

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.10.2007
KOM(2007) 622 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen i 2003-2004 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (23. rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af sociallovgivningen for vejtransport)

{SEK(2007) 1359}

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen i 2003-2004 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (23. rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af sociallovgivningen for vejtransport)

RESUME

Denne beretning er den sjette i rækken af Kommissionens beretninger om gennemførelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport. Forordningen vedrører bestemmelser for maksimale køretider og minimale pauser og hvileperioder for erhvervschauffører samt kontrolprocedurer. I henhold til ledsagedirektivet¹ har medlemsstaterne pligt til at sikre, at mindst 1 % af alle dage, som erhvervschauffører, der kører lastbiler og busser, kontrolleres, enten gennem kontrol hos transportvirksomheden eller ved vejkanterne.

Medlemsstaterne har pligt til hvert andet år at indsende de nødvendige oplysninger på en standardformular, som så danner baggrund for Europa-Kommissionens beretning om anvendelsen af forordningens bestemmelser. Denne beretning er resultatet af indsamlingen og analysen af de data, som medlemsstaterne har indsendt, og som stammer fra kontroller og håndhævelsesaktiviteter udført i perioden 2003-2004 i relation til bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85. Beretningen indeholder nøglestatistikker og en beskrivelse af den vigtigste udvikling på området samt også medlemsstaternes synspunkter med hensyn til forordningens gennemførelse.

Selvom medlemsstaterne i henhold til forordningen har pligt til at fremsende data, blev disse ikke indsendt inden for den fastsatte frist og af nogle medlemsstater heller ikke i det påkrævede format. Et land fremsendte først data, efter at der var indledt en overtrædelsesprocedure. Alt dette har betydet, at Kommissionen blev forsinket med udarbejdelsen af denne beretning, der offentliggøres hvert andet år. **For at undgå forsinkelser med den næste beretning er det af største vigtighed, at medlemsstaternes rapporter for 2005-2006 er Kommissionen i hænde senest 30. september 2007. Disse rapporter skal for første gang indeholde information om gennemførelsen af arbejdstidsdirektivet (direktiv 2002/15/EF) i overensstemmelse med dette direktivs artikel 13, stk. 1. Det vil sætte Kommissionen i stand til at udarbejde en fuldstændig beretning med al relevant information om gennemførelsen af sociallovgivningen for vejtransport.**

En analyse af de indkomne data viser, at fem medlemsstater (Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Østrig) har hævet antallet af kontrollerede arbejdsdage. De øvrige medlemsstater opgav en formindskelse af antallet af kontrollerede arbejdsdage, selvom de stadig lå over det påkrævede minimumsniveau*. Som helhed faldt det gennemsnitlige antal kontrollerede arbejdsdage (egne og andre statsborgere under ét) i perioden 2003-2004 til

¹ EFT L 325 af 29.11.1988, s. 5.

* I lyset af den lovændring, der trådte i kraft den 1. april 2007, skal hver medlemsstat øge antallet af kontrollerede arbejdsdage til 2 % i 2008.

omkring 2,3 mio. sammenholdt med et gennemsnit på 2,6 mio. kontrollerede arbejdsdage i den foregående rapporteringsperiode.

Samtlige medlemsstater undtagen Sverige og Portugal har overholdt den grundlæggende kontrolstandard på 1 % af erhvervschaufførernes arbejdsdage, og Tyskland, Spanien, Frankrig Luxembourg og Malta ligger over 2 %. Norge og Schweiz lå også klart over de 2 %.

Det samlede antal registrerede overtrædelser er fortsat vokset i nogle medlemsstater, i enkelte endog betydeligt. Generelt steg antallet af overtrædelser af pauser og hvileperioder, mens der var et fald i antallet af overtrædelser af køreperioder. Det gennemsnitlige antal registrerede overtrædelser var stabilt. For hver kontrollerede 100 arbejdsdage fandt de europæiske håndhævelsesmyndigheder i gennemsnit 2,8 overtrædelser, hvilket er næsten samme omfang som i perioden 2001-2002. Der er dog store forskelle mellem medlemsstaterne: i nogle medlemsstater ligger tallet på over 5, mens det i andre er under 1.

Situationen burde blive betydeligt bedre med den nye lovgivning om køretid og hvileperioder for vejtransport², som trådte i kraft dels den 1. maj 2006, dels den 11. april 2007. Disse nye bestemmelser danner et sundt grundlag for både erhvervsliv og håndhævende myndigheder. De giver basis for en målrettet strategi baseret på risikovurderinger, styrker samarbejdet mellem medlemsstaterne og giver Kommissionen gennemførelsesbeføjelser, som skal udøves med bistand fra et forskriftsudvalg. Nu skal alle bestræbelser koncentreres om en effektiv, harmoniseret gennemførelse af den nye forbedrede sociallovgivning.

² 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) og 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. 35).

1. INDLEDNING

Denne beretning, som dækker den toårige periode 2003-2004, er baseret på information fra medlemsstaterne, som disse her fremsendt på en standardformular, der blev indført med Kommissionens beslutning af 22. februar 1993³.

Alle medlemsstater indsendte deres data til Kommissionen på standardformularen. De var for størstedelens vedkommende fuldstændigt udfyldt, men deres opgivelser var ikke ensartede, og nogle data var fragmentariske eller behæftet med forskellige mangler. Nogle medlemsstater indsendte deres formular for sent. Et land indsendte først sin rapport, efter at der var indledt en overtrædelsesprocedure. Nogle medlemsstaters data var ikke fuldstændige. Dette forsinkede udarbejdelsen af beretningen og gjorde det vanskeligt for Kommissionen at sammenligne statistikkerne effektivt og til tiden.

De medlemsstater, som tiltrådte EU i 2004, havde endnu ikke fremsendt deres rapporter for perioden 2003-2004. Ungarn har dog indsendt en rapport for hele perioden, og Maltas dækkede tiden fra tiltrædelsesdatoen til periodens udgang, dvs. 1.5.2004-31.12.2004.

Norge og Schweiz har også indsendt rapporter til Kommissionen.

2. OPSUMMERENDE OVERSIGTER

2.1. Kontroller: resumé

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

Medlemsstat	- a - Minimalt antal arbejdsdage, der skal kontrolleres	- b - Antal kontrollerede arbejdsdage (egne statsborgere)	- c - Antal kontrollerede arbejdsdage (egne statsborgere)	- d - Samlet antal kontrollerede arbejdsdage	- e - Antal kontrollerede arbejdsdage i forhold til det minimale antal dage, der skal kontrolleres (d/a).
Østrig	464 904	611 790	299 277	911 067	1,96
Belgien ⁴	726 000	1 028 094	200 642	1 228 736	1,69
Danmark	220 000	284 954	28 624	313 578	1,43
Finland	297 000	340 885	39 801	380 686	1,28
Frankrig	2 505 000	6 143 979	1 215 203	7 359 182	2,94

³ EFT L 72 af 25.3.1993, s. 33.

⁴ Disse tal omfatter ikke data for kontroller udført af arbeidstilsyn og politi, da disse ikke var tilstrækkeligt aggregerede.

Tyskland	2 987 237	8 325 897	6 787 877	15 113 774	5,06
Grækenland	10 705	54 211	5 155	59 366	(5,55) ⁵
Ungarn	560 002	669 819	148 155	817 974	1,46
Irland	721 524	852 167	9 248	861 415	1,19
Italien	2 818 497	5 121 603	194 565	5 316 168	1,89
Luxembourg	49 455	166 382	31 204	197 586	4,00
Nederlandene	544 212	498 801	64 248	563 049	1,03
Malta ⁶	128	795	16	811	6,34
Portugal ⁷	585 077	123 864	866	124 760	0,21
Spanien	2 169 600	4 093 346	419 854	4 513 200	2,08
Sverige	484 000	398 733	75 862	474 595	0,98
Det Forenede Kongerige	2 203 049	3 586 801	236 706	3 823 507	1,74
Norge	320 000	873 778	94 788	968 566	3,03
Schweiz ⁸	204 397	846 000	158 073	1 004 073	4,91

2.2. Overtrædelser: resumé

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

Oversigt efter medlemsstat

Medlemsstat	Passagerer				Gods				I alt
	Egne statsborgere	EU-lande	Tredjelande	Andre statsborgere i alt	Egne statsborgere	EU-lande	Tredjelande	Andre statsborgere i alt	
Østrig	1 712	823	1 116	1 939	26 612	10 496	6 146	16 642	46 905

⁵ Data fra Grækenland angiver et yderst lavt antal køretøjer, der er omfattet af EØF 2820/85. Følgelig forekommer også det samlede minimale antal arbejdsdage, der skal kontrolleres, når det multipliceres med det samlede antal af nævnte køretøjer og antal arbejdsdage pr. chauffør, også særdeles lavt. Indtil disse tal er yderligere kontrolleret, tages der ikke yderligere hensyn til det aritmetisk beregnede forhold. Periode: 1.5.2004 - 31.12.2004.

⁶ I rapporten fra Portugal manglede data om beregning af det minimale antal kontroller. Tallet for minimalt antal arbejdsdage, der skal kontrolleres, stammer derfor fra den foregående rapport.

⁸ Periode: 2004.

Belgien ⁹	161	235	37	272	3 432	6 233	781	7 014	10 879
Danmark	195				6 315	29		29	6 539
Finland.	1 003	0	3	3	15 142	18	70	88	16 236
Frankrig ¹⁰	103 611	27 698		27 698					131 309
Tyskland	28 360	2 922	2 291	5 213	631 226	73 246	32 078	105 324	770 123
Grækenland ¹¹									
Ungarn	453	63	678	741	7 930	1 196	3 612	4 808	13 932
Irland ¹²	600	77		77	13 299	301		301	14 277
Italien	11 477	1 217	35	1 252	90 725	2 834	391	3 225	106 679
Luxembourg	3	8	0	8	124	124	0	124	259
Nederlandene	884	12	18	30	6 604	733	148	881	8 399
Malta						45			45
Portugal	91	4	0	4	1374	18	0	18	1487
Spanien	2 059	294	447	741	36 649	4 147	814	4 961	44 410
Sverige	491	133	15	148	1 610	1 224	108	1 332	3 581
Det Forenede Kongerige	2 825	275	7	282	27 418	11 565	767	12 332	42 857
Schweiz ¹³									6 825

⁹ Overtrædelser registreret af politiet, og arbejdstilsyn er ikke medtaget i ovenstående oversigt, da de ikke var tilstrækkeligt aggregerede.

¹⁰ Frankrig sonderer ikke mellem egne og andre landes statsborgere, men mellem indbyggere og ikke-indbyggere. Rapporten omfatter ikke detaljerede tal for overtrædelser i passager- og godstransport, men indeholder data for overtrædelser registreret på vejen og i transportfirmaet.

¹¹ Medlemsstaten har ikke fremsendt data.

¹² Irland har kun rapporteret tal for overtrædelser begået af egne og andre medlemsstaters statsborgere.

¹³ Schweiz har kun indrapporteret det samlede antal.

Oversigt pr. kategori af overtrædelser*

Artikel	Type overtrædelse	Antal overtrædelser
6	Køretider	313 782
7	Pauser	431 039
8	Hvileperioder	435 849
14	Fartplan og arbejdstidsplan	4 725
I alt		1 185 395

*Data fra Sverige og Grækenland var ikke tilgængelige og er derfor ikke medtaget i oversigten.

3. FORBINDELSER OG SAMARBEJDE MELLEM MEDLEMSSTATERNE

Nogle medlemsstater udførte et par samordnede kontroller og samarbejdsaktiviteter vedrørende gennemførelsen af håndhævelsesforanstaltninger.

De svenske kontrolmyndigheder gennemførte kontroller med kontrolmyndigheder i de andre nordiske lande (Danmark, Finland og Norge).

Østrig rapporterede om samordnede kontroller med tyske myndigheder i Kundl (Tyrol). Tysk politi fik østrigsk tilladelse til at foretage vejkontrol i Østrig og har samarbejdet med østrigske kolleger.

Det Forenede Kongerige rapporterede om kontroller, der især var koncentreret om trafik på internationale ture og blev udført sammen med andre håndhævelsesmyndigheder, og om en tværeuropæisk kontrol med særligt fokus på køretøjer med farligt gods.

4. BEMÆRKNINGER OG KONKLUSIONER

4.1. Forslag fra medlemsstaterne

Flere af de forslag, der blev stillet i den foregående rapporteringsperiode, vil blive drøftet i det rådgivende udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 18 i forordning (EØF) nr. 3821/85. Medlemsstaterne stillede ingen yderligere forslag i den nuværende rapporteringsperiode.

4.2. Bemærkninger

Den gældende lovgivning har været en 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 chaufførernes arbejdsvilkår.

Selvom forordningen har været bindende i over tyve år, har medlemsstaterne stadig divergerende opfattelser af, hvordan denne lovgivning skal fortolkes og håndhæves. Kontroller udføres med forskellig intensitet og frekvens i hver medlemsstat og ofte af forskellige myndigheder, der handler ud fra forskellige prioriteringer og forskellige nationale

bestemmelser. Nogle af oplysningerne fra medlemsstaterne er ofte ikke sammenhængende, og det kan derfor være temmelig vanskeligt at foretage nøjagtige sammenligninger.

For at løse disse problemer blev der indført nye foranstaltninger i 2006. Den digitale fartskriver blev obligatorisk for alle nye køretøjer i alle medlemsstater, og bestemmelserne i forordning 3820/85¹⁴ og gennemførelsesdirektivet 88/599/EØF¹⁵ trådte i kraft i april 2007.

De væsentligste ændringer, der indføres med forordningen og direktivet i henseende til håndhævelse, er følgende:

- Der nedsættes et nyt udvalg med repræsentanter for medlemsstaternes håndhævelsesmyndigheder, som skal bistå Kommissionen med at sikre en harmoniseret fortolkning og anvendelse af bestemmelserne
- Der indføres ekstraterritorialitet for sanktioner, således at en kontrollant ved en vejkontrol kan sanktionere en overtrædelse, uanset hvor denne begås
- Fælles normer for sanktioner i alle medlemsstater
- Fælles uddannelsesprogrammer om god praksis skal udarbejdes af medlemsstaterne
- Øget samarbejde: Samordnede kontroller, fælles uddannelsesudvekslinger mellem medlemsstaternes kontrollanter samt informationsudveksling om overtrædere fra andre lande.

Perioden for gennemførelse i national lovgivning af direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, udløb den 23. marts 2005. Man kan derfor forvente at se forbedringer i situationen i de kommende rapporter på grund af disse nye foranstaltninger.

4.2.1. Indsendelse af data

Nogle medlemsstater indsendte ikke deres data inden for den fastlagte frist, hvilket betyder, at Kommissionen ikke kunne sikre en fuldstændig indsamling af data, og at den blev forsinket med den endelige udarbejdelse af beretningen. Indsendelse af ikke-standardiserede tal eller ufuldstændige data er en yderligere hindring for en fuldstændig sammenligning af landene. Grækenland indsender ikke data vedrørende overtrædelser, og det angivne antal køretøjer, der er omfattet af forordning 3820/85, forekommer meget lavt, hvilket har resulteret i et meget lavt minimalt antal arbejdsdage, der skal kontrolleres, og følgelig i et tilsyneladende meget højt antal udførte kontroller¹⁶. Portugals rapport, som først blev indsendt, efter at der var indledt en overtrædelsesprocedure, indeholdt ingen data om beregning af minimumskontroller. Norge og Schweiz brugte standardformularen, men deres data var ikke fuldstændige.

¹⁴ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

¹⁵ EFT L 325 af 29.11.1988, s. 5.

¹⁶ Jf. fodnote 6.

4.2.2. *Kontroller*

Sammenholdt med den foregående rapporteringsperiode (2001-2002) registrerede fem medlemsstater en stigning i antallet af kontroller, nemlig Østrig, Belgien, Frankrig, Tyskland og Luxembourg.

De fleste medlemsstater lå over den grundlæggende kontrolstandard på 1 % af kontrollerede arbejdsdage. De lande, der udførte færrest kontroller, var Portugal, Sverige og Nederlandene. Sverige overholdt ikke kravet om 1 % kontrollerede arbejdsdage (0,98 %), og Nederlandene lå kun lige over (1,03 %). Portugals indsats lå langt under det krævede minimum med kun 0,21 % kontrollerede arbejdsdage. Tyskland, Grækenland, Frankrig og Spanien lå fortsat over 2 %, og også Luxembourg overholdt denne gang de 2 %. Blandt de lande, der registrerede et fald i procentsatsen af kontrollerede arbejdsdage sammenholdt med den foregående rapporteringsperiode, var der for fire landes vedkommende tale om en betydelige nedgang på omkring 0,3 procentpoint. Det er Sverige, Det Forenede Kongerige, Spanien og Irland. Portugals statistik faldt med næsten 1 % fra 1,11 % til 0,21 %.

4.2.3. *Overtrædelser*

De fleste medlemsstater indsendte tilstrækkelige data om overtrædelser for den relevante periode. Grækenland indsendte ikke data. Data fra Det Forenede Kongerige viser, at det har været vanskeligt at fordele tal mellem overtrædelser af hhv. køretid, hvileperioder og pauser. Sverige fordeler ikke overtrædelser i forhold til de forskellige artikler i forordningen.

Dataanalysen viser, at det samlede antal overtrædelser for den nuværende periode faldt i nogle medlemsstater, nemlig Belgien, Danmark, Finland, Irland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige. Dette skal ses i sammenhæng med, at det samlede antal kontrollerede dage steg i Østrig, Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Italien og Luxembourg, mens det faldt i Irland, Nederlandene, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

Som i den foregående beretning var der kun en lille stigning i det samlede antal registrerede overtrædelser i EU som helhed, på trods af at tallet steg i adskillige medlemsstater. I perioden 2001-2002 blev der registreret i alt 1 183 379 overtrædelser, mens tallet for 2003-2004 i alt var 1 185 395.

Sammenholdt med den foregående rapporteringsperiode var der en stigning i antallet af registrerede overtrædelser af hvileperioder og pauser, mens der var et fald for alle andre overtrædelser. Selvom halvdelen af medlemsstaterne rapporterede om en stigning i antallet af overtrædelser af artikel 6 (køretid), faldt det samlede antal overtrædelser i forbindelse med køretid. Det samlede antal overtrædelser af artikel 7 (pauser) steg med 29 %, og kun i Spanien, Luxembourg og Nederlandene blev der registreret en nedgang i antallet af disse overtrædelser. Der var en mindre stigning i antallet af overtrædelser af artikel 8 (hvileperioder). Derimod steg antallet af overtrædelser af artikel 14 vedrørende fartplaner og arbejdstidsplaner.

Antallet af konstaterede overtrædelser i forhold til det samlede antal kontrollerede arbejdsdage bekræfter, at der stadig er stor forskel på medlemsstaternes succes, når det drejer sig om at finde de potentielle overtrædere. I 2003-2004 havde Østrig, Tyskland og Finland størst succes med et gennemsnit på 5,1, 5,0 og 4,26 konstaterede overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage i den pågældende periode. I nogle medlemsstater lå påvisningsniveauet på over 2 overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage (Danmark og

Italien) eller over 1 overtrædelse pr. 100 kontrollerede arbejdsdage (Frankrig, Irland, Nederlandene, Ungarn, Det Forenede Kongerige og Portugal), men andre medlemsstater kunne ikke overholde denne standard. Det gennemsnitlige antal registrerede overtrædelser var det samme som i den foregående rapporteringsperiode, nemlig 2,8 overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage.

4.2.4. *Fortolkning af Rådets forordninger (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 i De Europæiske Fællesskabers Domstols domme*

I sin dom af 16. januar 2003 (Libor Cipra og Vlastimil Kvasnicka mod Bezirkshauptmannschaft Mistelbach), C-439/2001, fastslog Domstolen, at såfremt en transport foretages med flere førere, finder artikel 8, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 anvendelse som en lex specialisregel i forhold til samme artikels stk. 1. Bestemmelserne skal følgelig ikke anvendes kumulativt, og førernes daglige hvile skal ligge inden for en 30-timers periode. Samme fortolkning finder anvendelse på artikel 8, stk. 1 og 2, i AETR-overenskomsten (Den Europæiske Overenskomst af 1. juli 1970 om det arbejde, der udføres af det medfølgende personale i international transport ad landevej (AETR)). Desuden fastslog Domstolen, at kravene til hvileperioder for kørende personale bestående af en enkelt fører eller af mindst to førere fremgår tilstrækkelig klart af artikel 8, stk. 1 og 2 i forordning 3820/85 samt i dennes sammenhæng og målsætninger.

I sin afgørelse af 17. marts 2005 i straffesag mod Annic Andréa Raemdonck og Raemdonck-Janssens BVBA, C-128/2004 fastslog Domstolen, at *udtrykkene "materiel eller udstyr" i artikel 13, stk. 1, litra g), i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 skal inden for rammerne af undtagelsesbestemmelsen i artikel 3, stk. 2, i Rådets forordning nr. 3821/85 af 20. december 1985 fortolkes således, at de ikke udelukkende henviser til "redskaber og værktøj", men også omfatter de materialer, herunder byggematerialer eller kabler, der er nødvendige for gennemførelsen af de arbejder, der henhører under føreren af det pågældende køretøjs hovedvirksomhed*. Som Domstolen også anførte, finder undtagelsen alene anvendelse, hvis kørsel af køretøjet ikke udgør førerens hovedvirksomhed. Føreren skal desuden bruge det pågældende materiel eller udstyr i forbindelse med sit arbejde. Disse to betingelser er derfor relateret til førerens aktiviteter og ikke den pågældende virksomheds.

4.2.5. *Digitale fartskrivere*

Kommissionens forordning (EF) nr. 1360/2002 af 13. juni 2002 om syvende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparater inden for vejtransport indeholder i bilag I B de tekniske forskrifter for digitale fartskrivere som omfattet af Rådets forordning 2135/98.

Fra og med den 6. maj 2006 skal alle nye køretøjer i alle medlemsstater være udstyret med en digital fartskriver¹⁷. Hovedformålet med at indføre de digitale fartskrivere var at harmonisere gennemførelsen af køretidsforordningen samt at ensrette og forbedre håndhævelsespraksis i medlemsstaterne.

Den digitale fartskriver forpligter håndhævelsesmyndighederne til at ajourføre deres måder at håndhæve bestemmelser og sanktionere overtrædelser på. Kommissionen ydede økonomisk støtte til et projekt om at fremme medlemsstaternes samarbejde om at udarbejde fælles planer for gennemførelse, udveksle information og udvikle harmoniserede og effektive løsninger på

¹⁷ Artikel 29 i forordning (EF) nr. 561/2006.

gennemførelsesrelaterede spørgsmål. Der blev iværksat målrettede aktiviteter for at støtte indførelsen af digitale fartskrivere i de ti medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004.

Bestemmelserne vedrørende den digitale fartskriver er også omfattet af Den europæiske Overenskomst af 1. juli 1970 om det arbejde, der udføres af det medfølgende personale i international transport ad landevej (AETR), hvor de trådte i kraft 16. juni 2006. På denne dato udløb nemlig overgangsperioden for de parter, som har tiltrådt AETR, men ikke er medlem af EU. Den digitale fartskriver bliver således obligatorisk for alle EU-tredjelande, der støder op til Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

4.2.6. Ophævelse af Rådets forordning nr. 3820/85

Den nye forordning (EF) nr. 561/2006¹⁸ trådte i kraft den 11. april 2007 bortset fra bestemmelserne vedrørende den digitale fartskriver, som trådte i kraft den 1. maj 2006.

Den nye forordning er en afklaring og ajourføring af den tyve år gamle lovgivning. Målet er at øge trafiksikkerheden, forbedre chaufførernes arbejdsvilkår og sikre loyal konkurrence i medlemsstaterne. Ud over de forbedrede sociale og sikkerhedsmæssige vilkår sikrer de nye foranstaltninger også en konsekvent, harmoniseret gennemførelse af disse bestemmelser. Forordningen styrker bestemmelserne vedrørende arbejdsgivernes ansvar og baner vej for fælles sanktioner for alvorlige overtrædelser. Den 24. maj 2007 blev der nedsat et rådgivende udvalg, som skal fremme bestræbelserne for og engagementet i at håndhæve forordningen.

4.2.7. Ophævelse af direktiv 88/599/EØF

Det nye direktiv 2006/22/EF¹⁹ trådte i kraft 1. maj 2006. Medlemsstaterne skulle gennemføre direktivet i national lovgivning inden 1. april 2007.

Med det nye direktiv øges det obligatoriske minimumsantal af kontroller gradvist fra 1 % til 3 % af det samlede antal arbejdsdage for erhvervschauffører i 2010. Inden for denne samlede procent hæves minimumssatsen for vejkontrol fra 15 % til 30 % og tallet for kontroller hos virksomheden fra 25 % til 50 %.

For at øge kontrolkvaliteten skal der i henhold til direktivet oprettes et koordinerende håndhævelsesorgan i hver medlemsstat, kontrolpersonale skal udstyres med en liste over uacceptabelt udstyr, og det skal sikres, at vejinfrastrukturen er udstyret med tilstrækkeligt mange kontrolsteder eller servicestationer, hvor kontrollerne kan udføres.

Samarbejdet mellem medlemsstaternes håndhævelsesmyndigheder sikres med flere samordnede kontroller, bedre informationsudveksling gennem et elektronisk net og et forskriftsudvalg, som skal afklare spørgsmål om direktivets gennemførelse. Medlemsstaterne udpeger et organ, som får ansvar for forbindelserne mellem medlemsstaterne og bliver repræsenteret i udvalget. Forskriftsudvalget blev nedsat den 9. oktober 2006. På mødet den 19. januar 2007 vedtog deltagerne en fælles formular vedrørende sygeorlov, som erstatter de 27 forskellige modeller og dermed er et effektivt bidrag til at mindske den administrative byrde. Kommissionen vedtog modellen med beslutning af 12. april 2007 om en formular vedrørende sociallovgivning i relation til vejtransportaktiviteter.

¹⁸ EUT L 102 af 11.4.2006, s.1.

¹⁹ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

4.2.8. Lovgivning om arbejdstid for vejtransportsektoren: Direktiv 2002/15/EF

Direktiv 2002/15/EF²⁰ skulle have været gennemført i national lovgivning den 23. marts 2005, men nogle medlemsstater har endnu ikke gennemført direktivets bestemmelser og er derfor nu genstand for overtrædelsesprocedurer.

Kommissionen er overbevist om, at direktivet, når det er gennemført i alle medlemsstater, vil bidrage til at forbedre de sociale vilkår for personer, der arbejder med mobile vejtransportaktiviteter, og også øge trafiksikkerheden.

Den næste rapporteringsperiode 2005-2006 dækker også gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF.

4.2.9. Konklusioner

En effektiv anvendelse af bestemmelserne om køretid, pauser og hvileperioder er i alles interesse. Kommissionen tilskynder alle medlemsstater til at øge mængden og kvaliteten af kontroller, foretage samordnede kontroller og iværksætte samarbejdsaktiviteter for at fremme udvekslingen af information og personale. Disse aktiviteter vil bidrage til at styrke håndhævelsesaktiviteterne og føre til en harmoniseret og forbedret gennemførelse af forordningens bestemmelser.

Den næste rapporteringsperiode dækker årene 2005-2006 og bliver den sidste beretning under den "gamle" lovgivning. Samtidig bliver det den første beretning, som ledsages af en rapport fra FN's Økonomiske Kommission for Europa om gennemførelsen af Den europæiske Overenskomst om det arbejde, der udføres af det medfølgende personale i international transport ad landevej (AETR). Desuden bliver det den første beretning om gennemførelsen af arbejdstidsdirektivet i årene 2005-2006. Det er derfor af største betydning, at landerapporterne indsendes inden for den frist, der er fastsat i forordningen, og i det påkrævede ens format. Der skal også fremsendes information om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF inden samme dato.

Kommissionen bemærker, at næsten alle medlemsstater har overholdt minimumskravet om kontrol af 1 % af erhvervschaufførers arbejdsdage. Det er vigtigt, at håndhævelsesmyndighederne gør en indsats for at øge mængden af kontroller, som fra og med 1. januar 2008 skal dække 2 % af det samlede antal arbejdsdage.

Resultaterne vækker stadig bekymring, da det gennemsnitlige antal overtrædelser ikke er faldet over tid. På et yderst konkurrencepræget marked, hvor virksomhederne er under pres for at holde omkostningerne på et minimum, skal der gøres en indsats for at forbedre overholdelsen af disse vigtige bestemmelser. Kommissionen har også tillid til, at den nye lovgivning bliver et positivt bidrag til dette område. Den påpeger, at erhvervslivet er interesseret i, at de nye bestemmelser om arbejdstid anvendes og håndhæves på samme retfærdige måde i hele EU for at undgå konkurrenceforvridning.

Kun med en større indsats og flere investeringer fra medlemsstaternes side med hensyn til gennemførelsesaktiviteter kan der opnås større respekt for EU's sociale normer i vejtransportsektoren. Med udgangspunkt i disse overvejelser vil Kommissionen fortsat overvåge udviklingen med hensyn til at sikre en harmoniseret gennemførelse af

²⁰ EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.

sociallovgivningen, tilskynde til god praksis og styrke omfanget og effektiviteten af håndhævelsesaktiviteterne.