



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.6.2006
KOM(2006) 321 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

Om gennemførelsen i 2001-2002 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (22. rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af sociallovgivningen for vejtransport)

{SEC(2006)791}

RESUME

Denne rapport er den femte i rækken af Kommissionens rapporter om gennemførelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85. Den gør rede for tendenser og statistik i forbindelse med de inspektions- og håndhævelsesaktiviteter, medlemsstaterne har udført i tidsrummet 2001-2002 på grundlag af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 om køretid, hviletider og pauser. Den bygger på statistikker fra medlemsstaterne og indeholder deres syn på forordningens gennemførelse.

Samtlige medlemsstater har sendt Kommissionen tal for det pågældende tidsrum. Uheldigvis har nogle medlemsstater ikke sendt tallene inden for den fastsatte frist, andre har stadig ikke udspecificeret deres samlede tal, og deres opgivelser er ikke ensartede. Det har forsinket rapportens udarbejdelse og hæmmet hurtig og effektiv sammenligning af statistikkerne.

Ti medlemsstater, Danmark, Tyskland, Spanien, Frankrig, Irland, Italien, Luxembourg, Østrig, Sverige og Det Forenede Kongerige har forøget det antal arbejdsdage, som kontrolleres på vejen. De øvrige medlemsstater opgav en formindskelse af antallet af kontrollerede arbejdsdage. I almindelighed er det samlede antal kontrollerede arbejdsdage (egne og andre statsborgere) vokset i årene 2001-2002.

Elleve medlemsstater, Danmark, Tyskland, Spanien, Frankrig, Irland, Italien, Luxembourg, Østrig, Portugal, Sverige og Det Forenede Kongerige har øget vejkontrolantallet. Hos de øvrige er der sket en formindskelse. I almindelighed er det antal chauffører, som kontrolleres hos virksomheden, blevet mindre.

Samtlige medlemsstater har uden vanskelighed overholdt den grundlæggende kontrolstandard på 1 % af erhvervschaufførernes arbejdsdage, og Tyskland, Grækenland, Spanien, Frankrig Luxembourg og Det Forende Kongerige ligger over 2 %.

Medlemsstaterne har rapporteret om initiativer, som er blevet taget i denne rapportperiode og senere. Samordnet kontrol er blevet udført af Danmark, Norge, Finland og Sverige i referenceperioden. Kommissionen bemærker dog at **samarbejde stadig er undtagelsen**, da de fleste medlemsstater tilsyneladende kun samarbejder lejlighedsvis. Fællesskabets nye lovgivning om arbejdstid trådte i kraft den 23. marts 2005. Den supplerer forordningen og er således en positiv udvikling. Medlemsstaterne skal sikre, at den digitale fartskriver installeres i alle nye køretøjer fra begyndelsen af 2006.

Det samlede antal registrerede overtrædelser er imidlertid fortsat vokset i mange medlemsstater. På det stærkt konkurrenceprægede marked, hvor virksomhederne er under pres for at holde omkostningerne så langt nede som muligt, må der gøres noget for at få disse vigtige regler bedre overholdt. For hver 100 kontrollerede dage finder de europæiske håndhævelsesmyndigheder i gennemsnit 1,69 overtrædelser. Kommissionen vil i betragtning af de begrænsede midler opfordre til en mere målrettet fremgangsmåde på grundlag af risikovurdering. Det kan naturligvis ikke tillades, at situationen forværres yderligere. Kun med mere konsekvente regler og større indsats og investering fra medlemsstaternes side, når det gælder håndhævelse, kan der skabes større respekt for Fællesskabets sociale normer i vejtransportsektoren.

1. INDLEDNING

Denne rapport, som omfatter tidsrummet 2001-2002, er den femte blandt Kommissionens rapporter om Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85¹. Den bygger på oplysninger, som medlemsstaterne har givet ved hjælp af den standardformular, der blev indført ved Kommissionens beslutning af 22. februar 1993².

Samtlige medlemsstater har benyttet standardformularen ved indsendelse af data til Kommissionen. Deres opgivelser er i de fleste tilfælde fuldstændige, men de er stadig ikke helt ensartede, og nogle af oplysningerne var i nogle henseender fragmentariske eller mangelfulde. Der har været forsinkelser med hensyn til opgivelserne fra især Irland, og oplysningerne fra Grækenland, Luxembourg og Portugal var ufuldstændige.

Brugen af standardformularen gør det imidlertid lettere for Kommissionen at analysere statistikkerne og sammenligne dem med den forrige periode. Rapporten gør også rede for eventuelle initiativer, som medlemsstaterne har indberettet, og omfatter de seneste udviklinger på fællesskabsplan.

2. OVERSIGTSTABELLER

2.1. Kontrol: oversigt

Antal faktisk kontrollerede dage i forhold til det minimale antal arbejdsdage, der skal kontrolleres

Medlemsstat	- a - Minimale antal arbejdsdage, der skal kontrolleres	- b - Antal kontrollerede arbejdsdage (egne statsborgere)	- c - Antal kontrollerede arbejdsdage (andre statsborgere)	- d - Samlet antal kontrollerede arbejdsdage	- e - Antal kontrollerede arbejdsdage i forhold til det minimale antal dage, der skal kontrolleres (d/a)
Østrig	439 090	477 155	231 478	708 633	1.61
Belgien	720 280	555 387	297 911	853 298	1.18
Danmark	209 000	280 595	28 193	308 788	1.48
Finland	270 160	312.310	50 778	363 088	1.34
Frankrig	2 500 000	5 999 030	1 176 688	7 175 718	2.87
Tyskland	3 470 040	7 691 352	6 858 957	14 550 309	4.19
Grækenland ³	4 883	34 616	5 512	40 128	8.21
Irland	585 046	873 123	2 038	875 161	1.49
Italien	2 189 651	4 191 031	130 898	4 321 929	1.97

¹ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

² EFT L 72 af 25.03.1993, s. 33.

³ Ifølge Kommissionens beregninger er det minimale antal arbejdsdage, der skal kontrolleres (a) 9 766,40, og Grækenland har derfor et håndhævnelsesniveau på 4,1 %.

Luxembourg	81 398	139 567	37 362	176 929	2.17
Nederlandene	546 922	541 430	56 666	598 096	1.09
Portugal ⁴	585 077			650 224	1.11
Spanien	2 016 000	4 231 802	445 872	4 677 674	2.32
Sverige	440 000	464 456	89 717	554 173	1.25
Det Forende Kongerige	2 061 880	3 985 245	183 230	4 168 475	2.02

2.2. Overtrædelser: resumé

Antal registrerede overtrædelser: Artikel 6, 7, 8 og 14 i forordning (EØF) 3820/85

Oversigt efter medlemsstat

Medlemsstat	PASSAGERER				GODS				I alt
	Egne statsborgere	EØF	Tredjelande	Andre landes statsborgere i alt	Egne statsborgere	EØF	Tredjelande	Andre landes statsborgere i alt	
Østrig	2 277	1 134	1 123	2 257	26 536	9 772	6 479	16 251	47 321
Belgien	125	84	19	103	2284	3219	424	3643	6155
Danmark	150	2		2	2 632	27		27	2 811
Finland	671		3	3	12 968	10	111	121	13 763
Frankrig	118 840	20 331		20 331					139 171
Tyskland	20 626	2 256	2 226	4 482	609 534	91 316	54 575	145 891	780 533
Grækenland *									
Irland	229	66		66	6 930	177			7 579
Italien	8 903	177	5	182	43 562	396	21	417	53 064
Luxembourg	2	18	0	18	246	137	5	142	408
Nederlandene	2315	16	7	23	5 634	950	250	1 200	9 172
Portugal *									
Spanien	2 360	132	93	225	34 513	2 831	251	3 082	40 180
Sverige	732	180	14	194	2 593	597	67	664	4 183
Det Forenede Kongerige	2 649	18	27	45	32 055	4 536	1025	5 561	40 310

*Ingen tal opgivet af medlemsstaten

Antal registrerede overtrædelser: Artikel 6, 7, 8 og 14 i forordning (EØF) 3820/85

Oversigt efter overtrædelsens art (omfatter passagerer og gods, egne statsborgere, EØF og tredjelande)

Artikel	Overtrædelsens art	Antal overtrædelser
6	Køretider	425 327
7	Pauser	333 401
8	Hviletider	416 783
14	Fartplan og arbejdstidsplan	7 868

⁴ Der foreligger kun en samlet statistik for dette område.

I alt	1.183 379
-------	-----------

3. FORBINDELSER OG SAMARBEJDE MELLEM MEDLEMSSTATERNE

Nogle medlemsstater har vist et godt eksempel ved at rapportere om samordnet kontrol.

Sverige har udført samordnet kontrol sammen med Danmark, Norge og Finland.

I vejkontrolområdet Kundl (Tyrol) har tysk politi med østrigsk tilladelse til at foretage vejkontrol i Østrig samarbejdet med østrigske kolleger.

4. KONKLUSIONER OG BEMÆRKNINGER

4.1. Forslag fra medlemsstaterne

Tyskland foreslår en ny standardformular til rapportering. Det anbefaler, at følgende medtages i den:

1. En sammenligning mellem målsætningen og det faktiske antal på grundlag af den ovenfor nævnte formular eller lignende. På nuværende tidspunkt kan overensstemmelsesprocenten kun bestemmes ved yderligere beregning.
2. Overtrædelser af direktiv (EØF) nr. 3821/85. Sådanne overtrædelser sker ofte sammen med overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 og er derfor ikke mindre betydningsfulde.
3. En oversigt over udveksling af oplysninger i henhold til artikel 17 i direktiv (EØF) nr. 3820/85 og samarbejde mellem medlemsstaterne om kontrol, som aftales på grundlag af artikel 5 i direktiv 88/599/EØF. Det er utilfredsstillende, at ikke alle medlemsstater synes at opfylde denne bestemmelse, og Kommissionen bør derfor tage hensyn til det i forbindelse med sine overvågningsaktiviteter.
4. Da både forordning (EØF) nr. 3820/85 og direktiv 88/599/EØF indgår i EØS-aftalen (EFT L 1 af 3. januar 1994, s. 433), gælder disse bestemmelser også for kontraherende parter i det europæiske økonomiske samarbejdsområde, som ikke tilhører EU. Standardformularen for rapportaflæggelse fra 1993 tager ikke hensyn hertil, da den kun gør det muligt at skelne mellem de lande, der dengang var medlemmer af EØF, og tredjelande. De øvrige EØS-medlemsstater, må derfor opføres i spalten for tredjelande, selv om de skulle behandles som EU- (EØF)-medlemsstater, da de relevante bestemmelser indgår i EØS-aftalen.

Kommissionen vil behandle dette problem i det udvalg, der skal nedsættes i henhold til den nye forordning.

4.2. Kommissionens konklusioner og bemærkninger

Den gældende lovgivning er stadig den fælles standard, hvorefter vejtransportvirksomhedernes maksimale køre- og hviletider fastsættes i Fællesskabet. Dens gennemførelse i medlemsstaterne spiller en afgørende rolle for loyal konkurrence og forbedring af trafikikkerheden i Unionen.

Kommissionen er imidlertid klar over, at medlemsstaterne har forskellige opfattelser af, hvordan denne lovgivning skal fortolkes og håndhæves. Kontrollen udføres med forskellig intensitet og hyppighed i de enkelte medlemsstater, ofte af forskellige myndigheder, der handler ud fra forskellige prioriteringer og efter forskellige nationale regler. Desuden straffes overtrædelser med forskellig strengthed. Nogle af de oplysninger, medlemsstaterne har givet, er i mange tilfælde ikke sammenhængende, og det kan derfor være ret vanskeligt at foretage nøjagtige sammenligninger. Kommissionen erkender også, at der er behov for at øge samarbejdet mellem medlemsstaterne for at sikre en harmoniseret håndhævelse.

Den har derfor foreslået tre foranstaltninger for at løse disse problemer: for det første en genbehandling af forordningen for at forenkle, klarlægge og ajourføre reglerne, for det andet en snarlig genbehandling af håndhævelsesdirektivet 88/599/EØF for at øge håndhævelsesaktiviteternes kvantitet og kvalitet, fremme bedre samarbejde mellem håndhævelsesmyndighederne både i og uden for medlemsstaterne og tydeliggøre håndhævelsesprioriteringerne. Endelig presser den på for at sikre indførelsen af den digitale fartskriver for at gøre mulighederne for svindel så små som muligt og fremme hurtigt, nøjagtigt og detaljeret registrering, oplagring og kontrol af data.

4.2.1. *Der gives flere oplysninger og færre ufuldstændige data, men problemet eksisterer stadig*

Alle medlemsstater har givet oplysninger om den foreliggende rapporteringsperiode ved hjælp af standardformularen, og det er lykkedes for de fleste af medlemsstaterne at gøre dem mere detaljerede. Rapportafleggelsens manglende rettidighed hindrer imidlertid en omfattende sammenligning og forsinker færdiggørelsen. De ustandardiserede tal, der omsider indløb, hindrer også en omfattende sammenligning mellem medlemsstaterne. Desuden sendte Danmark ikke Kommissionen data om det antal chauffører, der er blevet kontrolleret hos virksomheden. Grækenland opgav ikke data om overtrædelser. Belgien havde ikke sammenregnet sine data. Frankrig skelner stadig mellem bosiddende og ikke bosiddende i stedet for mellem egne statsborgere og andre landes statsborgere, hvad der gør en sammenligning med andre medlemsstaters statistik vanskelig. Medlemsstaterne mindes om, at forordningen⁵ ikke blot pålægger dem en udtrykkelig forpligtelse til at give disse oplysninger, men også fastsætter fristen for deres indsendelse til Kommissionen til den 30. september i året efter den pågældende toårsperiodes udløb.

⁵ Artikel 16, stk. 2.

4.2.2. *Samtlige medlemsstater har overholdt den minimale kontrolstandard*

I forhold til den forrige rapporteringsperiode (1999-2000)⁶ har seks medlemsstater (Tyskland, Frankrig, Nederlandene, Luxembourg, Østrig og Det Forenede Kongerige), øget kontrolantallet.

I almindelighed har alle medlemsstater uden vanskelighed overholdt den grundlæggende standard på 1 %. Tyskland, Spanien og Frankrig ligger stadig over den med 2 %. Overtrædelserne af køre- og hviletiderne voksede i antal, mens antallet af alle andre overtrædelser faldt

Kun i Italien, Irland, Nederlandene, og Sverige er antallet af overtrædelser af artikel 6 (køretider) faldet. Det samlede antal overtrædelser af hviletiderne voksede i forhold til den forrige periode. De registrerede overtrædelser af pausebestemmelserne er imidlertid faldet i forhold til den forrige periode (navnlig i Østrig, Finland og Sverige). Der kunne også konstateres en formindskelse af antallet af overtrædelser af artikel 14 om fartplaner og arbejdstidsplaner.

De fleste medlemsstater har givet tilstrækkelige oplysninger om overtrædelserne i den pågældende periode. Oplysningerne fra Det Forenede Kongerige afspejler stadig en vanskelighed med at fordele tallene på overtrædelser i forbindelse med køretider, hviletider og pauser.

4.2.3. *I flere medlemsstater er antallet af registrerede overtrædelser vokset*

I nogle medlemsstater, f.eks. i Tyskland, Østrig og Det Forenede Kongerige er det samlede antal overtrædelser vokset i den indeværende periode. Denne forøgelse kan afspejle mange forskellige faktorer: en reel forøgelse af det faktiske antal overtrædelser, en mere målrettet indsats fra håndhævelsesmyndighedernes side eller en bedre indsamling af statistiske oplysninger. I denne sammenhæng er antallet af kontrollerede arbejdsdage vokset i Danmark, Tyskland, Spanien, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene og Det Forenede Kongerige, mens det er faldet i Belgien, Irland, Italien, Østrig, Finland og Sverige.

Selv om flere medlemsstater melder om en forøgelse, synes der kun at være sket en lille stigning i det samlede antal registrerede overtrædelser i EU som helhed. I tidsrummet 1999-2000 blev der registreret i alt 1 173 122 overtrædelser og i tidsrummet 2000-2001 i alt 1 180 334.

En intensivering eller formindskelse af kontrolantallet fører ikke automatisk til, at antallet af konstaterede overtrædelser stiger eller falder tilsvarende. Dette forhold kan i nogle tilfælde afspejle en afskrækkende virkning af hyppigere håndhævelsesaktiviteter, men det er klart, at øgede kontrolaktiviteter for mange medlemsstaters vedkommende blot er udtryk for et voksende problem.

⁶ KOM(2004) 360 endelig udg. af 30.4.2004.

4.2.4. *Antallet af tilfælde, hvor det lykkes at påvise overtrædelserne, varierer stærkt*

Antallet af konstaterede overtrædelser i forhold til det samlede antal kontrollerede arbejdsdage viser, at der er stor forskel på medlemsstaternes succes, når det drejer sig om at finde de potentielle overtrædere. I 2001-2002 havde Østrig, Tyskland og Finland størst succes med et gennemsnit på 6,67, 5,36 og 3,79 konstaterede overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage i den pågældende periode. I nogle medlemsstater lå påvisningsniveauet på over 1 overtrædelse pr. 100 kontrollerede arbejdsdage (Frankrig, Italien, Nederlandene), mens andre medlemsstater ikke kunne holde denne standard.

Denne forholdsmæssige uoverensstemmelse kan være et fingerpeg om de mulige fordele, der kan opnås ved at udveksle erfaringer og den bedste praksis mellem medlemsstaterne og ved at indføre den mest effektive og nationalt mest hensigtsmæssige praksis i hele Unionen.

4.2.5. *Fortolkning af Rådets forordninger (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 i De Europæiske Fællesskabers Domstols domme. Det omfattede tidsrum er 2001-2002*

De Europæiske Fællesskabers Domstol har ikke afsagt domme, som berører Rådets forordninger (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85, i tidsrummet fra 1. januar 2001 til 31. december 2002.

4.2.6. *Indførelse af den digitale fartskriver*

Kommissionen vedtog den 13. juni 2002 forordning (EF) nr. 1360/2002 om syvende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport. Kommissionens forordning indeholder i bilag 1B de tekniske specifikationer for den digitale fartskriver, der blev indført ved Rådets forordning (EF) nr. 2135/98. Efter de nuværende bestemmelser skulle den digitale fartskriver have været obligatorisk for alle nye køretøjer i samtlige medlemsstater fra den 5. august 2004. Da der imidlertid ikke var typegodkendte digitale fartskrivere til bilfabrikanternes rådighed på det fastsatte tidspunkt, dvs. den 5. august 2003, blev fristen for deres indførelse forlænget til den 5. august 2005 med en overgangsperiode indtil den 1. januar 2006. Den er nu blevet forlænget til maj 2006 af hensyn til bestemmelserne i den seneste aftale om den nye sociallovgivning for vejtransport.

Det vigtigste formål med at indføre den digitale fartskriver er at forbedre håndhævelsen. Det vil også vise sig, at den indebærer en vigtig tilskyndelse til at skabe ensartede vilkår ved at fremme en harmoniseret gennemførelse af forordningen og en fælles opfattelse af den praktiske håndhævelse. Den digitale fartskriver vil tvinge håndhævelsesmyndighederne til i betydelig grad at modernisere de metoder, hvorefter de håndhæver reglerne og forfølger overtræderne. I denne sammenhæng er der blevet iværksat et projekt, som bistås af Kommissionen. Projektet sætter medlemsstaterne i stand til at udarbejde fælles gennemførelsesplaner og til at udveksle oplysninger og udvikle harmoniserede og mere effektive løsninger. Den øgede håndhævelse af køretidsreglerne, som bliver resultatet, vil i høj grad medvirke til at forbedre trafiksikkerheden, chaufførernes arbejdsvilkår og den loyale konkurrence. Projektets afsluttende rapport blev afleveret i oktober 2004, og der er blevet indledt en

opfølgingsaktion, som løber fra 2005 til 2008 og har til formål at bistå gennemførelsen i de nye medlemsstater og få iværksat uddannelses- og kommunikationsaktiviteter (f.eks. websted, hjælpetjeneste).

4.2.7. *Genbehandling af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85*

I sin Hvidbog om Den Europæiske Transportpolitik frem til 2010 - de svære valg (KOM (2001) 370), erklærede Kommissionen: "Ikke blot er fællesskabslovgivningen om vejtransporten utilstrækkelig, navnlig i relation til arbejdsvilkårene, den håndhæves ikke effektivt nok. Den manglende konsekvens i håndhævelsen af lovgivningen er et problem. Såvel fællesskabslovgivningen som den nationale lovgivning vil således kun være effektiv, hvis den håndhæves korrekt og konsekvent på hele EU's område". For at forbedre denne situation vil Kommissionen fremme effektiv ensartet fortolkning, udførelse og overvågning af Fællesskabets lovgivning for vejtransport. Den ensartede fortolkning er blevet behandlet i et forslag til en ny forordning⁷. Det vigtigste formål med forslaget er at forenkle, tydeliggøre og ajourføre forordningen. Forslaget styrker bestemmelserne om arbejdsgiverens ansvar, indfører eksterritorialitet for vejkontrollanter og beslaglæggelse af køretøjet som almindelig sanktion for alvorlige overtrædelser. Der nedsættes et rådgivende udvalg bestående af repræsentanter for de nationale håndhævelsesmyndigheder for at fremme stadig inddragelse og engagement i forordningens håndhævelse. Den nye forordning blev endeligt vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet den 2. februar 2006 og vil træde i kraft 20 dage efter sin offentliggørelse (formentlig i maj 2006). Dens bestemmelser tages i anvendelse et år senere, bortset fra bestemmelserne om den digitale farts skriver, som får gyldighed med det samme.

4.2.8. *Genbehandling af direktiv 88/599/EEC*

Kommissionens formål med forslaget om at genbehandle direktiv 88/599/EØF⁸ var også at forbedre kontrollens og sanktionernes udførelse, effektivitet og ensartethed. De tre målsætninger var at øge kontrollens kvantitet og kvalitet, fremme større samarbejde mellem håndhævelsesmyndighederne og løse problemet med harmonisering af sanktionerne:

Når det gælder forøgelse af kontrollens kvantitet, er den minimale procentdel blevet hævet fra 1 % af erhvervschaufførernes samlede antal arbejdsdage til 3 %. Inden for denne samlede procentdel er minimumssatsen for vejkontrol blevet hævet fra 15 % til 25 % og for kontrol hos virksomheden fra 25 % til 50 %.

Når det gælder forøgelse af kvaliteten, foreslår forslaget, at der i hver medlemsstat skal være et enkelt organ, som forestår koordinering af håndhævelsen, og som skal udarbejde, offentliggøre og gennemføre en håndhævelsesstrategi, et håndhævelsespersonale, som er udstyret med en grundlæggende liste over samvirkende udstyr og uddannet i samarbejde med andre medlemsstaters organer, og en vejinfrastruktur med tilstrækkelig mange rastepladser og servicestationer til, at

⁷ KOM (2001) 573 endelig udg. af 12. oktober 2001.

⁸ KOM (2003) 628 endelig udg. af 21. oktober 2003.

kontrollen kan udføres. Både stikprøvekontrol og målrettet kontrol skal udføres på grundlag af et fælles risikovurderingssystem.

Samarbejdet mellem medlemsstaternes håndhævelsesmyndigheder sikres ved øget brug af samordnede aktioner, bedre udveksling af oplysninger ved hjælp af et elektronisk net, og et stående udvalg for håndhævelsesmyndighederne, som skal klarlægge direktivets gennemførelse, fremme en sammenhængende fremgangsmåde og befordre dialogen mellem erhvervslivet og myndighederne.

Når det gælder sanktioner, sikrer forslaget, at medlemsstaterne blandt deres sanktioner medtager midlertidig tilbageholdelse, inddragelse, ophævelse eller begrænsning af erhvervstilladelse eller førerbevis og benytter dem effektivt, i rimeligt omfang og med præventiv virkning. Forslaget tilråder også, at der benyttes forholdsmæssige økonomiske sanktioner i hele transportkæden, hvis overtrædelserne indebærer økonomisk gevinst. Endelig indeholder det en liste over overtrædelser, der i almindelighed skal anerkendes som alvorlige og medføre tilsvarende sanktioner.

Det nye direktivs bestemmelser blev endeligt vedtaget af Rådet og Europa-Parlamentet den 2. februar 2006. Det træder i kraft 20 dage efter sin offentliggørelse (maj 2006), og medlemsstaterne skal omsætte det til national lovgivning inden 30. april 2007.

4.2.9. Indførelse af arbejdstid i vejtransportsektoren: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, blev vedtaget den 11. marts 2002. Direktivets gennemførelse kræver ligesom direktiv 2003/88/EF om den generelle arbejdstid, at der for vejsektorens vedkommende sker en omsætning til national lovgivning i medlemsstaterne. Omsætningstidspunktet for sektordirektivet 2002/15/EF var den 23. marts 2005. To medlemsstater, Finland og Spanien, har i fællesskab anlagt sag ved De Europæiske Fællesskabers Domstol for at få ophævet sektordirektivet helt eller delvist. Domstolen afsagde kendelse imod dem den 4. september 2004.

Kommissionen er overbevist om, at direktivet, når det er blevet gennemført i samtlige medlemsstater, både vil medvirke til at forbedre de sociale vilkår for de mennesker, der udfører vejtransport, og til at forbedre trafiksikkerheden.

4.2.10. Sammenfattende bemærkninger

Effektiv anvendelse af reglerne for køre- og hviletider er i alles interesse. Kommissionen vil fortsat tilskynde samtlige medlemsstater til at øge kontrollens kvantitet og kvalitet, til at styrke håndhævelsen, til at tage samarbejdsinitiativer, der kan fremme udveksling af oplysninger og personale, og til at udføre fælles aktiviteter. Disse tiltag vil medvirke til at øge håndhævelsesaktiviteterne og føre til bedre forståelse af forordningens gennemførelse.

Medlemsstaterne mindes om, at forordningen ikke blot indeholder en direkte forpligtelse til at give disse oplysninger, men også sætter den 30. september i året

efter den pågældende toårsperiodes udløb som frist for, hvornår de skal sendes til Kommissionen.

Kommissionen finder det opmuntrende, at samtlige medlemsstater har nået det minimale håndhævnelsesniveau på 1 % af erhvervschaufførernes arbejdsdage. Resultaterne giver imidlertid anledning til bekymring. Der er for mange overtrædelser, og de vokser stadig i forhold til de tidligere rapporter. På det stærkt konkurrenceprægede marked, hvor virksomhederne er under pres for at holde omkostningerne så langt nede som muligt, må der gøres noget for at få disse vigtige regler bedre overholdt.

Kommissionen betragter derfor de to nu vedtagne forslag om at forenkle, tydeliggøre og ajourføre de grundlæggende regler og øge håndhævnelsesaktiviteterne for afgørende. Den fremhæver desuden, at erhvervslivet vil være ivrigt efter at sikre, at de nye arbejdstidsregler anvendes og håndhæves ensartet og rimeligt i hele Unionen, så konkurrenceforvriddning undgås. Den forventer desuden, at medlemsstaterne har truffet de nødvendige foranstaltninger for at indføre den digitale fartskriver og fremme sikker langtidsoptagelse af data samt hurtig og nøjagtig udlæsning og kontrol af data.

Kun ved hjælp af mere sammenhængende regler og større indsats for og investering i håndhævnelsesaktiviteter fra medlemsstaternes side kan der skabes større respekt for Fællesskabets sociale normer i vejtransportsektoren.

På denne baggrund vil Kommissionen fortsat overvåge udviklingen på dette område i alle medlemsstaterne for at sikre harmoniseret gennemførelse af sociallovgivningen, fremme god praksis og styrke håndhævnelsesens effektivitet.