på grænsen for minimumsantallet af samordnede kontroller, hvilket er en tilbagegang sammenholdt med den foregående periode med hensyn til antallet af gennemførte internationale initiativer. 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.

[16] Østrig, Bulgarien, Cypern, Den Tjekkiske Republik, Frankrig, Grækenland, Irland, Luxembourg, Polen og Spanien.

[17] Cypern, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Irland, Malta, Polen, Slovakiet og Slovenien.

For at skabe lige konkurrencevilkår i transportsektoren er der behov for at forbedre og tilpasse håndhævelsen af de transportrelaterede sociale bestemmelser i hele EU. Kommissionen vil derfor ikke kun omhyggeligt følge og undersøge disse sager for at få medlemsstaterne til at overholde minimumskravene i de sociale bestemmelser, men forestiller sig også at træffe foranstaltninger med sigte på at styrke håndhævelsen af de sociale bestemmelser på vejtransportområdet.

Endvidere nåede medlemsstaterne på trods af en lille forbedring 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, vil Kommissionen iværksætte en officiel undersøgelse i de medlemsstater, som ikke opfylder kravet om kontrol hos virksomheder.

Ifølge artikel 2, stk. 3, i direktiv 2006/22/EF skal minimumsgrænsen for kontrol af antallet af arbejdsdage, der skal kontrolleres for førere af køretøjer, hæves til 4 %, når 90 % af alle kontrollerede køretøjer er udstyret med et digitalt kontrolapparat. I denne rapporteringsperiode var 64 % af de køretøjer, der blev kontrolleret på vejene, udstyret med et digitalt kontrolapparat. Derfor er der ikke grundlag for at hæve minimumsgrænsen 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.

Rapporten viser, at der er konstateret visse forbedringer med hensyn til håndhævelse og gennemførelse af de sociale bestemmelser. Den nedadgående tendens i antallet af overtrædelser, som begyndte i den foregående periode 2011-2012, blev opretholdt. Det samlede fald i antallet af registrerede overtrædelser kan fortolkes som en forbedret overholdelse af de sociale bestemmelser takket være veletablerede håndhævelsesmetoder og en større bevidsthed om de sociale bestemmelser hos chaufførerne.

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 på grund af forskellige håndhævelsesressourcer og forskellig praksis for kontrol af overholdelse af færdselslovgivningen er langt fra at have etableret et harmoniseret retsområde.

I denne rapporteringsperiode er overtrædelser bestående i snyd med kontrolapparatet steget mærkbart. Der er derfor mere end nogensinde før behov for hensigtsmæssige håndhævelsesteknikker, udstyr, uddannelse af kontrolmedarbejdere osv., hvilket giver mulighed for målrettede kontroller og afsløring af snydeanordninger og svindel.

Med henblik på at håndtere denne situation og som fastsat i artikel 39 i forordning (EU) 165/2014 om takografer på vejtransportområdet er Kommissionen ved at udarbejde gennemførelsesretsakten, der præciserer indholdet i den indledende og fortsatte uddannelse af kontrolmedarbejdere, herunder uddannelse i forhold til teknikker til målretning af kontroller og til afsløring af snydeanordninger og svindel. Disse foranstaltninger omfatter retningslinjer

for, hvordan man kan gøre gennemførelsen af bestemmelserne om køretider, pauser og hviletider samt gennemførelsen af bestemmelserne om takografer lettere.

Da de nationale rapporter om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF er ufuldstændige, giver de ikke mulighed for en tilbundsgående analyse af, hvordan denne retsakt påvirker chaufførernes sikkerhed og sundhed eller færdselssikkerheden. Indføjelsen af de selvstændige chauffører i anvendelsesområdet for bestemmelserne om arbejdstid opfattes undertiden som noget, der giver problemer med håndhævelsen. Kun ti medlemsstater bekræftede, at der havde været afholdt høringer med 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.

Denne rapport offentliggøres samtidig med den rapport, der er omhandlet i artikel 26 i forordning (EF) nr. 1071/2009 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF[18] som fastsat i stk. 2 i denne artikel.

[18] EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.