



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.9.2021
COM(2021) 610 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**om genomförandet under perioden 2017–2018 av förordning (EG) nr 561/2006 om
harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och av direktiv
2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende
vägtransporter
(30:e rapporten från kommissionen om genomförandet av sociallagstiftning på
vägtransportområdet)**

{SWD(2021) 278 final}

Inledning

Denna rapport ger en översikt över genomförandet av EU:s sociallagstiftning på vägtransportområdet i medlemsstaterna för perioden 1 januari 2017 till 31 december 2018. Den lyfter fram de viktigaste utmaningarna i genomförandet och tillämpningen av de relevanta rättsliga bestämmelser som anges i följande fyra rättsakter:

- 1) Förordning (EG) nr 561/2006¹ (även kallad **förordningen om körtid**) som fastställer minimikrav för daglig körtid och körtid per vecka, raster och dygns- och veckovila för förare.
- 2) Direktiv 2002/15/EG² (även kallat **arbetstidsdirektivet**) som fastställer bestämmelserna om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete. Det fastställer kraven för maximal veckoarbetstid, minimigränser för raster under arbetet och nattarbete. Det gäller för förare som omfattas av förordningen om körtid.
- 3) Direktiv 2006/22/EG³ (även kallat **tillsynsdirektivet**) som fastställer minimivillkor för kontroller på vägarna och i transportföretagens lokaler för att kontrollera att bestämmelserna i förordningen om körtid följs.
- 4) Förordning (EU) nr 165/2014⁴ (även kallad **förordningen om färdskrivare**) som fastställer kraven för installation och användning av färdskrivare i fordon som omfattas av förordningen om körtid.

Denna rapport, som grundas på artikel 17 i förordningen om körtid och artikel 13 i arbetstidsdirektivet⁵, innehåller kvantitativa och kvalitativa uppgifter om kontroller som utförs av medlemsstaternas kontrollmyndigheter på vägarna och i företagens lokaler samt om konstaterade överträdelser.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁵ Enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006 ska medlemsstaterna vartannat år tillstålla kommissionen nödvändig information för att kommissionen ska kunna utarbeta en rapport om tillämpningen av den förordningen och om utvecklingen inom de aktuella verksamhetsområdena. Enligt artikel 13 i direktiv 2002/15/EG ska medlemsstaterna överlämna en rapport till kommissionen om genomförandet av direktivet med uppgift om de ståndpunkter som arbetsmarknadens parter företräder. Rapporterna om direktiv 2002/15/EG och förordning (EG) nr 561/2006 kan presenteras i ett enda dokument, eftersom båda rättsakterna omfattar samma tvååriga rapporteringsperiod och innehåller kompletterande regler för yrkesförare.

Rapporten är uppdelad i tre avsnitt. I avsnitt I sammanfattas analysen av de nationella uppgifterna om kontroller och överträdelser vid genomförandet av direktiv 2006/22/EG och förordning (EG) nr 561/2006, i avsnitt II ges en beskrivande redogörelse för medlemsstaternas genomförande av direktiv 2002/15/EG och i avsnitt III presenteras rapportens huvudslutsatser. Ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar kompletterar kommissionens rapport med uppgifter om sanktioner, samarbete mellan medlemsstaterna, kommentarer från tillsynsmyndigheter och mer detaljerad statistik.

Inlämnande av uppgifter

De nationella rapporterna om genomförandet av bestämmelserna i direktiv 2002/15/EG och förordning (EG) nr 561/2006 måste inlämnas senast den 30 september året efter det att den aktuella tvåårsperioden löpt ut, i form av den reviderade enhetliga rapporteringsblankett som upprättats genom kommissionens genomförandebeslut av den 30 mars 2017⁶. Tidsfristen för inlämning av rapporter för åren 2017–2018 löpte ut den 30 september 2019.

Alla medlemsstater har lämnat in sina nationella uppgifter, men flera lämnade inte in uppgifterna i tid. Uppgiftskvaliteten fortsätter att förbättras när det gäller förordning (EG) nr 561/2006. Alla medlemsstater tillhandahöll den begärda uppdelningen av detaljerad statistik om efterlevnadskontroller som utförts på vägarna och i företagens lokaler. Vissa lämnade dock inte uppgifter som delats upp enligt de begärda kategorierna, t.ex. uppgifter som delats upp efter typ av färdskrivare⁷ och typ av överträdelse⁸.

När det gäller informationen om genomförandet av direktiv 2002/15/EG har inte alla medlemsstater lämnat den begärda informationen⁹, och endast några medlemsstater har lämnat statistiska uppgifter om kontroller och deras resultat¹⁰. Bristen på kvantitativa uppgifter från medlemsstaterna gör det svårt att göra en bedömning. Kommissionen insisterar därför på att omfattande kvalitativa och kvantitativa uppgifter om genomförandet av direktiv 2002/15/EG och dess tillämpning tillhandahålls för nästa rapporteringsperiod för att uppfylla kraven i artikel 13 i direktiv 2002/15/EG och artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006.

I. Översikt över tillsynsåtgärder för direktiv 2006/22/EG och förordning (EG) nr 561/2006

1. Kontroller

Enligt artikel 2 i direktiv 2006/22/EG ska medlemsstaterna lägga upp ett system för ändamålsenliga och regelbundna kontroller på vägarna och i de företagslokaler som omfattas av

⁶ C(2017) 1927 final.

⁷ Detta gäller Spanien och Polen, som skapade ytterligare kategorier för registrering av fordon efter typ av färdskrivare.

⁸ Lettland tillhandahöll inte denna kategorisering för överträdelser i lokaler.

⁹ Inga rapporter har inkommit från Belgien, Kroatien och Tjeckien.

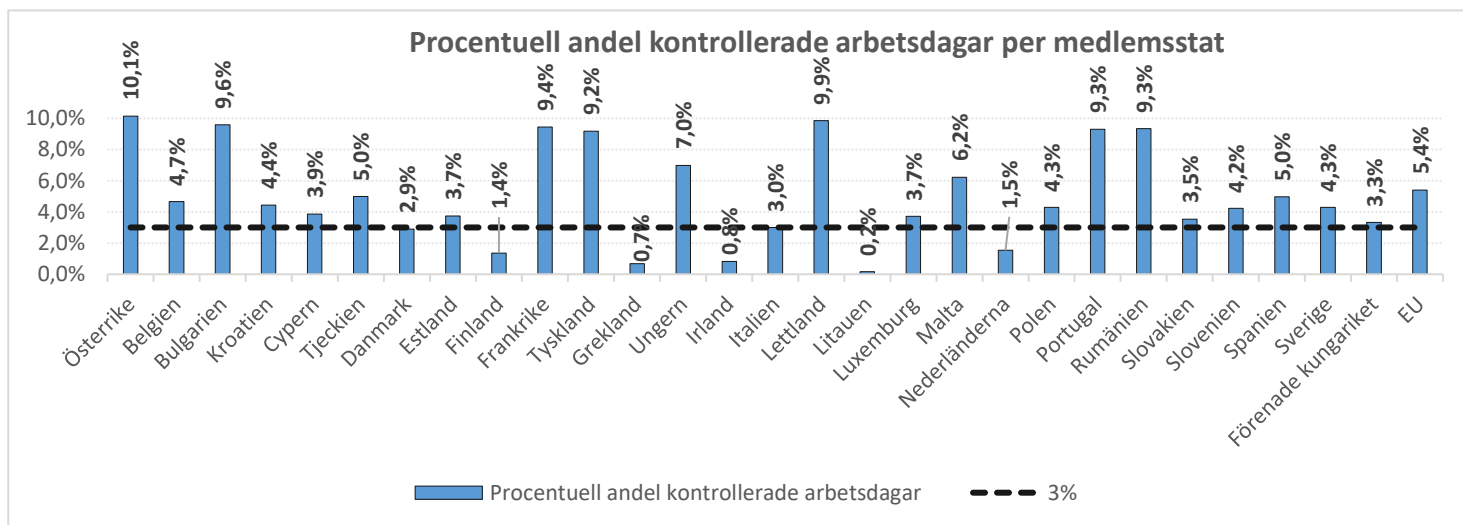
¹⁰ Kvantitativa uppgifter har lämnats av Österrike, Cypern, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Luxemburg, Polen, Rumänien och Spanien.

bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006. Dessa kontroller bör varje år omfatta ett stort och representativt urval av mobila arbetstagare, förare, transportföretag och fordon. I denna artikel anges också att det lägsta antalet kontroller ska omfatta minst 3 % av arbetsdagarna för förare¹¹ av fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

De nationella uppgifterna visar att det totala antalet kontrollerade arbetsdagar¹² i EU sjönk med cirka 5 %, vilket innebär en minskning av kontrollerade arbetsdagar från cirka 131,7 miljoner (under 2015–2016) till 125,7 miljoner under den aktuella rapporteringsperioden. Denna minskning är dock mindre jämfört med minskningen med 13 % mellan de föregående rapporteringsperioderna 2013–2014 och 2015–2016. Om man tittar på de nationella siffrorna verkar minskningen av antalet kontrollerade arbetsdagar framför allt bero på det lägre antalet kontrollerade arbetsdagar som Frankrike rapporterat¹³. Trots det minskade antalet uppfyller Frankrike inte bara kravet utan är en av de medlemsstater som kontrollerar flest arbetsdagar.

Som framgår av figur 1 nedan är **EU-genomsnittet för kontrollerade arbetsdagar 5,4 % (6,3 % under 2015–2016)**, vilket är betydligt högre än vad som krävs enligt direktivet¹⁴.

Figur 1: Procentuell andel kontrollerade arbetsdagar per medlemsstat



De flesta medlemsstater kontrollerade fler arbetsdagar än det minimum som krävs enligt direktivet. Sex medlemsstater har dock inte uppfyllt minimikravet på 3 %, nämligen Danmark,

¹¹ Denna siffra är baserad på antalet arbetsdagar under två år och antalet registrerade fordon som omfattas av förordningen under samma period för varje medlemsstat.

¹² Termen ”arbetsdagar” används omväxlande med begreppet ”arbetade dagar” för förare i den relevanta lagstiftningen: Förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG och beslut (EU) 2017/1013.

¹³ Frankrike rapporterade omkring 4 miljoner färre kontrollerade arbetsdagar jämfört med den senaste rapporten på grund av det mindre antalet kontroller som utfördes av inrikesministeriets säkerhetsstyrkor samt färre kontroller på grund av följderna av sociala rörelser (gula västarna) under sista kvartalet 2018.

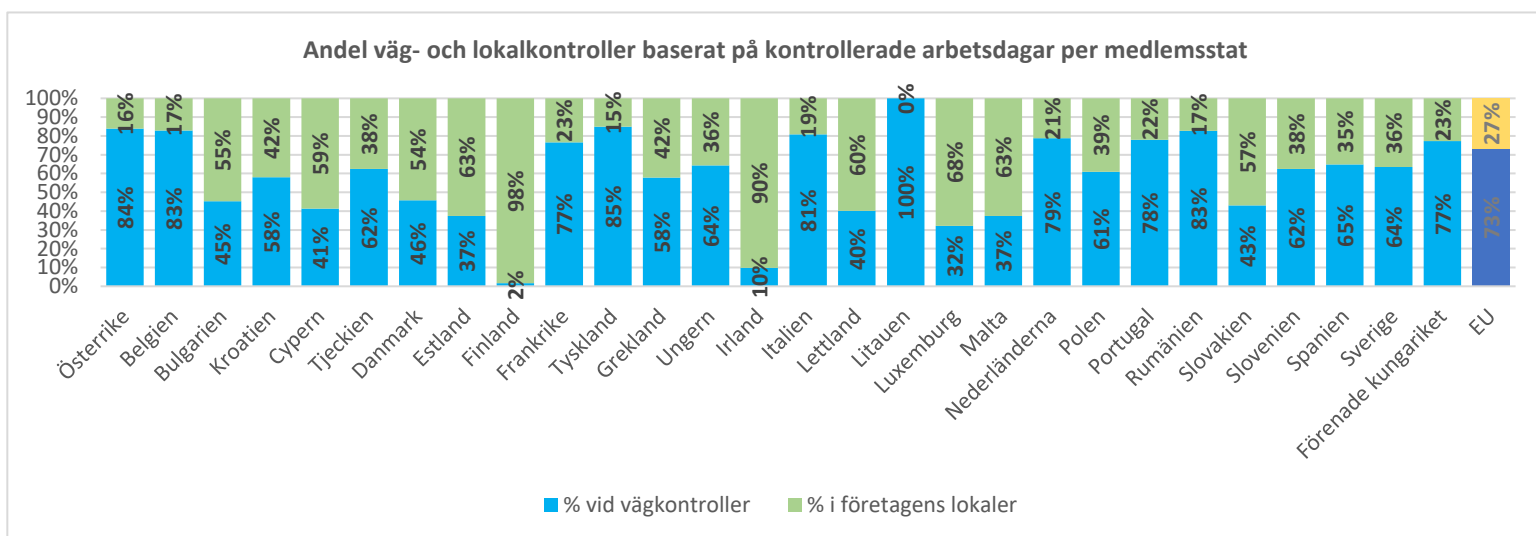
¹⁴ Särskilt i Österrike, Lettland, Bulgarien, Frankrike, Rumänien, Portugal och Tyskland, som stod för en tredjedel av de kontrollerade arbetsdagarna.

Nederländerna, Finland, Irland, Grekland och Litauen. Detta är en ökning jämfört med tre medlemsstater under 2015–2016. Danmark låg nära minimikravet (2,9 %), och även om Grekland ökade sina tillsynsansträngningar (som förbättrats från 0,1 % under 2015–2016 till 0,7 % under den aktuella perioden) ligger landet långt under minimikravet. Nederländerna har ett system med ”övervakning grundat på förtroende” som indirekt omfattar fler arbetsdagar och skulle göra det möjligt för landet att uppfylla minimikravet för kontrollerade arbetsdagar. Finland och Litauen rapporterade in ofullständiga uppsättningar uppgifter.

I artikel 2 i direktiv 2006/22/EG anges också förhållandet mellan de arbetsdagar som ska kontrolleras på vägarna och i företagens lokaler, dvs. 30 % respektive 50 %. Beräkningen av denna andel ska baseras på antalet faktiskt genomförda kontroller av tillsynsmyndigheterna och inte på det lägsta antalet arbetsdagar som ska kontrolleras. Om man tittar på de medlemsstater som har uppfyllt minimikravet har endast åtta medlemsstater den nödvändiga balansen mellan andelen lokal- och vägkontroller.

I genomsnitt har 73 % av arbetsdagarna kontrollerats på vägarna medan 27 % kontrollerats genom inspektioner i lokaler. Denna siffra ligger kvar på en stabil nivå med en ökning av kontroller i lokaler med 1 % jämfört med den senaste rapporten. I de flesta medlemsstaterna utfördes en stor del av kontrollerna på vägarna. Irland och Finland rapporterade ett lågt antal kontroller på vägarna. Finland rapporterade inte in uppgifter från den nationella polisen och deras vägkontroller, vilket kan förklara det låga antalet vägkontroller och den stora andelen kontroller i lokaler. Figur 2 visar information om andelen väg- och lokalkontroller uppdelade efter medlemsstat.

Figur 2: Andel väg- och lokalkontroller baserat på kontrollerade arbetsdagar per medlemsstat



1.1 Vägkontroller

Totalt kontrollerades 4 982 439 fordon och 5 395 009 förare på vägarna i hela EU. Skillnaden mellan dessa två siffror kan förklaras genom multibemannning, dvs. när det finns minst två förare i fordonet för att utföra körningen. Skillnader mellan antalet förare och fordon förekommer huvudsakligen i rapporter från Belgien, Tyskland, Lettland, Rumänien, Spanien, Sverige, Litauen och Polen.

Jämfört med rapporten för 2015–2016 minskade det rapporterade antalet kontrollerade fordon med 39 %, vilket är en minskning med 3 180 264 fordon. Detta beror huvudsakligen på betydande minskningar i det antal som rapporterats av Tyskland (–54 % eller 1 580 987) och Finland¹⁵ (–99 % eller 1 081 158). Detta liknar de öknings som rapporterades av dessa två medlemsstater 2015–2016.

Antalet kontrollerade förare minskade med 8 % jämfört med 2015–2016, vilket är en mindre betydande minskning än den på 22 % under den senaste rapporteringsperioden. Detta beror huvudsakligen på minskningar som rapporterats i Frankrike (–19 % eller 157 780), Bulgarien (–48 % eller 142 147), Polen (–13 % eller 77 666) och den ackumulerade effekten av mindre minskningar i flera andra medlemsstater¹⁶.

Baserat på fordonets registreringsland var 58 % av de kontrollerade fordonen inhemska fordon, 33 % fordon från andra EU-medlemsstater och 9 % fordon registrerade i tredjeländer¹⁷. Sammantaget var de flesta fordon som kontrollerades på vägarna (90 % av det totala antalet) varutransportörer, medan endast 10 % var passagerartransportörer.

Under 2017–2018 var 75 % av de fordon som kontrollerades på vägarna utrustade med en digital färdskrivare. Därför finns det ingen anledning att höja minimikravet för kontroller från 3 % till 4 %, eftersom detta bör göras när 90 % av de kontrollerade fordonen är utrustade med digitala färdskrivare, i enlighet med artikel 2.3 i direktiv 2006/22/EG.

1.2 Kontroller i företagens lokaler

Under perioden 2017–2018 kontrollerades 104 104 transportföretag, vilket är en minskning med 29 % jämfört med de 146 967 företag som kontrollerades under perioden 2015–2016. Kontrollanter i företagens lokaler kontrollerade omkring 33,7 miljoner arbetsdagar, vilket motsvarar en smärre minskning på 3 % jämfört med 34,8 miljoner arbetsdagar i den föregående rapporten. Sammanlagt kontrollerade medlemsstaternas kontrollmyndigheter uppgifterna för 641 033 förare i företagens lokaler, vilket är 3 % färre jämfört med de 5 846 011 förare som kontrollerades under perioden 2015–2016.

2. Överträdelser

¹⁵ Finland rapporterade inte uppgifter från den nationella polisen.

¹⁶ Ungern, Italien, Spanien, Litauen, Danmark, Österrike, Kroatien, Cypern, Irland, Lettland, Nederländerna, Sverige och Förenade kungariket.

¹⁷ Uppgifter från Finland ingick inte på grund av att landet lämnat in ofullständiga uppgifter.

Alla medlemsstater lämnade uppgifter om konstaterade överträdelser, men alla¹⁸ tillhandahöll inte uppgifter om typen av överträdelse. **Det totala antalet anmälda överträdelser var omkring 3,41 miljoner och ligger kvar på en stabil nivå jämfört med den senaste rapporten (3,46 miljoner).**

Antalet konstaterade överträdelser i företagslokaler låg kvar på en stabil nivå och ökade med 1 %, och konstaterade överträdelser på vägarna minskade med 3 %. Andelen konstaterade överträdelser på vägarna låg kvar på en stabil nivå på 57 % av de totala konstaterade överträdelserna (58 % i den senaste rapporten).

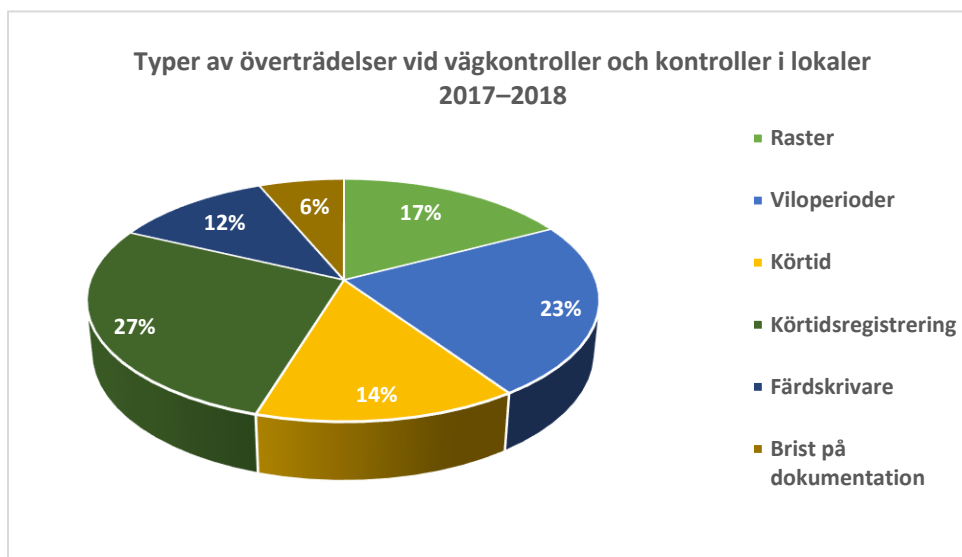
Andelen olika typer av överträdelser av det totala antalet konstaterade överträdelser förblev stort sett densamma som under den föregående rapporteringsperioden, med vissa smärre förändringar. I figur 3 nedan visas den genomsnittliga andelen överträdelser i EU efter den typ av bestämmelse som överträtts och som konstaterats både på vägarna och i företagslokaler under 2017–2018. Än en gång minskade antalet överträdelser avseende raster något från 21 % till 17 %, medan överträdelser avseende körtidsregistrering ökade från 24 % till 27 %. **Överträdelser avseende viloperioder utgör 23 %** (24 % i den senaste rapporten), **färdskrivare¹⁹ 12 %** (11 % i den senaste rapporten) **och avsaknad/förekomst av dokumentation för annat arbete 6 %** (7 % i den senaste rapporten) av alla konstaterade överträdelser. Denna utveckling beskrivs i figur 4 nedan.

Den genomsnittliga överträdelsefrekvensen, som beräknas utifrån 100 arbetsdagar som kontrollerats i lokaler och på vägarna, ökade marginellt från 2,6 under 2015–2016 till 2,7 under den aktuella rapporteringsperioden. **Frekvensen av konstaterade överträdelser i företagslokaler är fortfarande dubbelt så hög som graden av konstaterade överträdelser på vägarna, vilket illustrerar att kontroller i lokaler är mycket effektivare än tillfälliga vägkontroller.**

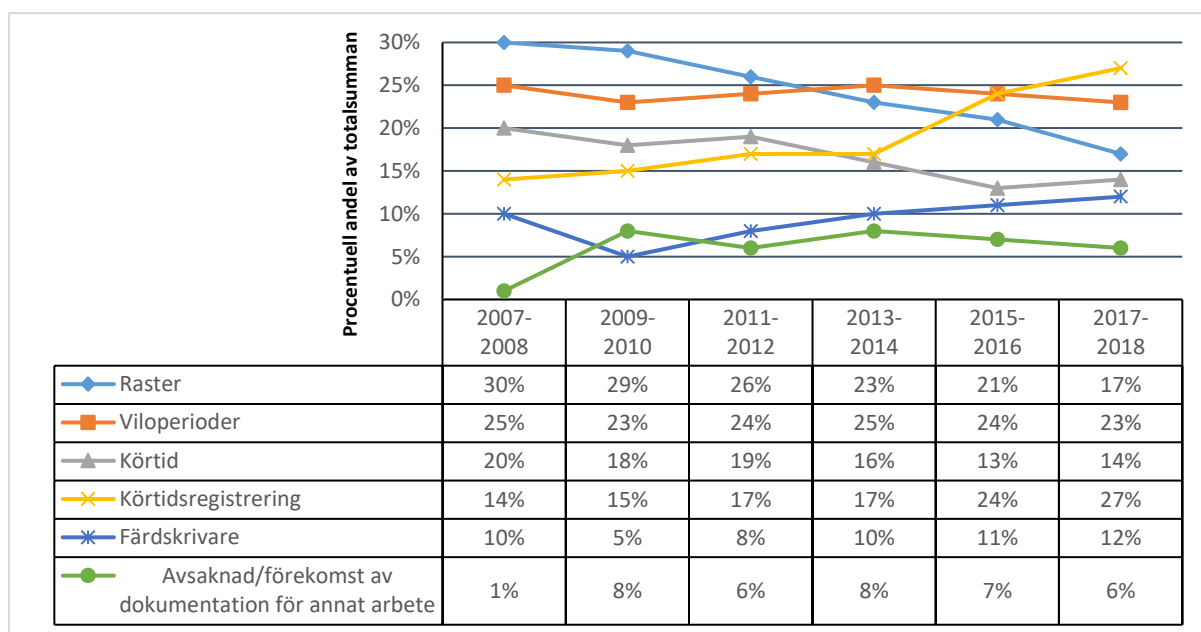
¹⁸ Lettland tillhandahöll inte uppgifter om typen av överträdelse i företagens lokaler.

¹⁹ Överträdelser avseende färdskrivare hänför sig till felaktig funktion och missbruk eller manipulation av färdskrivaren.

Figur 3: Typer av överträdelser vid vägkontroller och kontroller i lokaler 2017–2018



Figur 4: Typer av överträdelser vid vägkontroller och kontroller i lokaler under de senaste tio åren



2.1 Konstaterade överträdelser vid vägkontroller

Omkring 1,94 miljoner överträdelser konstaterades på vägarna 2017–2018, vilket är 3 % mindre jämfört med omkring 2 miljoner överträdelser 2015–2016. EU-genomsnittet för konstaterade överträdelser på vägarna minskade något från 2,17 till 2,11 per 100 kontrollerade arbetsdagar. I genomsnitt visade sig 55 % av överträdelserna ha begåtts av inhemska förare, vilket motsvarar andelen på 58 % inhemska fordon av alla fordon som stoppats för kontroll.

2.2 Konstaterade överträdelser vid kontroller i företagens lokaler

Konstaterade överträdelser vid kontroller i företagens lokaler uppgick till omkring 1,46 miljoner, vilket är 1 % mindre än under den senaste rapporteringsperioden. Den genomsnittliga frekvensen av konstaterade överträdelser per 100 kontrollerade arbetsdagar ökade från 4,19 till 4,35, vilket motsvarar en ökning med 4 % jämfört med 2015–2016. Den ökade överträdelsefrekvensen (trots en minskning av konstaterade överträdelser) kan förklaras av en minskning av antalet kontrollerade arbetsdagar.

Den genomsnittliga frekvensen av konstaterade överträdelser vid kontroller i lokaler minskade från 37 under 2015–2016 till 14 överträdelser per företag, efter en ökning av antalet överträdelser i den senaste rapporten²⁰. Detta förklaras huvudsakligen av en stor minskning av antalet konstaterade överträdelser i Lettland (från en överträdelsefrekvens på 552,96 till 340,75 per företag).

2.3 Antal tillsynstjänstemän och utrustning för att analysera färdskrivare

Under den aktuella rapporteringsperioden deltog 61 558 kontrolltjänstemän vid kontroller i hela EU, vilket bekräftar att antalet tjänstemän ligger kvar på en stabil nivå.

Antalet kontrolltjänstemän som utbildades för att analysera de digitala registreringarna i färdskrivare uppgick till 21 786 (en minskning med 9 % jämfört med den senaste rapporteringsperioden). Antalet utrustningsenheter som tillhandahölls kontrolltjänstemännen för att analysera registreringarna i färdskrivare minskade också med 5,5 %. Medlemsstaterna angav inga skäl till denna minskning.

3. Europeiska unionens domstols tolkning av förordning (EG) nr 561/2006

Genom avgörandena i mål C-231/18 NK och i de förenade målen C-203/18 och C-374/18 gav Europeiska unionens domstol sin tolkning av förordning (EG) nr 561/2006. Målen rörde tolkningar av undantagen i artikel 13.1 med hänvisning till begreppen ”lokala marknader” och ”samhällsomfattande tjänster”.

I mål C-231/18 NK fastställde domstolen att begreppet ”lokala marknader” i artikel 13.1 p i förordning (EG) nr 561/2006 inte ska tolkas som en hänvisning till vare sig den transaktion som genomförts mellan en grossist som handlar med boskap och en jordbrukare eller till själva grossisten som handlar med boskap, så att undantaget i bestämmelsen inte kan utsträckas till att omfatta fordon som transporterar levande djur direkt från lantbruken till de lokala slakterierna.

I de förenade målen C-203/18 och C-374/18 fastslog domstolen att artikel 13.1 d i förordning (EG) nr 561/2006 ska tolkas så det däri föreskrivna undantaget endast avser fordon eller

²⁰ Antalet nästan tredubblades från 12,77 till 36,57 mellan 2015–2016 och 2017–2018.

kombinationer av fordon som uteslutande används, i samband med en viss transport, för leveranser av försändelser inom ramen för samhällsomfattande posttjänster.

4. Samarbete mellan medlemsstater

Enligt artikel 5 i direktiv 2006/22/EG är medlemsstaterna skyldiga att genomföra minst sex samordnade vägkontroller per år med minst en annan medlemsstat. Åtta medlemsstater²¹ lämnade inte information om det exakta antalet samordnade kontroller, medan tre inte alls rapporterade om de genomfört samordnade kontroller²². Av de sjutton medlemsstater som lämnade korrekta uppgifter om kontroller uppfyllde tolv medlemsstater²³ det erforderliga antalet samordnade kontroller per år. På grundval av detta minskade både antalet medlemsstater som tillhandahåller siffror och antalet medlemsstater som uppfyllde det erforderliga antalet samordnade kontroller jämfört med 2015–2016, då tjugofyra medlemsstater tillhandahöll information, varav femton medlemsstater uppfyllde minimikravet.

Samarbetet mellan medlemsstaterna gäller mest angränsande medlemsstater. När det gäller den sista rapporteringsperioden uppgav även merparten av medlemsstaterna att samarbetet ägde rum inom ramen för Euro Contrôle Route (ECR).

Samarbetet mellan medlemsstater som grundar sig på samordnade kontroller, gemensamma utbildningsinitiativ eller utbyte av erfarenheter och information spelar en avgörande roll för att uppnå målen för sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn, dvs. förbättrade arbetsförhållanden, rättvis konkurrens och förbättrad trafiksäkerhet. Det första mobilitetspaketet²⁴, som antogs i juli 2020 och har trätt i kraft vid tidpunkten för utarbetandet av denna rapport, ska främja och stärka samarbetet och den ömsesidiga hjälpen mellan medlemsstaterna och säkerställa en effektivare och mer konsekvent tillsyn av gällande bestämmelser. Dessutom inrättades Europeiska arbetsmyndigheten 2019²⁵ med det övergripande målet att säkerställa en rättvis rörlighet på arbetsmarknaden inom den inre marknaden. En av arbetsmyndighetens huvuduppgifter är att stödja samarbete mellan medlemsstaterna i gränsöverskridande tillsyn och underlätta gemensamma inspektioner, inbegripet inom EU:s sociallagstiftning på vägtransportområdet.

II. Översyn av genomförandet av direktiv 2002/15/EG

²¹ Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Nederländerna, Portugal, Sverige och Slovakien.

²² Kroatien, Cypern och Grekland.

²³ Österrike, Tjeckien, Tyskland, Ungern, Irland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Rumänien, Spanien och Förenade kungariket.

²⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sv/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR>

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149 av den 20 juni 2019 om inrättande av Europeiska arbetsmyndigheten, om ändring av förordningarna (EG) nr 883/2004, (EU) nr 492/2011 och (EU) 2016/589 och om upphävande av beslut (EU) 2016/344 (EUT L 186, 11.7.2019, s. 21).

Enligt artikel 13 i direktiv 2002/15/EG ska medlemsstaterna rapportera om genomförandet av direktivet och komma med uppgifter om arbetstagarnas och arbetsgivarnas synpunkter på nationell nivå vartannat år.

1. Tillämpningsområde för direktiv 2002/15/EG

Direktivet innehåller regler om bland annat lämpliga raster under arbetsperioden, maximal veckoarbetstid och nattarbete. Dess bestämmelser kompletterar reglerna om körtider, raster och viloperioder i förordning (EG) nr 561/2006. Eftersom direktivet innehåller vissa bestämmelser om antalet arbetstimmar som är specifika för vägtransportsektorn betraktas det som en *lex specialis* till det allmänna direktivet 2003/88/EG²⁶ om arbetstid, som innehåller grundläggande krav för arbetstidens förläggning för arbetstagare på alla områden.

2. Genomförandet i medlemsstaterna

Endast Litauen²⁷ angav att nationella bestämmelser om genomförandet av direktiv 2002/15/EG ändrades 2017–2018. Landet ändrade bestämmelserna om arbetstid och vilotid, inklusive de begrepp som användes, t.ex. maximal arbetstid för mobila arbetstagare, viloperioder, nattarbete, registrering av arbetstid och information till arbetstagare²⁸.

Flera medlemsstater och arbetsmarknadens parter har rapporterat om vissa genomförandeproblem. Slovakiska myndigheter och de slovakiska fackförbundens centralorganisation rapporterade att förare och aktörer har bristfällig kunskap om lagstiftningen om arbetstid. Denna synpunkt delades av de svenska myndigheterna, som rapporterade att särskilt arbetsgivare och egenföretagare saknade tillräcklig kunskap i frågan.

Flera myndigheter rapporterade också att vissa definitioner i direktiv 2002/15 /EG behöver förtydligas ytterligare. I Italien efterlyste arbetsmarknadens parter att definitionerna av ”arbetstid” och ”den tid som ägnas åt allt arbete som avser vägtransporter” i direktivet ytterligare bör förtydligas. De portugisiska myndigheterna delade liknande farhågor och uppmanade särskilt till ett klargörande av ”tid då arbetstagaren skall vara tillgänglig”. De tyska myndigheterna uppgav att det var svårt att bedöma vad som räknas som ”arbetstid”, särskilt vid kontroll av digitala uppgifter.

Brist på personalresurser rapporterades också av slovenska fackföreningar och av arbetsmarknadens parter i Tyskland. De luxemburgska myndigheterna och vissa tyska delstater rapporterade också att deras verksamhet undergrävdes av bristen på tillsynspersonal. Slutligen

²⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (EUT L 299, 18.11.2003, s. 9).

²⁷ Ändringar av bestämmelserna i regeringsresolution nr 496 av den 21 juni 2017 om genomförandet av den litauiska arbetslagen som reglerar villkoren för arbets- och vilotider.

²⁸ Regeringsresolution nr 496 av den 21 juni 2017 om genomförandet av den litauiska arbetslagen genom resolution nr 587 av den 14 maj 2003.

rapporterade vissa nationella myndigheter svårigheter att kontrollera arbetstiden för förare i olika typer av transportverksamheter²⁹ eller förare som utför transporter för flera arbetsgivare³⁰.

Återkoppling från Frankrike och Sverige betonade vikten av att öka antalet kontroller av genomförandet av direktiv 2002/15/EG för att upprätthålla unionens arbetsrättsliga normer.

Under de senaste tre åren har Frankrike omorganiserat sitt system för arbetsinspektioner genom att inrätta enheter för sektorsvisa inspektioner av transporter, bemannade med tjänstemän som är utbildade för att förstå den särskilda karaktären hos verksamheter inom vägtransportsektorn. Dessa organisatoriska förändringar ledde till både kvalitativa och kvantitativa förbättringar av kontrollerna.

Ur de svenska myndigheternas perspektiv konstaterades att en ökning av antalet inspektioner ledde till ökad medvetenhet om bestämmelserna. Sverige strävar efter att förbättra kommunikationen med sektorn och öka medvetenheten om nattarbetets negativa effekter i en övergripande strävan att förbättra kunskapen om arbetstidslagstiftningen bland arbetsgivare och egenföretagare.

Trots dessa gemensamma iakttagelser är det fortfarande svårt att identifiera trender och olösta frågor på unionsnivå på grund av det stora antalet ofullständiga rapporter från medlemsstaterna.

3. Tolkning av direktiv 2002/15/EG

Några medlemsstater rapporterade att nationella domstolar tillhandahöll tolkningar av vissa bestämmelser i direktiv 2002/15/EG under perioden 2017–2018. Sverige uppgav att de väntade på ett avgörande i ett mål som rör möjligheten att upprätta ett kollektivavtal som avviker från delar av den nationella rättsakt genom vilken direktiv 2002/15/EG införlivas. Estland rapporterade att rättsliga tvister om genomförandet av direktiv 2002/15/EG hade avgjorts av domstolar i första instans. I Slovenien tolkades tveksamheter kring rättsaktshierarkin avseende frågan om huruvida lunchuppehåll bör räknas som arbetstid eller inte. Grekland har slagit fast att bestämmelserna i direktiv 2002/15/EG, som föreskriver att rast- och viloperioder inte ska betraktas som arbetstid, inte hindrar att nationella bestämmelser antas för att bättre reglera dessa perioder. I Spanien hölls ett antal domstolsärenden avseende kollektivavtal, semesterlön, restid och persontransport, och ett särskilt fall gällde ändring av arbetsdagen och inverkan på förarens lönestruktur vid persontransporter.

4. Överträdelser av arbetstidsbestämmelserna

Flera medlemsstater³¹ uppgav att man gjort det möjligt att åtgärda beteenden inom en fastställd period för att undvika en påföljd. Tillsynsmyndigheterna kommer endast att fortsätta med sina

²⁹ Cypern

³⁰ Slovenien

³¹ Österrike, Estland, Finland, Sverige och Slovakien.

sanktioner om bristerna inte åtgärdas. I detta avseende rapporterade den svenska sektorn att frånvaron av direkta sanktioner uppskattas, eftersom det ger arbetsgivare och egenföretagare möjlighet att införa nya arbetssätt, använda ny teknik eller ändra förfaranden för att förbättra efterlevnaden av gällande lagstiftning.

Endast nio medlemsstater³² lämnade kvantitativa uppgifter om konstaterade överträdelser. Detta antal ligger kvar på en stabil nivå jämfört med föregående rapporteringsperiod, då åtta medlemsstater³³ lämnade dessa uppgifter. Flera av de rapporterade medlemsstaterna var desamma som i den aktuella rapporten. Det otillräckliga antalet bidrag medför att det inte är möjligt att dra några EU-omfattande slutsatser.

Parternas ståndpunkter om genomförandet av direktiv 2002/15/EG

I enlighet med artikel 13 i direktiv 2002/15/EG har tolv medlemsstater³⁴ tydligt angett att arbetsmarknadens parter har rådfrågats i samband med denna rapportering. Denna siffra är något högre än i den senaste rapporten (tio medlemsstater), men visar fortfarande att mer än hälften av medlemsstaterna inte involverar arbetsmarknadens parter i rapporteringen om tillämpningen av arbetstidsbestämmelserna. Vissa medlemsstater uppgav att arbetsmarknadens parter inte rådfrågats, eftersom det inte hade skett någon ny utveckling sedan den senaste rapporten.

I fem av de tolv medlemsstaterna³⁵ återspeglades arbetsmarknadsparternas synpunkter inte i ett separat avsnitt eller stycke, och i tre av dessa angavs att det inte ägt rum någon särskild återkoppling från arbetsmarknadens parter³⁶. Återkopplingen införlivades snarare i hela dokumentet och åtskildes inte från de nationella myndigheternas synpunkter, eller så nämndes det bara att arbetsmarknadens parter inte hade några synpunkter. Återkopplingen från arbetsmarknadens parter urskildes dock och belystes i ett särskilt avsnitt i rapporterna från sju medlemsstater³⁷.

Synpunkter från arbetsmarknadens parter kan inte analyseras vidare, eftersom de inte utgör ett representativt urval.

III. Slutsatser

Det allmänna resultatet av analysen av genomförandet och efterlevnaden av EU:s sociallagstiftning på vägtransportområdet visar att den övergripande tillämpningen och efterlevnaden under 2017–2018 låg kvar på en stabil nivå jämfört med 2015–2016.

³² Österrike, Cypern, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Polen, Rumänien och Spanien.

³³ Österrike, Cypern, Tjeckien, Finland, Frankrike, Irland, Luxemburg och Polen.

³⁴ Cypern, Estland, Tyskland, Grekland, Italien, Litauen, Polen, Portugal, Slovakien, Slovenien, Sverige och Förenade kungariket.

³⁵ Cypern, Estland, Litauen, Polen och Portugal.

³⁶ Cypern, Litauen och Polen.

³⁷ Tyskland, Grekland, Italien, Slovakien, Slovenien, Sverige och Förenade kungariket.

Antalet kontrollerade arbetsdagar minskade kontinuerligt, medan antalet konstaterade överträdelser låg kvar på en stabil nivå och minskade med 1 %. Detta kan tyda på högre effektivitet när det gäller att upptäcka överträdelser, men kan också förklaras av en mindre ökning av andelen kontroller som utförs i lokaler jämfört med vägkontroller. Graden av konstaterade överträdelser i företagslokaler är fortfarande dubbelt så hög som graden av konstaterade överträdelser på vägarna, vilket visar att kontroller i lokaler är mycket effektivare än vägkontroller.

Graden av konstaterade överträdelser varierar avsevärt i hela EU, och en liten grupp på sju medlemsstater har rapporterat merparten av de konstaterade överträdelserna. Det är värt att betona att vissa medlemsstater med en mycket låg grad av överträdelser ligger bland de som har den högsta procentsatsen av kontrollerade arbetsdagar. I kombination med ett minskande antal kontrollerade arbetsdagar och en begränsad tillsynskapacitet (personalresurser och ekonomiska resurser, kompetens och kontrollutrustning) i medlemsstaterna tyder detta på att det är absolut nödvändigt att rikta kontroller på ett bättre sätt.

Tillgång till uppgifter, såsom riskvärdering, vid vägkontroller har stor betydelse framför allt när det gäller att möjliggöra bättre riktade kontroller och minska antalet onödiga ”rena” kontroller, dvs. kontroller där inga överträdelser konstaterats. Tillgång till riskvärderingsuppgifter för väginspektörer kommer att göras obligatorisk i enlighet med de nya krav som införs genom mobilitetspaket I.

När det gäller medlemsstaters samordnade och gemensamma kontroller framgår det tydligt att de bidrar till kunskapsutbyte och en harmoniserad strategi för förståelse och tillämpning av gällande EU-regler. Kommissionen uppmanar därför medlemsstaterna att ytterligare stärka sina insatser för att förbättra samarbetet genom gemensamma inspektioner och samordnade kontroller samt att dra nytta av det stöd som Europeiska arbetsmyndigheten erbjuder.

De olika typernas andel av överträdelserna är fortsatt lik den senaste rapporteringsperioden. Vid kontroller i företagens lokaler utgör överträdelser med anknytning till körtidsregistrering nästan hälften av alla konstaterade överträdelser, vilket tyder på att företag har svårigheter med att lagra relevanta uppgifter på lämpligt sätt. Vissa medlemsstater införde högre straffavgifter, medan andra ändrade sina sanktionsnivåer efter ikraftträdandet av kommissionens förordning (EU) 2016/403 den 1 januari 2017 avseende klassificeringen av allvarliga överträdelser. Detta kan komma att dämpa den ökande trenden av överträdelser i samband med körtidsregistrering, eftersom saknade körtidsregistreringar klassificeras som en mycket allvarlig överträdelse.

När det gäller genomförandet av direktiv 2002/15/EG gör bristen på detaljerade kvantitativa och kvalitativa uppgifter i många nationella rapporter en djupgående bedömning svår. Kommissionen vill betona vikten av denna rapportering och påminna om att en rättslig åtgärd kan inledas mot de medlemsstater som inte uppfyller kravet att lämna in uppgifter i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006.

Kommissionen är övertygad om att mobilitetspaket I, som antogs vid tidpunkten för utarbetandet av denna rapport, kommer att möjliggöra ökad kontrolleffektivitet och stärkt samarbete mellan medlemsstaterna. En genomförandeakt om en harmoniserad riskvärderingsformel som ska antas av kommissionen kommer att göra det möjligt för tillsynsmyndigheter att snabbt känna igen profilen för det företag som de tänker kontrollera. De kommer särskilt att känna till om ett företag har en låg riskvärdering (på grund av få lagöverträdelser) eller en hög riskvärdering (många lagöverträdelser). Dessutom ska fjärravläst tidig upptäckt av eventuell manipulering eller eventuellt missbruk ge tillsynsmyndigheterna ett verktyg för att välja vilka fordon som ska kontrolleras. Allt detta kommer att minska antalet onödiga kontroller och spara resurser för både tillsynsmyndigheter och förare.

Kommissionen kommer fortsätta att övervaka genomförandet av sociallagstiftningen på vägtransportområdet med hjälp av medlemsstaterna och vill påminna medlemsstaterna om att artikel 13.1 i direktiv 2002/15/EG kräver att de inkluderar synpunkter från arbetsmarknadens parter som en del av denna rapportering. Medlemsstaterna uppmanas att överväga ytterligare kontroller och övervakning av gällande regler och underrätta kommissionen om olika tolkningar av EU-bestämmelserna.