



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.8.2009  
KOM(2009) 415 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN**

**om gennemførelsen i 2005-2006 af direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid  
for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter**

**(Første rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af arbejdstidsreglerne inden for  
vejtransport)**

{SEC(2009)1099}

## RAPPORT FRA KOMMISSIONEN

### om gennemførelsen i 2005-2006 af direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter

#### (Første rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af arbejdstidsreglerne inden for vejtransport)

## 1. INDLEDNING

Denne rapport omhandler gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF<sup>1</sup> om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Direktivet fastsætter regler om arbejdstid, pauser og natarbejde. Formålet med direktivet er at forbedre færdselssikkerheden, undgå konkurrencefordrejning og garantere sikkerhed og sundhed for de mobile arbejdstagere. Direktivet er således et supplement til de bestemmelser i forordning (EF) nr. 561/2006 om køre- og hviletider, som har direkte indflydelse på færdselssikkerheden og konkurrencen, fordi de fastsætter maksimale køretider.

Til trods for, at medlemsstaterne efter direktivets artikel 13 skulle fremlægge rapport for 2005 og 2006 senest den 30. september 2007, modtog Kommissionen kun to nationale rapporter rettidigt. Kommissionen indledte derfor overtrædelsesprocedure mod flertallet af medlemsstaterne for manglende opfyldelse af deres forpligtelser. En af årsagerne til denne utilfredsstillende situation var, at direktivet blev gennemført i national ret med store forsinkelser i mange medlemsstater. Selvom alle medlemsstaterne nu har gennemført direktivet, skal det bemærkes, at kun få fuldførte gennemførelsen af direktivet rettidigt.

Alle de medlemsstater, der har fremsendt en rapport, har anvendt den standardrapporteringsformular, der er fastsat i Kommissionens beslutning af 22. september 2008<sup>2</sup> om en standardformular til rapportering. Rapporterne var for de flestes vedkommende fuldstændige og ensartede, men der manglede oplysninger om det nøjagtige antal kontroller, som skal foretages i henhold til direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, og om det konstaterede antal overtrædelser. Disse oplysninger er vigtige og bør foreligge, således at det kan vurderes, hvorvidt de nationale gennemførelsesbestemmelser er effektive.

Eftersom Bulgarien og Rumænien tiltrådte Den Europæiske Union den 1. januar 2007, dvs. efter udløbet af rapporteringsperioden, var de ikke forpligtet til at forelægge nationale rapporter. Disse to medlemsstater er derfor ikke taget med i betragtning.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Kommissionens beslutning af 22.IX.2008 om udformning af den standardformular til rapportering, der er omhandlet i artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006 (K(2008) 5123 endelig).

## **2. DIREKTIV 2002/15/EF**

### **2.1. Generelle oplysninger**

Direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, supplerer bestemmelserne om køre- og hviletider i forordning (EF) nr. 561/2006, som regulerer de fleste af erhvervschaufførernes arbejdsaktiviteter, dvs. gods- og passagerbefordring. Forordningen gælder for alle erhvervschauffører, der befordrer gods eller passagerer, uanset hvilken type befordring der er tale om. Med den digitale fartskriver, der nøjagtigt registrerer køre- og hviletider, perioder med andre arbejdsaktiviteter og rådighedstid, og som er blevet obligatorisk udstyr i alle køretøjer registreret efter den 1. maj 2006, er håndhævelsen af de sociale bestemmelser strammet væsentligt op. Direktivet er lex specialis i forhold til direktiv 2003/88/EF<sup>3</sup> om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (i det følgende benævnt "grunddirektivet om arbejdstid"), og det fastsætter foruden køre- og hviletidsregler også regler om andre aspekter af arbejdstiden inden for vejtransport. I lighed med grunddirektivet om arbejdstid gælder det kun for ansatte og ikke for selvstændige chauffører. Direktiv 2002/15/EF indeholder dog en bestemmelse om, at det finder anvendelse på selvstændige chauffører fra den 23. marts 2009.

Direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, indeholder bl.a. definitioner på udtrykkene "arbejdstid", "rådighedstid" og "natarbejde". Det fastsætter desuden bestemmelser om den maksimale ugentlige arbejdstid og om minimumsvarigheden af pauser.

Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer, dog kan de ansvarlige myndigheder udvide den maksimale ugentlige arbejdstid til 60 timer under forudsætning af, at det ugentlige gennemsnit i en firemåneders periode ikke overstiger 48 timer.

Medlemsstaterne sikrer, at de mobile arbejdstagere ikke arbejder mere end seks sammenhængende timer uden pause. Pauserne skal være på mindst 30 eller 45 minutter afhængigt af den samlede arbejdsdags længde, og pauserne må deles op i perioder på mindst 15 minutter.

Hvis der udføres natarbejde, må den daglige arbejdstid ikke overstige ti timer for hvert tidsrum på 24 timer, hvor der udføres natarbejde, og natarbejdet skal kompenseres på en sådan måde, at færdselssikkerheden ikke bringes i fare.

Medlemsstaterne kan dispensere fra disse regler under forudsætning af, at de først hører arbejdsmarkedets parter. Dette må dog ikke medføre, at der fastsættes en referenceperiode på over seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer.

Medlemsstaterne sikrer sig, at de mobile arbejdstagere underrettes om direktivets bestemmelser, og de sørger for, at arbejdstiden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, registreres korrekt. De bør desuden indføre en sanktionsordning for manglende overholdelse.

Endelig skal medlemsstaterne, for at Kommissionen kan opfylde sin forpligtelse til at udarbejde en rapport hvert andet år om gennemførelsen af direktivet, senest den 30. september

---

<sup>3</sup> 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).

efter udløbsdatoen for den toårige periode, som rapporten dækker, forelægge Kommissionen nationale rapporter. Den toårige periode bør være den samme som den, der er nævnt i forordning (EF) nr. 561/2006.

## **2.2. Gennemførelse i medlemsstaterne**

Et af de største problemer ved anvendelsen af direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, var, at gennemførelsen af direktivet i den nationale lovgivning blev forsinket i de fleste medlemsstater. Det skal bemærkes, at medlemsstaternes manglende opfyldelse af deres forpligtelse til at gennemføre direktivet til tiden har forsinket harmoniseringen af de sociale bestemmelser i EU. Dette kan være til hinder for realiseringen af de mål, der er fastsat i direktivet.

Ved udløbet af fristen for gennemførelse (den 23. marts 2005) var det kun få medlemsstater, der havde meddelt, at de havde fuldført gennemførelsen af direktivet. Belgien, Tjekkiet, Danmark, Irland, Grækenland, Spanien, Frankrig, Italien, Letland, Luxembourg, Nederlandene, Østrig, Portugal og Sverige meddelte først, at de havde gennemført direktivet, efter at Kommissionen havde indledt overtrædelsesprocedure. De øvrige medlemsstater meddelte deres gennemførelsesbestemmelser efter udløbet af fristen.

## **3. BEMÆRKNINGER OG KONKLUSIONER**

### **3.1. Indsendelse af oplysninger**

Den 30. september 2007, som i henhold til direktivets artikel 13 var fristen for fremsendelse af de nationale rapporter til Kommissionen, var det kun Finland og Det Forenede Kongerige, der havde fremsendt deres rapporter. Cypern, Sverige og Spanien sendte deres rapporter for sent efter at have modtaget en rykkerskrivelse, mens Kommissionen så sig nødsaget til at indlede overtrædelsesprocedure mod de resterende medlemsstater.

At de fleste medlemsstater ikke har sendt deres nationale rapporter til Kommissionen til tiden skyldes helt klart, at nogle af medlemsstaterne først fik gennemført direktivet i slutningen eller endda efter udløbet af den nuværende rapporteringsperiode. Som tidligere nævnt, er der næsten ingen af medlemsstaterne, der har gennemført direktivet i den nationale lovgivning inden udløbet af den frist, der er fastsat i direktivets artikel 14 (23. marts 2005).

### **3.2. Kontrol og overtrædelser**

Kun Slovakiet og Ungarn har givet nøjagtige oplysninger om antallet af kontroller og overtrædelser af bestemmelserne i direktivet om arbejdstid.

Af Ungarns rapport fremgik det, at antallet af overtrædelser og antallet af chauffører, der er involveret i overtrædelser, faldt fra 2005 til 2006. Det vil vise sig, om dette er en langsigtet virkning, og i hvilket omfang virkningen kan tilskrives direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

I Slovakiet steg antallet af konstaterede mangler med mere end 25 % fra 2005 til 2006.

Kun Grækenland (arbejdstilsynets årsrapport), Letland (inspektionsrapport om kommercielle transportvirksomheder med anbefalinger), Slovenien (oprettelse af en registreringsordning og et register over foranstaltninger, der træffes i forbindelse med administrative overtrædelser)

og Det Forenede Kongerige (høring af mobile arbejdstagere, transportvirksomheder og andre berørte parter om direktivets virkning) har meddelt, at de har indført en ordning for at overvåge håndhævelsen af reglerne.

I kommende rapporter er det vigtigt at tage disse oplysninger med, således at det kan vurderes, om de retlige og administrative foranstaltninger, som medlemsstaterne træffer for at gennemføre direktivet, er effektive.

### **3.3. Afgørelser truffet af EF-Domstolen og de nationale domstole**

EF-Domstolen har i rapporteringsperioden ikke truffet afgørelser, der vedrører direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Hvad angår de nationale domstole har tre af medlemsstaterne indberettet sager, nemlig Sverige (9 sager overdraget til statsadvokaten), Slovakiet (flere administrative procedurer) og Slovenien (flere administrative procedurer, som har resulteret i bøder til transportvirksomheder for manglende registrering af arbejdstid). Det endelige resultat af ovennævnte procedurer er ikke blevet meddelt.

### **3.4. Bemærkninger**

Dette er den første rapport om direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Alle medlemsstaterne fremsendte deres rapport på den standardrapporteringsformular, der er fastsat i Kommissionens beslutning af 22. september 2008<sup>4</sup> om en standardformular til rapportering. Det betyder, at medlemsstaterne har gjort rede for:

- rapportens udarbejdelse, og hvilke interesseparter der er blevet hørt
- gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF
- overvågningen af gennemførelsen
- fremtidsudsigterne.

På blot to punkter var oplysningerne ufuldstændige:

- den retlige fortolkning, som kun var taget med i Sveriges, Spaniens, Slovakiets og Sloveniens rapporter
- vurdering af effektiviteten, som kun var taget med i Grækenlands, Letlands, Sloveniens og Det Forenede Kongeriges rapporter.

Eftersom fristen for gennemførelse udløb den 23. marts 2005 og de fleste af medlemsstaterne ikke havde gennemført direktivet ved begyndelsen af rapporteringsperioden, overrasker det ikke, at der hverken for de nationale domstole eller for EF-Domstolen er indbragt særlig mange sager vedrørende direktivet.

Når det gælder vurderingen af, om direktivet er gennemført effektivt, skal medlemsstaterne højne kvaliteten af deres rapportering, eftersom dette er et punkt, der udtrykkeligt kræves i standardrapporteringsformularen. Medlemsstaterne bør give mere udførlige oplysninger om den praktiske gennemførelse af direktivet. De skal også beskrive, hvordan deres gennemførelsesforanstaltninger kan bidrage til at nå direktivets vigtigste mål.

---

<sup>4</sup> Kommissionens beslutning af 22.IX.2008 om udformning af den standardformular til rapportering, der er omhandlet i artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006 (K(2008) 5123 endelig).

Medlemsstaterne har for de flestes vedkommende ikke gjort specifikt rede for, hvordan kontrollen blev gennemført. Strukturen i de oplysninger, som fartsriveren registrerer, betyder, at vejkontrollen kun gav begrænsede oplysninger om natarbejde og den maksimale ugentlige arbejdstid.

### **3.5. Konklusioner**

Dette er den første rapport om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF. Ud fra medlemsstaternes rapporter er det vanskeligt at vurdere, om direktivet har bevirket, at de sociale bestemmelser inden for vejtransport overholdes. Dette skyldes delvis, at mange af medlemsstaterne ikke har opfyldt forpligtelsen til at gennemføre direktivet i deres nationale lovgivning til tiden og til at meddele Kommissionen gennemførelsesbestemmelserne.

Medlemsstaterne bør gøre en indsats, således at effektiviteten af deres gennemførelsesforanstaltninger kan vurderes.

Det ser også ud til, at det kunne være nyttigt for medlemsstaterne at øge deres samarbejde om udveksling af oplysninger om bedste gennemførelsespraksis.

Samtlige rapporter skulle ifølge direktiv 2002/15/EF have indeholdt oplysninger om, hvordan arbejdsmarkedets parter forholder sig til gennemførelsen af direktivet.

Kun få medlemsstater har sendt oplysninger om graden af overholdelse af bestemmelserne og om chaufførernes og arbejdsgivernes overholdelse af den nationale lovgivnings bestemmelser. På grundlag af de oplysninger, den har modtaget, går Kommissionen dog ud fra, at direktivets bestemmelser ikke overholdes fuldt ud.

Kun få medlemsstater kommenterede spørgsmålet om direktivets anvendelsesområde og om direktivets anvendelse på selvstændige chauffører.