



Bryssel den 21.11.2014
COM(2014) 709 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet under 2011–2012 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

**(27:e rapporten från kommissionen om genomförandet av sociallagstiftning på vägtransportområdet)
{ SWD(2014) 342 final }**

I. Inledning

I denna rapport granskas medlemsstaternas genomförande av de fyra nära förbundna rättsakterna om upprättande av sociala regler på vägtransportområdet och systemet för att kontrollera att de följs. Det rör sig om följande rättsakter: förordning (EG) nr 561/2006¹, som innehåller regler om körtider, raster och viloperioder för yrkesförare, direktiv 2006/22/EG², som innehåller minimikrav för att kontrollera efterlevnaden av dessa regler, rådets förordning (EEG) nr 3821/85³ om färdskrivare, dvs. det huvudsakliga verktyget för att kontrollera att förarna följer sociallagstiftningen, och direktiv 2002/15/EG⁴, som innehåller kompletterande bestämmelser om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (nedan kallat *arbetstidsdirektivet*).

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 vartannat år 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.

Denna rapport omfattar åren 2011–2012. Den bygger främst på de nationella rapporter som skulle lämnas in senast den 30 september 2013. Syftet är att ge en översikt över hur medlemsstaterna har genomfört ovannämnda rättsakter och att belysa de främsta utmaningarna i samband med genomförandet och tillämpningen av gällande regler. Rapporten innehåller både kvantitativa och kvalitativa data om vägkontroller och kontroller i företagens lokaler, konstaterade överträdelser och information om genomförandet av arbetstidsdirektivet. Kommissionens rapport kompletteras av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar

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 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. 36).

³ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8), upphävd genom 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).

⁴ 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).

med mer information om påföljder, samarbetet mellan medlemsstater, synpunkter från tillsynsmyndigheter och detaljerad statistik.

Rapporten består av fyra delar som omfattar olika aspekter av genomförandet av sociallagstiftningen. I del I sammanfattas kvaliteten och punktligheten för inlämnade nationella uppgifter. I del II ges en heltäckande analys av de kvantitativa uppgifter som medlemsstaterna lämnat om kontroller och överträdelser. I del III ges en beskrivande redogörelse för medlemsstaternas genomförande av direktiv 2002/15/EG. I del IV presenteras huvudsakliga slutsatser.

Målen med och de viktigaste bestämmelserna i sociallagstiftningen på vägtransportområdet, samt andra aspekter av och detaljerad statistik över resultatet av de kontroller som genomförts, beskrivs i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

Inrapportering av uppgifter

De nationella rapporter om genomförandet av bestämmelserna i direktiv 2002/15/EG och förordning (EG) nr 561/2006 bör inlämnas på den enhetliga rapporteringsblankett som anges i kommissionens beslut 2009/810/EG⁵. Denna enhetliga blankett återspeglar rapporteringskraven i båda dessa rättsakter, och med hjälp av ett interaktivt rapporteringsformat samlas kvantitativa och kvalitativa uppgifter in som utgör en viktig del av underlaget till denna rapport.

Kommissionen noterar att medlemsstaternas nationella rapporter generellt sett håller en högre kvalitet och är punktligare än under tidigare år och vill uppmuntra medlemsstaterna att fortsätta på den inslagna vägen. Detta gäller särskilt uppgifterna om genomförandet av förordning (EG) nr 561/2005. En mer ingående beskrivning av de inrapporterade uppgifterna ges i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport (nedan kallat *följedokumentet*).

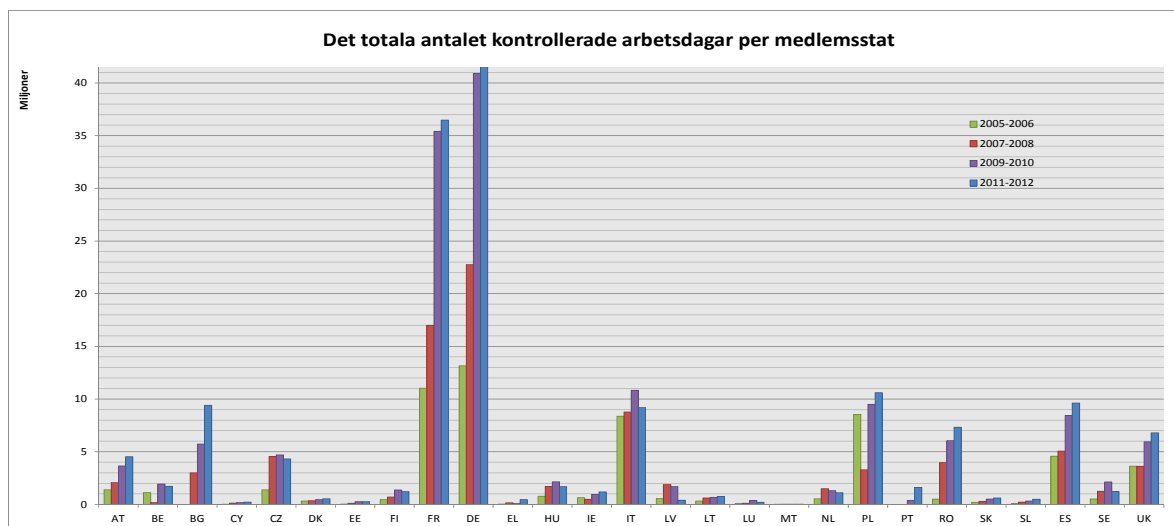
II. Analys av uppgifter om genomförandet av förordning (EG) nr 561/2006

1. Kontroller

Enligt artikel 2 i direktiv 2006/22/EG bör det lägsta antalet kontroller under 2011 och 2012 omfatta minst 3 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85⁶.

⁵ Kommissionens beslut 2009/810/EG av den 22 september 2008 om upprättande av den enhetliga rapporteringsblankett som avses i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 289, 5.11.2009, s. 9).

⁶ Denna lägsta procentandel beräknas separat för varje medlemsstat, baserat på det totala antalet arbetsdagar per förare under tvåårsperioden och det totala antalet fordon som omfattas av dessa förordningar. Dessa båda faktorer multipliceras, för att få fram det totala antalet arbetsdagar för förare av fordon som omfattas av dessa förordningar. 3 % av denna siffra utgör det lägsta antalet kontroller som bör genomföras i varje medlemsstat.

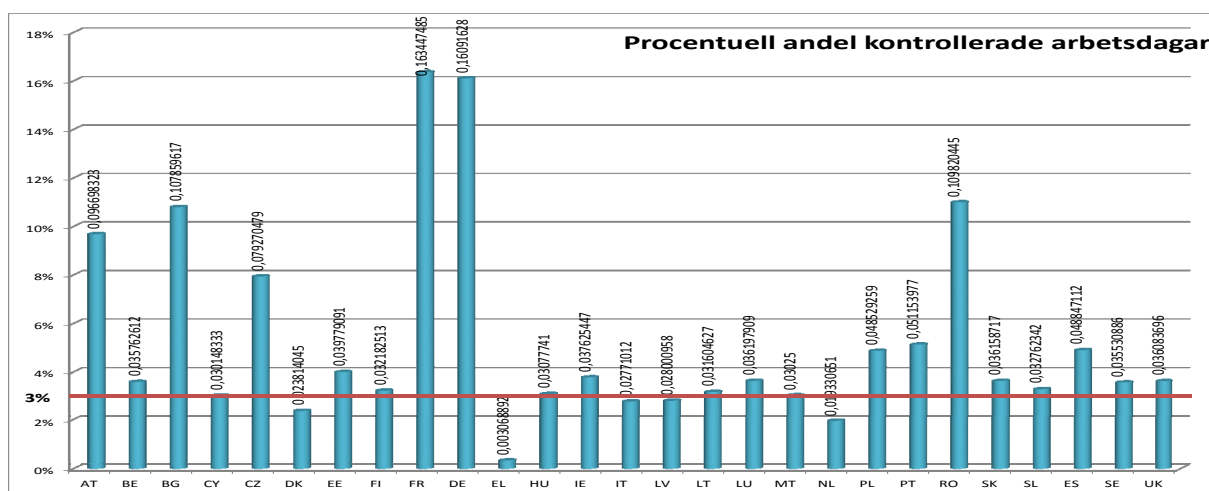


Figur 1 – Det totala antalet kontrollerade arbetsdagar per medlemsstat

I figur 1 ges en översikt över antalet kontrollerade arbetsdagar i varje medlemsstat under innevarande rapporteringsperiod och tidigare rapporteringsperioder. **I genomsnitt ökade det totala antalet kontrollerade arbetsdagar i EU med 8,7 % från nästan 146 miljoner till omkring 158,6 miljoner kontrollerade arbetsdagar.** Denna ökning är en bekräftelse på medlemsstaternas generella åtagande att öka kontrollerna av efterlevnaden av sociallagstiftningen på vägtransportområdet. Det är värt att notera att alla kontroller genomförts av betydligt färre tillsynstjänstemän i alla medlemsstater.

Om man tittar närmare på antalet arbetsdagar som faktiskt kontrollerats i förhållande till det lägsta antal arbetsdagar som ska kontrolleras (figur 2) visar det sig att majoriteten av medlemsstaterna har genomfört fler kontroller än vad som krävs enligt direktiv 2006/22/EG. Medlemsstater som Grekland, Nederländerna, Danmark, Italien och Lettland, som inte uppfyllde minimikraven, uppmanas att vidta lämpliga korrigerande åtgärder för att komma till rätta med situationen. Kommissionen kommer att utvärdera behovet av att vidta åtgärder för att säkerställa en korrekt tillämpning av direktiv 2006/22/EG.

En detaljerad beskrivning av efterlevnaden av minimikravet presenteras i följedokumentet.



Figur 2: Procentuell andel kontrollerade arbetsdagar per medlemsstat

När det gäller kontrolltyp anges i artikel 2 i direktiv 2006/22/EG att minst 30 % av kontrollerna (när det gäller antalet arbetsdagar som ska kontrolleras) ska utgöras av vägkontroller och 50 % av kontroller i företagens lokaler. Det bör betonas att beräkningen av dessa andelar enligt artikel 2 i direktiv 2006/22/EG ska baseras på antalet faktiskt genomförda kontroller i medlemsstaterna och inte på det lägsta antalet arbetsdagar som ska kontrolleras. Trots det utgjordes de flesta av kontrollerna under innevarande rapporteringsperiod av vägkontroller. **I genomsnitt utgjordes 80 % av alla kontroller av vägkontroller, vilket visar på en knapp förbättring från 82 % under föregående rapporteringsperiod.** Det var bara Irland som låg under minimikravet för antalet vägkontroller.

1.1 Vägkontroller

Under perioden 2011 och 2012 kontrollerades totalt sett över 8,6⁷ miljoner fordon och omkring 8,7 miljoner förare vid vägkontroller. Detta innebär en minskning på 11,3 % respektive 19,4 % jämfört med föregående rapporteringsperiod och är en följd av en motsvarande ökning av kontrollerna i företagens lokaler. Det finns två skäl till att fler förare än fordon kontrollerats: dubbel bemanning samt avsaknaden av uppgifter från Danmark om antalet fordon som kontrollerats vid vägkontroller.

Kontrollerna i medlemsstaterna avsåg till största delen nationella fordon och förare. Dessa kontroller utgjorde 69 % respektive 68 % av alla fordon eller förare som kontrollerats vid vägkontroller. Endast i åtta medlemsstater, nämligen Österrike, Frankrike, Ungern, Belgien, Litauen, Luxemburg, Malta och Slovenien, är mönstret det motsatta och fler utländska fordon eller förare kontrollerades. Detta kan i vissa fall förklaras av dessa medlemsstaters storlek eller geografiska läge. Detaljerade uppgifter anges i följedokumentet. Eftersom icke-diskriminering är en grundläggande princip i EU-fördragen kan kommissionen överväga att vidta lämpliga åtgärder för att se till att förare och åkeriägare behandlas lika i de medlemsstater där utländska förare och åkeriägare oftare kontrolleras.

⁷ Danmark lämnade inga uppgifter om antalet fordon som kontrollerats vid vägkontroller.

1.2 Kontroller i företagens lokaler

Det gjordes tydliga framsteg när det gäller antalet företag som kontrollerades i medlemsstaterna. Dessa kontroller mer än fördubblades jämfört med rapporteringsperioden 2007–2008. Under 2011–2012 uppgick de till 146 000⁸ stycken, vilket var en ökning med 42 % jämfört med de 103 000 kontroller som genomfördes under föregående rapporteringsperiod. Över 31,7 miljoner arbetsdagar kontrollerades i företagens lokaler, vilket visar på en minskad ökningstakt, då ökningen mellan rapporteringsperioderna 2007–2008 och 2009–2010 uppgick till 79 %, medan ökningen mellan innevarande och föregående period uppgick till 20 %. Dynamiken i denna utveckling bör ses i förhållande till de höjda minimikrav som infördes under tidigare rapporteringsperioder⁹. Den generella ökningen av antalet kontrollerade arbetsdagar med 8,7 %, både i form av vägkontroller och i form av kontroller i företagens lokaler, och minskningen av antalet vägkontroller av fordon och förare bidrog tillsammans till den intensivare verksamheten i företagens lokaler.

2. Överträdelser

Alla medlemsstater lämnade uppgifter om konstaterade överträdelser, om än med olika detaljnivå. **Efter att ha sett en betydande och konstant ökning av antalet rapporterade överträdelser på EU-nivå under de senaste sex åren, vilket hänger samman med höjningen av minimikravet på andelen kontrollerade arbetsdagar, ser vi under innevarande rapporteringsperiod en motsatt trend med 14 % färre konstaterade överträdelser än under föregående period.** Denna siffra bör ses mot bakgrund av att antalet kontrollerade arbetsdagar ökat med 8,7 %. I faktiska termer visar detta på en minskning från 4,5 miljoner rapporterade överträdelser 2009–2010 till omkring 3,9 miljoner överträdelser under innevarande rapporteringsperiod. Denna förändring kan tolkas som en ökad efterlevnad av bestämmelserna i sociallagstiftningen, tack vare en väletablerad praxis för efterlevnadskontroll och en ökad medvetenhet om sociallagstiftningen bland förarna. Detta bygger på antagandet om att manipuleringen av färdskrivare inte snedvridit kontrollresultaten i någon betydande utsträckning.

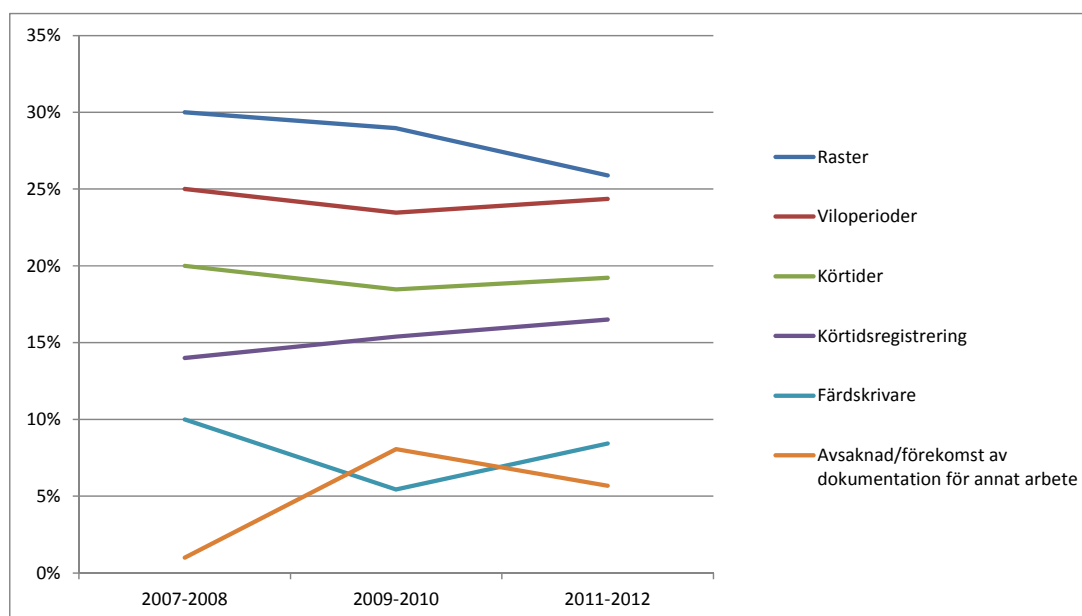
Nedanstående tabell visar att förhållandet mellan de olika typerna av överträdelser är relativt oförändrat jämfört med tidigare rapporteringsperioder. Den knappa minskning av antalet överträdelser som konstaterats i fråga om raster under körtider och bristen på dokumentation för annat arbete uppvägs av en ökning av antalet överträdelser i samband med körtidsregistrering och färdskrivare.

⁸ Finland lämnade inga uppgifter om antalet kontroller i företagens lokaler för rapporteringsperioden 2011–2012. Finland, Luxemburg, Spanien och Sverige lämnade inga uppgifter om antalet kontrollerade företag för perioden 2009–2010.

⁹ År 2008 höjdes minimikraven från 1 % till 2 % och år 2010 höjdes de till 3 %, medan minimikraven förblev oförändrade under innevarande rapporteringsperiod.

Period	Raster	Viloperioder	Körtid	Körtidsregistrering	Färdskrivare	Avsaknad/förekomst av dokumentation för annat arbete
2011–2012	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009–2010	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007–2008	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

Tabell 1 – Typer av överträdelse som konstaterats vid vägkontroller och kontroller i företagets lokaler

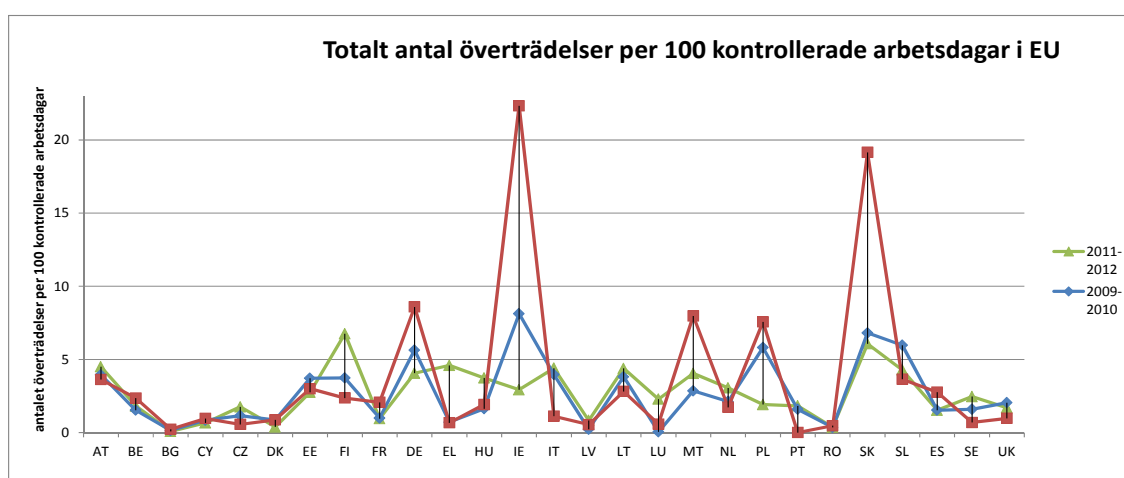


Figur 3 – Typer av överträdelse som konstaterats vid vägkontroller och kontroller i företagets lokaler

De olika typerna av överträdelse som konstaterats vid vägkontroller och kontroller i företagets lokaler beskrivs separat i följedokumentet.

Jämfört med föregående rapporteringsperiod minskade andelen konstaterade överträdelse under 2011–2012 kraftigt med i genomsnitt 22 % och uppgick till 2,43 överträdelse per 100 kontrollerade arbetsdagar. **Kontroller i företagets lokaler förefaller vara mer effektiva än tillfälliga vägkontroller** eftersom andelen konstaterade överträdelse vid dessa

kontroller är tre gånger högre än vid vägkontroller. Det bör dock noteras att andelen konstaterade överträdelse vid kontroller i företagens lokaler under föregående rapporteringsperiod var fem gånger högre än vid vägkontroller. Denna förändring beror främst på att andelen konstaterade överträdelse i företagens lokaler minskat kraftigt från 8,65 under åren 2009–2010 till 5,29 under innevarande rapporteringsperiod. Det finns stora skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller andelen konstaterade överträdelse vid kontroller i företagens lokaler per 100 kontrollerade arbetsdagar, från 0,01 i Bulgarien till 22,38 i Tyskland. Det verkar som om förändringen av EU:s genomsnittliga andelen konstaterade överträdelse vid kontroller i företagens lokaler påverkas av att antalet rapporterade överträdelse i företagens lokaler minskat kraftigt (med 27 %) i Tyskland, som under innevarande rapporteringsperiod fortfarande stod för den största andelen av alla konstaterade överträdelse i företagens lokaler i Europa (53,9 %).



Figur 4 – Antalet konstaterade överträdelse per 100 kontrollerade arbetsdagar under 2007–2008, 2009–2010 och 2011–2012

Trots stora skillnader mellan olika medlemsstater när det gäller antalet konstaterade överträdelse per rapporteringsperiod¹⁰ har det i genomsnitt skett en tydlig minskning av antalet rapporterade överträdelse, något som blir ännu mer påtagligt om man räknar in det ökade antalet kontrollerade arbetsdagar. En detaljerad beskrivning av andelen konstaterade överträdelse i medlemsstaterna presenteras i följedokumentet. Dessa **skillnader i andelen konstaterade överträdelse visar att Europeiska unionen är långt ifrån ett harmoniserat område för efterlevnadskontroll. Detta beror på att medlemsstaterna har olika resurser och metoder för att kontrollera efterlevnaden av vägtransportlagstiftningen och olika påföljdssystem.**

¹⁰ En detaljerad beskrivning av förändringar i vissa medlemsstater presenteras i följedokumentet.

2.1 Konstaterade överträdelser vid vägkontroller

Under perioden 2011–2012 konstaterades 2,2 miljoner överträdelser vid vägkontroller i EU, vilket utgjorde 58 % av alla konstaterade överträdelser, både vid vägkontroller och vid kontroller i företagens lokaler. Detta tyder på en minskning i kvantitativa termer med nästan 50 000 stycken, vilket innebär en minskning med 2 % jämfört med föregående rapporteringsperiod. 1,74 överträdelser har konstaterats per 100 kontrollerade arbetsdagar vilket kan jämföras med 1,9 överträdelser under föregående rapporteringsperiod.

I genomsnitt avsåg 64 % av de konstaterade överträdelserna nationella fordon¹¹, vilket kan ses i relation till andelen nationella fordon i Europa som kontrollerats som uppgick till 69 %. Det finns dock medlemsstater där andelen konstaterade överträdelser för utländska medborgare är högre, nämligen Luxemburg (75 %), Belgien (72 %), Litauen (59 %), Sverige (57 %), Bulgarien (56 %), Slovenien (55 %), Österrike (55 %), Frankrike (54 %) och Storbritannien (53 %). Denna trend kan förklaras av att alla ovannämnda medlemsstater, med undantag för Bulgarien, Sverige och Storbritannien, genomfört fler kontroller av utländska fordon. För dessa tre medlemsstater är andelen konstaterade överträdelser som begåtts av utländska förare eller fordon oproportionerligt hög. Detta gäller särskilt för Bulgarien, där 25 % av de utländska fordon som kontrollerats stod för 56 % av överträdelserna, och Sverige där 34 % av kontrollerna genomfördes på utländska fordon, vilket resulterade i 57 % av de konstaterade överträdelserna. För Sveriges del skulle den ökade andelen överträdelser som begås av utländska medborgare kunna vara alarmerande, eftersom den ökat från 31 % till 57 % jämfört med föregående rapporteringsperiod. Det är också värt att nämna att den här trenden har fortsatt i länder som Belgien, Bulgarien, Frankrike, Luxemburg, Slovenien och Storbritannien sedan föregående rapporteringsperiod.

2.2 Konstaterade överträdelser vid kontroller i företagens lokaler

Under innevarande rapporteringsperiod rapporterade medlemsstaterna att sammanlagt över 1,6 miljoner överträdelser konstaterats i företagens lokaler, vilket utgjorde 42 % av det totala antalet överträdelser. Detta innebär en minskning med 26 % jämfört med föregående tvåårsperiod. Dessa siffror bör ses mot bakgrund av antalet kontrollerade företag som ökade med 42 %¹². Om man tar hänsyn till dessa två aspekter kan man se att efterlevnaden av sociallagstiftningen faktiskt har förbättrats.

Antalet rapporterade överträdelser i EU per 100 kontrollerade arbetsdagar minskade från i genomsnitt 8,65 till 5,29, vilket var en positiv trend. Sett tillsammans med den knappa minskningen av antalet konstaterade överträdelser vid vägkontroller kan det konstateras att alla insatser för att öka efterlevnaden av sociallagstiftningen på vägtransportområdet börjar ge resultat.

¹¹ I Danmark uppgick antalet konstaterade överträdelser som begåtts av utländska medborgare till 90 %. Detta resultat är dock inte representativt eftersom beräkningen till stor del bygger på ofullständiga uppgifter. Därför räknades siffran heller inte in i EU:s genomsnitt.

¹² Se fotnot 12.

III. Analys av uppgifter om genomförandet av arbetstidsdirektivet (direktiv 2002/15/EG)

1. Inledning

Detta kapitel handlar om medlemsstaternas genomförande av direktiv 2002/15/EG, även kallat *arbetstidsdirektivet*, under 2011–2012. Enligt artikel 13 i det direktivet ska medlemsstaterna vartannat år överlämna en rapport till kommissionen om genomförandet av direktivet, med uppgift om arbetstagarnas och arbetsgivarnas ståndpunkter på nationell nivå. En beskrivning av medlemsstaternas införlivande av direktivet, parternas ståndpunkter om genomförandet och övervakningen, kontrollmekanismer i medlemsstaterna och efterlevnadsfrågor presenteras i följedokumentet.

2. Direktiv 2002/15/EG

Direktivet innehåller regler om bland annat lämpliga raster under arbetsperioden, längsta genomsnittliga arbetsvecka 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/EG¹³ om arbetstid, som innehåller grundläggande krav för arbetstidens förläggning för alla arbetstagare. Artikel 31 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna innehåller dock bestämmelser om arbetstid och arbetsvillkor som måste följas vid genomförandet av EU-lagstiftningen. Ett antal grundläggande skyddsbestämmelser i det allmänna arbetstidsdirektivet, däribland regler om årlig semester och fria hälsokontroller för nattarbetare, gäller även för mobila arbetstagare på vägtransportområdet.

3. Inlämningen av nationella rapporter och deras kvalitet

Kommissionen har fastställt ett enhetligt rapporteringsformat för att underlätta medlemsstaternas rapporteringsarbete, minska den administrativa bördan och förhindra alltför stora förseningar vid inlämnandet av medlemsstaternas rapporter. Kvaliteten på de inlämnade rapporterna varierar dock kraftigt. Nederländerna lämnade ingen information alls och angav att det inte skett några förändringar jämfört med föregående period. Flera medlemsstater¹⁴ lämnade ofullständiga rapporter. De flesta nationella rapporter innehöll både information om genomförandet av direktiv 2002/15/EG och om bedömningen av dess ändamålsenlighet. Trots det kan resultatet av denna analys, på grund av de ofullständiga rapporterna, inte anses vara representativt för hela Europeiska unionen.

¹³ 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).

¹⁴ Belgien, Cypern, Ungern, Lettland, Nederländerna, Rumänien och Sverige.

4. Genomförandet i medlemsstaterna

I följedokumentet ges en översikt över de rättsakter genom vilka direktiv 2002/15/EG införlivas på nationell nivå. Under innevarande rapporteringsperiod **uppgav många medlemsstater att de infört ändringar i sin rättsliga ram för att se till att den även omfattar förare som är egenföretagare**. Så var fallet i Bulgarien, Danmark, Tyskland, Irland, Luxemburg, Malta (pågår), Polen, Portugal, Sverige och Storbritannien.

När det gäller kollektivavtal skiljer sig systemen åt inom Europeiska unionen. Vissa länder (t.ex. Malta) har inga kollektivavtal alls medan andra (t.ex. Italien) har fastställda kollektivavtal där undantag kan medges från arbetstidsgränsen. I Spanien förhandlades ett kollektivt ramavtal på vägtransportområdet fram på regeringsnivå och 26 kollektivavtal ingicks av självstyrande samhällen eller provinser. I Luxemburg ingicks kollektivavtal för bussförare och andra arbetstagare anställda av privata bussbolag samt för transport- och logistiksektorn.

Portugal nämnde vissa positiva aspekter av införlivandet tack vare förtydligandet av de tidsperioder då arbetstagaren är tillgänglig och arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare. Litauen och Estland försäkrade att de inte haft några problem vid genomförandet av direktiv 2002/15/EG eftersom Litauen anordnat utbildning och samråd för arbetsgivare och deras behöriga ombud.

Direktiv 2002/15/EG sågs som ett bra regelverk som hjälpte dem att hantera definitionen av arbetstid och gränserna för denna. Grekland påpekade dock att vissa bestämmelser i direktivet överlappar dem i förordning (EG) nr 561/2006, vilket är en källa till problem för företag och arbetstagare. Spanien identifierade problem vid genomförandet av reglerna för beräkningen av den tid då föraren är tillgänglig. Detsamma konstaterades av Tjeckien. Det råder viss förvirring kring tillämpningen av arbetstidsbestämmelserna, särskilt när förarna har väntetider mellan två pass och dessa tider är kända i förväg¹⁵.

Irland och Sverige har, för att generellt sett underlätta genomförandet av direktiv 2002/15/EG, utvecklat och spridit vägledningmaterial för åkeriägare om hur man följer bestämmelserna i direktivet.

4.1 Överträdelser av arbetstidsreglerna

Endast ett fåtal medlemsstater¹⁶ har lämnat statistik över konstaterade överträdelser, vilket inte är tillräckligt för att kunna dra några globala slutsatser. Jämfört med föregående

¹⁵ I artikel 3 a i direktiv 2002/15/EG definieras arbetstid som ”hela tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, under vilken de befinner sig på sin arbetsplats, står till arbetsgivarens förfogande och ägnar sig åt sina uppgifter eller sin verksamhet, dvs. den tid som ägnas åt allt arbete som avser vägtransporter [...] [och] de perioder då den mobila arbetstagaren inte fritt kan disponera sin tid och måste befinna sig på sin arbetsplats, beredd att utföra sitt normala arbete och vissa specifika arbetsuppgifter, i synnerhet under perioder av väntan inför lastning eller lossning när det i förväg inte är känt hur länge dessa kommer att vara”.

¹⁶ Österrike, Bulgarien, Cypern, Tjeckien, Grekland, Polen och Spanien.

rapporteringsperiod har samma antal medlemsstater lämnat uppgifter om överträdelser. Alla medlemsstater uppmanas att inkludera sådan information i sina nästa rapporter.

5. Parternas ståndpunkter om genomförandet av direktiv 2002/15/EG

Sexton medlemsstater¹⁷ bekräftade att det hållits samråd med berörda parter enligt kravet i direktiv 2002/15/EG, vilket är en förbättring jämfört med rapporteringsperioden 2007–2008, då endast nio medlemsstater uppgav att de uppfyllt detta krav.

Generellt sett var både arbetsgivare och arbetstagare överens om att direktiv 2002/15/EG bidragit till ett förbättrat arbetsmiljöskydd för förarna. I Irland framförde arbetsgivarna åsikten att begränsningarna av arbetstiden gjorde föraryrket mer attraktivt. Arbetsmarknadens parter uttryckte i vissa medlemsstater oro över bristen på enhetlig kontroll av efterlevnaden och tillämpningen av gällande regler och menade att vissa specifika aspekter behövde förtydligas, t.ex. kompensationen för nattarbete. De rådfrågade parternas åsikter beskrivs i mer detalj i följedokumentet.

IV. Slutsats

I denna rapport görs en analys av hur genomförandet och utvecklingen har fortskridit under perioden 2011–2012 i alla medlemsstater, när det gäller efterlevnaden av EU:s sociallagstiftning.

Vad detta dokument ska innehålla anges i direktiv 2006/22/EG och kommissionens beslut 2009/810/EG, som innehåller en definition av de enhetliga uppgifter som ska lämnas enligt förordning (EG) nr 561/2006 och direktiv 2002/15/EG. Det handlar främst om antal och typ av kontroller och antal och typ av konstaterade överträdelser. Under innevarande rapporteringsperiod har kvaliteten och punktligheten för de inlämnade rapporterna förbättrats, vilket har gjort att kommissionen har kunnat dra mer tillförlitliga slutsatser om tillämpningen av sociallagstiftningen på EU-nivå.

Rapporten visar att det har skett vissa förbättringar när det gäller efterlevnadskontrollen och genomförandet av sociallagstiftningen. I genomsnitt ökade det totala antalet kontrollerade arbetsdagar i EU med 8,7 %, från nästan 146 miljoner till omkring 158,6 miljoner kontrollerade arbetsdagar, medan minimikravet på att kontrollera 3 % av arbetsdagarna var oförändrat. Det är värt att notera att alla kontroller genomförts av betydligt färre tillsynstjänstemän i alla medlemsstater. Denna ökning är en bekräftelse på medlemsstaternas generella åtagande att öka kontrollerna av efterlevnaden av sociallagstiftningen på vägtransportområdet. Precis som vid de två senaste rapporterna lyckades de flesta medlemsstater dock inte nå upp till kravet om att minst 50 % av de totala kontrollerade arbetsdagarna ska utgöras av kontroller i företagets lokaler, utan de flesta av kontrollerna utgjordes av vägkontroller. Kommissionen kommer att övervaka utvecklingen på området. Om det inte sker någon förbättring under nästa rapporteringsperiod, 2013–2014, i respektive

¹⁷ Bulgarien, Tjeckien, Tyskland, Danmark, Estland, Grekland, Spanien, Finland, Frankrike, Irland, Litauen, Malta, Polen, Slovakien, Slovenien och Storbritannien.

medlemsstat kommer kommissionen att inleda en officiell utredning av de medlemsstater som inte uppfyller kraven på kontroller i företagens lokaler.

Enligt artikel 2 i direktiv 2006/22/EG kommer minimikravet på andelen kontrollerade arbetsdagar för förare av fordon att höjas till 4 % när 90 % av alla kontrollerade fordon är utrustade med digital färdskrivare. Under denna rapporteringsperiod var 56 % av de fordon som kontrollerades vid vägkontroller utrustade med digital färdskrivare. Det finns således ingen grund för att höja minimikravet på kontroller till 4 % av arbetsdagarna.

Det är viktigt att de nationella myndigheterna garanterar att kontrollerna genomförs utan diskriminering på grund av förarnas nationalitet/fordonens registreringsmedlemsstat. Medlemsstaterna bör noggrant granska sina uppgifter och instruera kontrollmyndigheterna om detta för att undvika en ojämlig behandling av utländska medborgare.

Efter att ha sett en betydande och konstant ökning av antalet rapporterade överträdelser på EU-nivå under de senaste sex åren, vilket hänger samman med höjningen av minimikravet på andelen kontrollerade arbetsdagar, ser vi under innevarande rapporteringsperiod en motsatt trend med färre konstaterade överträdelser än under föregående period. Denna förändring i kombination med det ökade antalet kontrollerade arbetsdagar kan tolkas som en ökad efterlevnad av bestämmelserna i sociallagstiftningen, tack vare en väletablerad praxis för efterlevnadskontroll och en ökad medvetenhet om sociallagstiftningen bland förarna. Därför har medlemsstaternas och kommissionens insatser, t.ex. i form av vägledning och utbildning för tillsynstjänstemän, börjat att ge resultat.

Analysen av andelen konstaterade överträdelser vid vägkontroller och vid kontroller i företagens lokaler visar att kontroller i företagens lokaler fortfarande är effektivare än tillfälliga vägkontroller. Skillnaderna i andelen konstaterade överträdelser mellan medlemsstater visar att Europeiska unionen är långt ifrån ett harmoniserat område för efterlevnadskontroll. Detta beror på att medlemsstaterna har olika resurser och metoder för att kontrollera efterlevnaden av vägtransportlagstiftningen.

Nästan alla medlemsstater lämnade information om samordnade kontroller. Dessa visar på en förbättring jämfört med föregående period, inte bara när det gäller rapporteringens kvalitet utan även mängden samarbetsinitiativ. Det mesta samarbetet sker mellan grannmedlemsstater och kompletteras av insatser inom ramen för Euro Contrôle Route (ECR), som möjliggör samarbete i större skala.

Eftersom de nationella rapporterna om genomförandet av direktiv 2002/15/EG inte är fullständiga är det inte möjligt att göra någon ingående analys av hur det har påverkat förarnas arbetsmiljö eller trafiksäkerheten. Många medlemsstater har låtit förare som är egenföretagare omfattas av den rättsliga ramen, även om detta ibland anses ge upphov till problem i samband med efterlevnadskontrollen.

De flesta medlemsstater bekräftade att samråd har hållits med berörda parter. Generellt sett höll arbetsmarknadens parter med om att efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG var en förutsättning för att säkerställa skäligen arbetsvillkor och en lojal konkurrens.

För att bedöma andra viktiga aspekter av genomförandet av sociallagstiftningen på vägtransportområdet, däribland tillämpningen av EU-domstolens rättspraxis, genomförandet av undantag och påföljder i ljuset av Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, kommer kommissionen att inleda en omfattande utvärdering av hur sociallagstiftningen på vägtransportområdet fungerar.