EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.9.2024
COM(2024) 405 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet under perioden 2021–2022 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
(32:a rapporten från kommissionen om genomförandet av sociallagstiftning på vägtransportområdet)

{SWD(2024) 215 final}

Inledning

Denna rapport ger en översikt över genomförandet av EU:s sociallagstiftning på vägtransportområdet i medlemsstaterna för perioden mellan den 1 januari 2021 och den 31 december 2022. Den innehåller en sammanfattning av analyser av kontrollverksamheten och belyser de viktigaste utmaningarna i genomförandet och tillämpningen av de relevanta rättsliga bestämmelserna i följande fyra rättsakter:

1) Förordning (EG) nr 561/2006[1] (***förordningen om körtid***), som fastställer minimikrav för daglig körtid, körtid per vecka, raster samt dygns- och veckovila för förare.

2) Direktiv 2002/15/EG[2] (***arbetstidsdirektivet***), som fastställer regler för arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare. Det fastställer kraven för maximal veckoarbetstid, minimigränser för raster under arbetet och om nattarbete. Det gäller för förare som omfattas av förordningen om körtid.

3) Direktiv 2006/22/EG[3] (***tillsynsdirektivet***), som fastställer miniminivåer för kontroller på vägarna och i transportföretagens lokaler för att kontrollera att bestämmelserna i förordningen om körtid följs.

4) Förordning (EU) nr 165/2014[4] (***förordningen om färdskrivare***), som fastställer kraven för installation och användning av färdskrivare i fordon som omfattas av förordningen om körtid.

Till skillnad från i den föregående rapporten ingår inte analysen av genomförandet av rådets direktiv 96/53/EG[5] (***direktivet om mått och vikt***) om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för tunga fordon i den här rapporten på grund av brist på nödvändig information, eftersom endast fem medlemsstater[6] har uppfyllt sin rättsliga skyldighet att lämna in sina nationella rapporter.

Denna rapport bygger på artikel 17 i förordningen om körtid och artikel 13 i arbetstidsdirektivet[7].

---

[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 förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller 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] Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

[6] Endast Österrike, Nederländerna, Litauen, Polen och Sverige har lämnat in den information som krävs enligt artikel 10g i rådets direktiv 96/53/EG för perioden 2021–2022.

[7] Enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006 ska medlemsstaterna vartannat år tillställa kommissionen nödvändig information för att kommissionen ska kunna utarbeta en rapport om tillämpningen av den förordningen

Rapporten är indelad 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 om kontroller.

Inlämnande av uppgifter

De nationella rapporterna om genomförandet av bestämmelserna i direktiv 2002/15/EG och förordning (EG) nr 561/2006 måste lämnas in senast den 30 september året efter det att den aktuella tvåårsperioden löpt ut, med hjälp av den enhetliga rapporteringsblankett som inrättades genom kommissionens genomförandebeslut av den 30 mars 2017[8]. Tidsfristen för inlämning av rapporter för åren 2021–2022 löpte ut den 30 september 2023.

Alla medlemsstater har lämnat in sina nationella uppgifter om genomförandet av förordning (EG) nr 561/2006, men många lämnade inte in uppgifterna i tid[9]. Medlemsstaterna 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 efter begärda kategorier, t.ex. uppgifter som delats upp efter typ av färdskrivare[10] och typ av överträdelse[11].

Endast 21 medlemsstater har lämnat in information om genomförandet av direktiv 2002/15/EG, varav endast elva medlemsstater har lämnat statistiska uppgifter om kontroller och deras resultat, vilka skiljer sig åt i fråga om detaljnivån[12]. En sådan brist på kvantitativa och jämförbara uppgifter från medlemsstaterna gör det svårt att göra en bedömning.

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 lokalerna tillhörande de företag som omfattas av bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006. I den artikeln anges också att

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 fastställer kompletterande regler för yrkesförare.

[8] C(2017) 1927 final.

[9] Den senaste nationella rapporten lämnades in den 30 maj 2024.

[10] Detta gäller Litauen, som meddelade att uppgifter om analoga och smarta färdskrivare saknades på grund av tekniska fel.

[11] Liksom under den föregående rapporteringsperioden tillhandahöll Lettland inte denna uppdelning för överträdelser i lokaler.

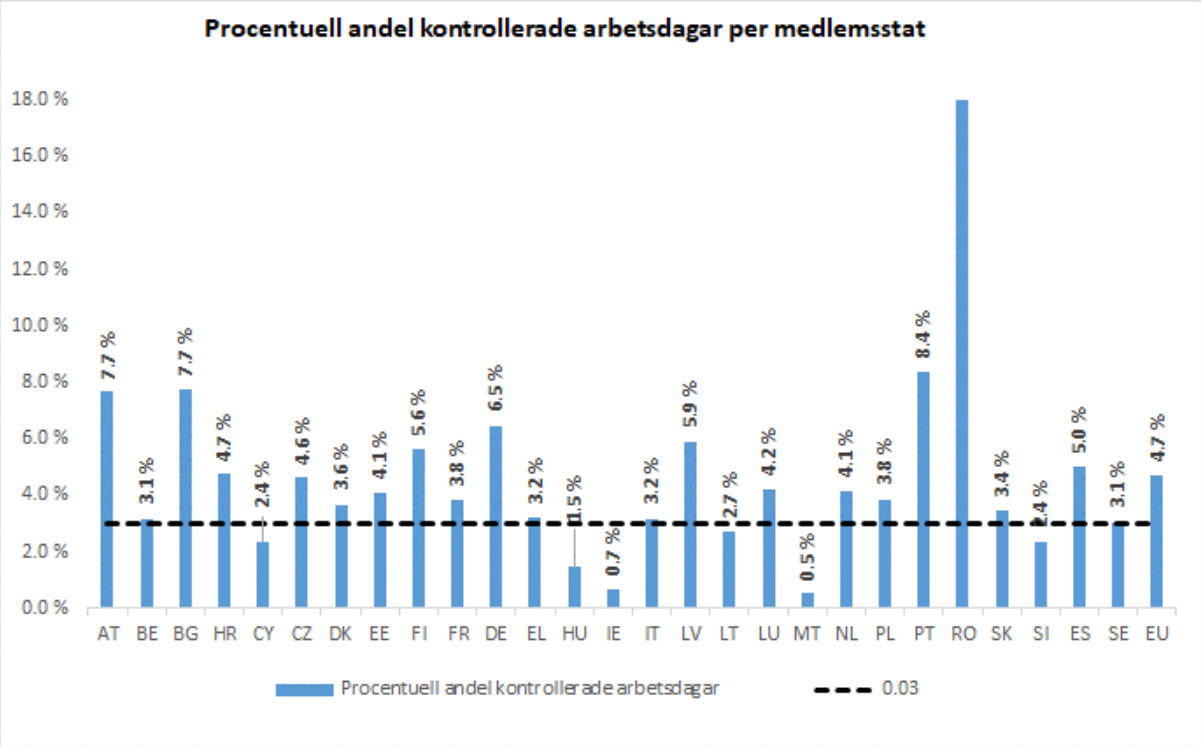
[12] Den mest detaljerade statistiken tillhandahölls av Tjeckien, Finland, Grekland, Polen och Slovenien.

kontrollerna ska omfatta minst 3 % av arbetsdagarna för förare[13] av fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

De nationella uppgifterna visar att det totala antalet kontrollerade arbetsdagar[14] i EU ökade från cirka 108,9 miljoner under 2019–2020 till 111,7 miljoner under den aktuella rapporteringsperioden. Det är en uppgång med 3 %. Enligt de nationella uppgifterna var ökningen av antalet kontrollerade arbetsdagar störst i Malta (+450 %[15]) och Nederländerna (+185 %), medan minskningen av antalet kontrollerade arbetsdagar var störst i Slovenien (–48 %), Frankrike (–45 %) och Ungern (–39 %).

Som framgår av diagram 1 nedan är **EU-genomsnittet för kontrollerade arbetsdagar 4,7 %**, vilket är betydligt högre än vad som krävs enligt direktivet[16]. Det visar dock på en sjunkande trend jämfört med tidigare rapporteringsperioder (5,4 % under 2017–2018 och 6,3 % under 2015–2016), med undantag för 2019–2020 då EU-genomsnittet uppgick till 4,5 %. Samtidigt uppnådde Rumänien ett högt resultat (21,3 %).

Diagram 1: Procentuell andel kontrollerade arbetsdagar per medlemsstat



De flesta medlemsstater kontrollerade fler arbetsdagar än det minimum som krävs enligt direktivet. Sex medlemsstater uppfyllde dock inte minimikravet på 3 %, nämligen Cypern, Ungern, Irland, Litauen, Malta och Slovenien. Detta påminner om de två föregående

[13] Denna siffra är baserad på antalet arbetsdagar under två år och antalet registrerade fordon som omfattas av förordningen under samma period för varje medlemsstat.
[14] Termen *arbetsdagar* används omväxlande med begreppet *arbetade dagar* för förare i den relevanta lagstiftningen, dvs. förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG och beslut (EU) 2017/1013.
[15] Malta har dock fortfarande inte uppnått tröskelvärdet på 3 % av de kontrollerade arbetsdagarna.
[16] Särskilt i Österrike, Bulgarien, Tyskland, Portugal och Rumänien.

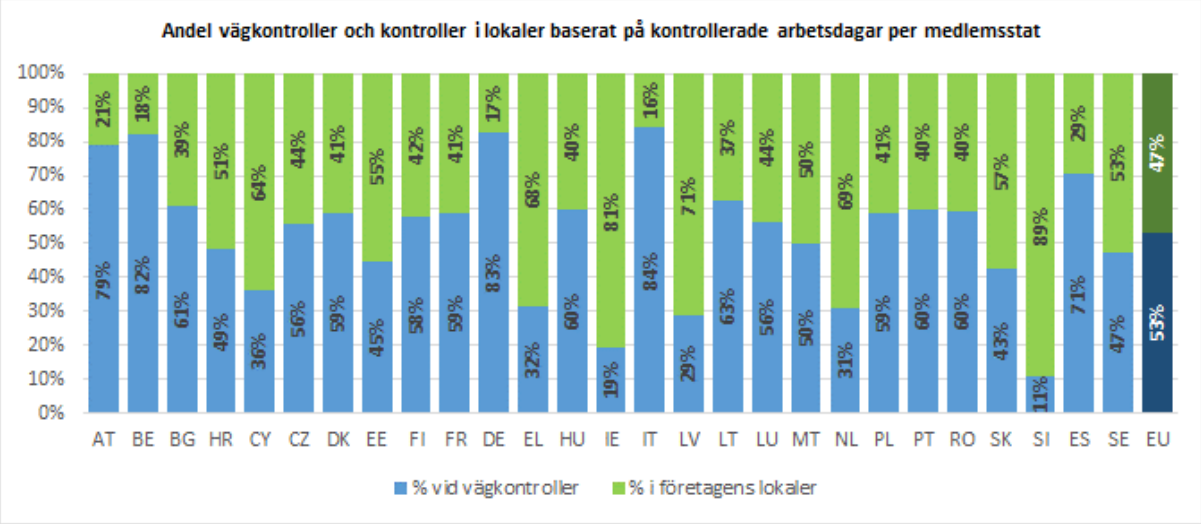
rapporteringsperioderna (då det också var sex medlemsstater som inte uppnådde minimikravet på 3 % under åren 2019–2020 och 2017–2018, och tre medlemsstater 2015–2016). Av de sex medlemsstater i denna grupp som inte nådde upp till tröskelvärdet på 3 % under 2021–2022 återstod endast Ungern, Irland och Malta, och till dem sällade sig tre ytterligare medlemsstater, som hade presterat bra under den föregående rapporteringsperioden. Grekland ökade sina tillsynsinsatser väsentligt (med en förbättring från 0,1 % under 2015–2016, 0,7 % under 2017–2018 och 2,4 % under 2019–2020 till 3,2 % under den aktuella perioden), och för första gången på tio år överskred landet tröskelvärdet.

I artikel 2 i direktiv 2006/22/EG anges också förhållandet mellan de arbetsdagar som ska kontrolleras på vägarna och i företagens lokaler, dvs. minst 30 % respektive minst 50 %. Beräkningen av denna andel ska baseras på antalet kontroller som tillsynsmyndigheterna faktiskt genomfört och inte på det lägsta antal arbetsdagar som ska kontrolleras.

I genomsnitt har 53 % av arbetsdagarna kontrollerats på vägarna, medan 47 % har kontrollerats genom inspektioner i lokaler. Detta är en minskning av vägkontrollerna jämfört med den senaste rapporteringsperioden (60 % under 2019–2020) och en positiv ökning av kontrollerna i lokaler jämfört med den senaste rapporteringsperioden (40 % under 2019–2020). I de flesta medlemsstaterna utfördes en stor del av kontrollerna på vägarna. Irland och Slovenien rapporterade ett lågt antal kontroller på vägarna. Åtta medlemsstater uppnådde den nödvändiga balansen mellan andelen kontroller i lokaler och andelen vägkontroller, jämfört med sex medlemsstater under 2019–2020[17].

Diagram 2 visar information om andelen vägkontroller och kontroller i lokaler i medlemsstaterna.

Diagram 2: Andel vägkontroller och kontroller i lokaler baserat på kontrollerade arbetsdagar per medlemsstat



1.1 Vägkontroller

[17] Kroatien, Cypern, Estland, Grekland, Malta, Nederländerna, Slovakien och Sverige. Under 2019–2020 var dessa länder Bulgarien, Cypern, Estland, Lettland, Litauen och Slovakien.

Totalt kontrollerades 3 564 138 fordon och 3 745 458 förare på vägarna i hela EU, jämfört med 4 112 717 fordon och 4 323 245 förare 2019–2020. Skillnaden mellan antal fordon och antal förare som kontrollerades kan förklaras av multibemanning, dvs. när det finns minst två förare i fordonet som utför körningen växelvis. Skillnader mellan antal förare och antal fordon förekommer huvudsakligen i rapporterna från Belgien, Tyskland, Lettland och Rumänien.

Jämfört med rapporten för 2019–2020 minskade det rapporterade antalet kontrollerade fordon med 548 579 fordon och antalet kontrollerade förare med 577 787.

Baserat på fordonets registreringsland var 64 % av de kontrollerade fordonen inhemska fordon, 29 % fordon från andra EU-medlemsstater[18] och 7 % fordon registrerade i tredjeländer. Sammantaget var de flesta fordon som kontrollerades på vägarna varutransportörer (cirka 93 % av det totala antalet), medan runt 7 % var passagerartransportörer.

Under 2021–2022 var 83 % av de fordon som kontrollerades på vägarna utrustade med en digital färdskrivare, jämfört med 74 % under den föregående rapporteringsperioden. Det finns därför 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 2021–2022 kontrollerades 84 128 transportföretag, vilket är en ökning med 44 % jämfört med de 58 300 transportföretag som kontrollerades 2019–2020. Kontrollanter i företagens lokaler kontrollerade omkring 39,3 miljoner arbetsdagar, vilket motsvarar en ökning på cirka 14 % jämfört med 34,3 miljoner arbetsdagar i den föregående rapporten. Sammanlagt kontrollerade medlemsstaternas kontrollmyndigheter uppgifterna för 582 218 förare i företagens lokaler, vilket är 16 % fler jämfört med de 499 943 förare som kontrollerades under perioden 2019–2020.

2. Överträdelser

Samtliga 27 medlemsstater lämnade uppgifter om konstaterade överträdelser, men det var inte alla[19] som tillhandahöll uppgifter om typen av överträdelse. **Det totala antalet anmälda överträdelser uppgick till omkring 3,03 miljoner, vilket är en ökning jämfört med den senaste rapporten (2,25 miljoner).** Andelen konstaterade överträdelser vid vägkontroller ökade till omkring 50 % av de totala konstaterade överträdelserna (60 % i den senaste rapporten).

Andelen olika typer av överträdelser av det totala antalet konstaterade överträdelser förblev i stort sett densamma som under den föregående rapporteringsperioden, med vissa smärre minskningar eller ökningar för vissa kategorier av överträdelser. I diagram 3 nedan visas den genomsnittliga andelen överträdelser i EU som konstaterats både på vägarna och i företagslokaler under 2021–2022, uppdelade efter den typ av bestämmelse som överträtts.

[18] Uppgifterna omfattar även EES-länderna och Schweiz.
[19] Lettland tillhandahöll inte uppgifter om typen av överträdelse vid kontroller i företagens lokaler.

Antalet överträdelser avseende raster minskade från 19 % till 18 %, medan överträdelser avseende körtid sjönk från 15 % till 14 %. Samtidigt ökade antalet överträdelser avseende körtidsregistrering från 26 % till 27 %. Överträdelser avseende viloperioder utgör 19 % av det totala antalet överträdelser (23 % i den senaste rapporten), medan färdskrivare[20] utgör 12 % av det totala antalet överträdelser (9 % i den senaste rapporten) och avsaknad/förekomst av dokumentation för annat arbete utgör 10 % (8 % i den senaste rapporten) av samtliga konstaterade överträdelser. Denna utveckling beskrivs i diagram 4 nedan.

Diagram 3: Typer av överträdelser vid vägkontroller och kontroller i lokaler 2021–2022

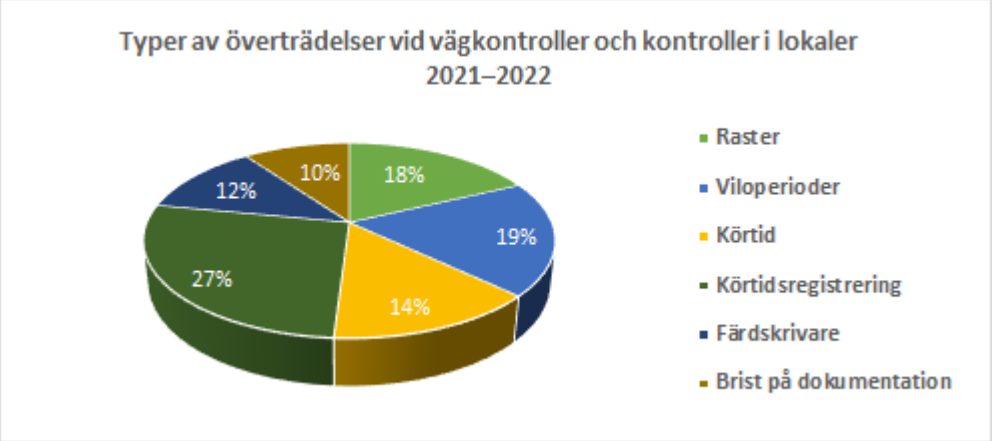
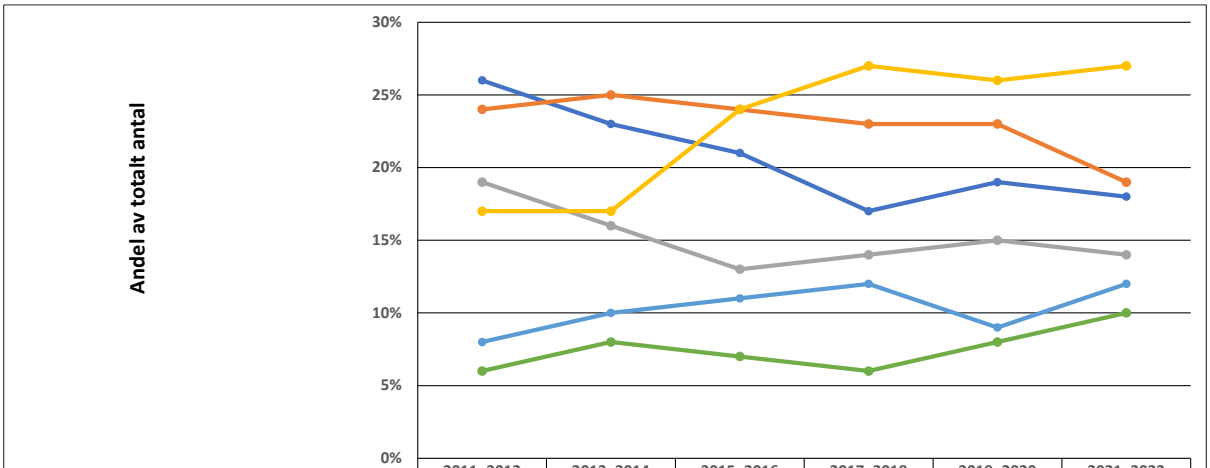


Diagram 4: Typer av överträdelser vid vägkontroller och kontroller i lokaler under de senaste tio åren



	2011–2012	2013–2014	2015–2016	2017–2018	2019–2020	2021–2022
Raster	26%	23%	21%	17%	19%	18%
Viloperioder	24%	25%	24%	23%	23%	19%
Körtid	19%	16%	13%	14%	15%	14%
Körtidsregistrering	17%	17%	24%	27%	26%	27%
Färdskrivare	8%	10%	11%	12%	9%	12%
Avsaknad/förekomst av dokumentation för annat arbete	6%	8%	7%	6%	8%	10%

Den genomsnittliga överträdelsefrekvensen, som beräknas utifrån 100 arbetsdagar som kontrollerats i lokaler och på vägarna, ökade från 2,1 under 2019–2020 till 2,7 under den

[20] Överträdelser avseende färdskrivare hänför sig till felaktig funktion och missbruk eller manipulation av färdskrivaren.

aktuella rapporteringsperioden. Frekvensen av konstaterade överträdelser ökade både på vägarna och i lokaler jämfört med föregående rapporteringsperiod. **Frekvensen av konstaterade överträdelser i företagslokaler är fortfarande högre än frekvensen av konstaterade överträdelser på vägarna, vilket bekräftar att kontroller i lokaler är effektivare än vägkontroller.**

2.1 Konstaterade överträdelser vid vägkontroller

Omkring 1,53 miljoner överträdelser konstaterades på vägarna **2021–2022, vilket är cirka 12 % mer än de omkring 1,36 miljoner överträdelser som konstaterades 2019–2020**. EU-genomsnittet för konstaterade överträdelser på vägarna steg från 1,82 till 2,11 per 100 kontrollerade arbetsdagar. I genomsnitt visade sig 51 % av överträdelserna ha begåtts av inhemska förare, medan andelen inhemska fordon av alla fordon som stoppats för kontroll uppgick till 64 %.

2.2 Konstaterade överträdelser vid kontroller i företagens lokaler

Antalet överträdelser som konstaterades i företagens lokaler uppgick till omkring 1,50 miljoner, vilket är en betydande ökning jämfört med den senaste rapporten (890 000). Den genomsnittliga frekvensen av konstaterade överträdelser i EU per 100 kontrollerade arbetsdagar ökade från 2,59 till 3,81, vilket motsvarar en uppgång med 47 % jämfört med 2019–2020. Den genomsnittliga frekvensen av konstaterade överträdelser vid kontroller i lokaler ökade från 15 överträdelser per företag under 2019–2020 till över 17 överträdelser per företag.

2.3 Antal tillsynstjänstemän och utrustning för att analysera färdskrivare

Under den aktuella rapporteringsperioden deltog 60 040 kontrolltjänstemän (jämfört med 54 679 under 2019–2020) vid kontroller i hela EU.

Antalet kontrolltjänstemän som utbildades för att analysera de digitala registreringarna i färdskrivare uppgick till 17 081 (jämfört med 20 058 under 2019–2020). Antalet utrustningsenheter som tillhandahölls kontrolltjänstemännen för att analysera registreringarna i färdskrivare minskade från 13 031 under 2019–2020 till 8 336 under 2021–2022.

Detta bekräftar en kontinuerlig nedåtgående trend för tillsynskapaciteten i medlemsstaterna.

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

Genom avgörandena i de förenade målen C-870/19 och C-871/19[21] samt i målen C-428/19[22], C-906/19[23] och C-13/21[24] gav Europeiska unionens domstol sin tolkning av förordning (EG) nr 561/2006. I det sistnämnda målet klargjorde domstolen artikel 13.1 b i förordning (EG) nr 561/2006, enligt vilken medlemsstaterna får medge undantag från de tillämpliga bestämmelserna om körtider, raster och dygns- och veckovila för fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-,

[21] Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze/MI (C-870/19), TB (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.
[22] OL m.fl./Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt., ECLI:EU:C:2021:548.
[23] Brottmål mot FO, ECLI:EU:C:2021:715.
[24] Pricoforest SRL/Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), ECLI:EU:C:2022:531.

uppfödnings- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 km från den plats där företaget är beläget. För det första definierade domstolen begreppet *radie av högst 100 km från den plats där företaget är beläget* som att det avser ”en rät linje som inte överstiger 100 km, som dras på kartan från platsen där det berörda företaget är beläget till någon punkt inom en cirkelformad geografisk zon som omger denna plats”. Den är därför oberoende av det faktiska antalet kilometer som körs. För det andra klargjorde domstolen att när fordon utför godstransporter inte bara inom en radie av högst 100 km från den plats där det berörda företaget är beläget utan även utanför denna radie är de undantag som medlemsstaterna beviljar endast tillämpliga på godstransporter som utförs av de berörda fordonen inom denna radie.

4. Samarbete mellan medlemsstater

Enligt artikel 5 i direktiv 2006/22/EG är medlemsstaterna skyldiga att utföra minst sex samordnade vägkontroller per år med minst en annan medlemsstat. Samarbetet mellan medlemsstater, som grundar sig på samordnade kontroller, gemensamma utbildningsinitiativ eller utbyte av erfarenheter och information, spelar en avgörande roll för att skärpa tillsynen i syfte att uppnå målen för sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn, dvs. bättre arbetsförhållanden, rättvis konkurrens och förbättrad trafiksäkerhet. Mobilitetspaket I[25], som började tillämpas nästan fullt ut den 21 februari 2022, syftar till att främja och stärka samarbetet och det ömsesidiga biståndet mellan medlemsstaterna och säkerställa en effektivare och mer enhetlig tillämpning av gällande regler. Vidare har Europeiska arbetsmyndigheten, som inrättades 2019[26] med det övergripande målet att säkerställa en rättvis rörlighet på arbetsmarknaden inom den inre marknaden, fortsatt sin stödverksamhet för information, utbildning och tillsyn på vägtransportområdet under rapporteringsperioden. En av arbetsmyndighetens huvuduppgifter är att stödja samarbete mellan medlemsstaterna när det gäller gränsöverskridande tillsyn och underlätta gemensamma inspektioner, inbegripet inom EU:s sociallagstiftning på vägtransportområdet.

Efter covid-19-krisen var det under 2021–2022 möjligt att genomföra gemensamma tillsynsåtgärder. Precis som tidigare år lämnade inte alla medlemsstater information om det exakta antalet samordnade kontroller, och vissa rapporterade inte alls om huruvida de hade utfört samordnade kontroller. Av de 22 medlemsstater som lämnade uppgifter om kontroller var det tio medlemsstater[27] som uppfyllde det erforderliga antalet samordnade kontroller under rapporteringsperioden.

Samarbetet mellan medlemsstaterna omfattade mest angränsande medlemsstater. För den senaste rapporteringsperioden uppgav de flesta av medlemsstaterna även att samarbetet ägde rum inom ramen för nätverket för europeiska trafikpolisen och Euro Contrôle Route samt Europeiska arbetsmyndigheten.

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

[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR.
[26] 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).
[27] Österrike, Belgien, Danmark, Frankrike, Tyskland, Italien, Litauen, Nederländerna, Slovenien och Rumänien.

Enligt artikel 13 i direktiv 2002/15/EG ska medlemsstaterna vartannat år rapportera om genomförandet av direktivet, med uppgift om ståndpunkterna från arbetstagarnas och arbetsgivarnas företrädare på nationell nivå.

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 för körtider, raster och viloperioder enligt 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/EG[28] om arbetstid, som innehåller grundläggande krav för arbetstidens förläggning för arbetstagare på alla områden.

2. Genomförandet i medlemsstaterna

Några medlemsstater och arbetsmarknadens parter har rapporterat om vissa genomförandeproblem. De tyska myndigheterna rapporterade att arbetsgivare inte systematiskt övervakar efterlevnaden av relevanta hälso- och säkerhetsbestämmelser för mobila arbetstagare. Det finns också en allmän brist på kunskap om lagstiftningen om kör- och arbetstider bland arbetsgivare samt om samspelet mellan dessa regler. Som konstaterats kontrolleras i de flesta fall arbetstiden för mobila arbetstagare i samband med kontroller av körtidslagstiftningen, och den respekteras i allmänhet inte fullt ut.

Tyskland noterade också att företag som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 i princip kontrolleras oftare än företag som omfattas av annan lagstiftning om vägtransportsektorn.

De italienska myndigheterna anser att EU-lagstiftningen har bidragit till att skydda förarnas hälsa och säkerhet och till att harmonisera konkurrensvillkoren mellan transportföretagen. Vissa företag har antagit lämpligare program för överföring, lagring och kontroll av data från digitala färdskrivare. Vissa arbetsinspektioner pekade även på vikten av att ha lämpliga tekniska verktyg för att stödja inspektioner i syfte att begränsa problemet med knappa resurser för tillsyn. I detta avseende har en särskild it-applikation som används i Italien visat sig vara särskilt användbar för att kontrollera vägtransporter. En annan positiv aspekt var att arbetstidslagstiftningen utvidgades till att omfatta egenföretagare.

Vissa myndigheter rapporterade även problem med vissa definitioner i direktiv 2002/15/EG. Som Tyskland rapporterade i den föregående rapporten krävs ytterligare klargöranden om hur ”väntetider vid rampen” ska hanteras. Det konstaterades också att lossningsarbete ofta inte registreras som ”annat arbete” utan som viloperiod. I vissa fall gjorde företagen även åtskillnad mellan faktisk arbetstid och avlönad arbetstid, så att tid redovisades och avlönades schablonmässigt men inte som ”annat arbete”.

Slutligen rapporterade vissa nationella myndigheter om svårigheter att kontrollera arbetstiden

[28] 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).

för förare i olika typer av transportverksamheter eller förare som utför transporter för flera arbetsgivare. En del medlemsstater rapporterade att det saknades inspektörer för att kontrollera arbetstiden.

Litauen rapporterade däremot att det inte fanns några betydande problem i samband med kontroller enligt direktiv 2002/15/EG.

Trots dessa gemensamma iakttagelser är det fortfarande svårt att igenkänna trender och olösta frågor på EU-nivå på grund av det stora antalet ofullständiga rapporter från medlemsstaterna och skillnader i nationell praxis.

3. Tolkning av direktiv 2002/15/EG

Några medlemsstater[29] rapporterade att nationella domstolar tillhandahöll tolkningar av vissa bestämmelser i direktiv 2002/15/EG under perioden 2021–2022.

Sverige lämnade en uppdatering om ett domstolsavgörande i ett mål om avgränsningen mellan Transportstyrelsens och arbetsmarknadsparternas ansvarsområden när undertecknade kollektivavtal avviker från delar av den nationella rättsakt genom vilken direktiv 2002/15/EG införlivas[30]. Sverige informerade också om att det var få andra rättstvister om genomförandet av direktiv 2002/15/EG som hade avgjorts av domstolar i första instans och att Högsta domstolen inte hade meddelat några avgöranden. Samma situation rapporterades av Estland, som bekräftade att genomförandet av direktiv 2002/15/EG i allmänhet inte hade gett upphov till några problem i Estland 2021–2022.

Grekland och Italien rapporterade däremot om domar från högsta domstolen om vissa bestämmelser i direktiv 2002/15/EG. I Tyskland fastslog Federala arbetsdomstolen i sitt beslut av den 19 maj 2021 tolkningen av artikel 10 i direktiv 2002/15/EG[31].

4. Överträdelser av arbetstidsbestämmelserna

Endast tolv medlemsstater[32] lämnade in vissa kvantitativa uppgifter om konstaterade överträdelser. Detta antal ligger på en något högre nivå jämfört med föregående rapporteringsperiod, då elva medlemsstater[33] lämnade sådana uppgifter. Antalet bidrag är dock inte tillräckligt för att det ska gå att dra några EU-omfattande slutsatser.

[29] Grekland, Estland, Tyskland, Italien och Sverige. Danmark rapporterade att rättsliga tvister om genomförandet av direktiv 2002/15/EG hade avgjorts av domstolar i första instans. Den estniska högsta domstolen har inte fattat några rättsliga beslut.

[30] Domstolsavgörandet vann laga kraft i januari 2023. Där anges att om ett företag är bundet av ett centralt kollektivavtal som reglerar frågan om total arbetstid och nattarbete anses det ha omfattats av detta avtal och inte av särskilda artiklar i vägarbetstidslagen.

[31] Enligt artikel 10 i direktiv 2002/15/EG får medlemsstaterna tillämpa eller införa bestämmelser som bättre skyddar säkerheten och hälsan när det gäller personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter.

[32] Cypern, Tjeckien, Finland, Frankrike, Grekland, Tyskland, Ungern, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien och Sverige.

[33] Tjeckien, Tyskland, Spanien, Italien, Cypern, Luxemburg, Ungern, Österrike, Polen, Slovakien och Finland.

Tyskland meddelade att det ofta förekommer överträdelser av den maximala veckoarbetstiden eller underlåtenhet att kompensera för den maximala veckoarbetstiden. De vanligaste rapporterade överträdelserna av lagstiftningen rör raster.

Vissa medlemsstater uppgav att mer frekventa kontroller leder till ökad kunskap om reglerna bland arbetsgivare och förare så att beteendet åtgärdas.

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

I enlighet med artikel 13 i direktiv 2002/15/EG har elva medlemsstater[34] tydligt angett att arbetsmarknadens parter har rådfrågats i samband med denna rapportering. Antalet är något högre än i den senaste rapporten[35], men visar fortfarande att mer än hälften av medlemsstaterna inte involverar arbetsmarknadens parter i rapporteringen om tillämpningen av arbetstidsbestämmelserna. Österrike förklarade att arbetsmarknadens parter inte hade rådfrågats men att utkastet till årsrapport hade behandlats i parlamentet (socialutskottet) och även offentliggjorts på yrkesinspektionens webbplats.

Sju av de elva medlemsstaterna[36] redovisade arbetsmarknadsparternas ståndpunkter i ett separat avsnitt eller stycke.

Arbetsmarknadsparternas ståndpunkter 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 det övergripande resultatet när det gäller tillämpningen och efterlevnaden under 2021–2022 låg kvar på en stabil nivå, med vissa positiva tendenser, jämfört med 2019–2020.

Det totala antalet kontrollerade arbetsdagar ökade under den aktuella rapporteringsperioden, vilket är en vändning av den nedåtgående trend som noterats under de senaste åren. Jämfört med föregående rapporteringsperioder minskade emellertid både det rapporterade antalet fordon och det rapporterade antalet förare som kontrollerades på vägarna i hela EU. Däremot ökade antalet transportföretag som kontrollerades i sina lokaler. Samtidigt skapades en bättre balans avseende förhållandet mellan de arbetsdagar som kontrolleras på vägarna respektive i företagens lokaler (53 % på vägarna och 47 % i företagens lokaler, jämfört med 60 % respektive 40 % i den senaste rapporten). Det är en positiv utveckling där förhållandet mellan de båda typerna av kontroller närmar sig de lagstadgade kraven.

Det totala antalet överträdelser som upptäcktes vid kontroller i företagslokaler och på vägarna ökade jämfört med den senaste rapporten, särskilt när det gäller överträdelser som upptäcktes

[34] Cypern, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Italien, Portugal, Slovakien, Slovenien och Sverige.
[35] Cypern, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Italien, Polen, Portugal, Slovakien och Sverige.
[36] Frankrike, Tyskland, Grekland, Italien, Portugal, Slovenien och Sverige.

i lokaler. Frekvensen av konstaterade överträdelser i företagslokaler är fortfarande högre än frekvensen av konstaterade överträdelser på vägarna, vilket bekräftar att riktade kontroller i lokaler är effektivare än slumpmässiga vägkontroller. Den genomsnittliga frekvensen av konstaterade överträdelser i företagslokaler ökade dessutom jämfört med den senaste rapporteringsperioden.

Frekvensen av konstaterade överträdelser varierar avsevärt i hela EU (från 0,08 till 12,40). Detta tyder på att det är absolut nödvändigt att bättre rikta kontrollerna. Tillgång till uppgifter, bl.a. riskvärdering, vid vägkontroller har stor betydelse framför allt vad gäller att rikta kontrollerna bättre och minska antalet onödiga ”rena” kontroller, dvs. kontroller där inga överträdelser konstateras. Väginspektörernas tillgång till riskvärderingsuppgifter blir obligatorisk enligt 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. Kommissionen kommer att ägna särskild uppmärksamhet åt gemensamma tillsynsåtgärder under nästa period.

De olika typernas andel av överträdelserna är fortfarande ungefär densamma som under den senaste rapporteringsperioden. Vid kontroller i företagens lokaler utgör överträdelser med anknytning till avsaknad av körtidsregistrering närmare en tredjedel av alla konstaterade överträdelser, vilket tyder på att företag har svårigheter att lagra relevanta uppgifter på lämpligt sätt. Överträdelser avseende raster, viloperioder och körtid utgör däremot närmare hälften av alla konstaterade överträdelser på vägarna.

När det gäller genomförandet av direktiv 2002/15/EG gör bristen på jämförbara kvantitativa uppgifter och kvalitativ information i många nationella rapporter det svårt att göra en djupgående bedömning. 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 noterar att den övergripande tillsynen och efterlevnaden förbättrades under de aktuella rapporteringsperioderna, efter det att mobilitetspaket I började tillämpas. Kommissionens har antagit en genomförandeakt om en harmoniserad riskvärderingsformel[37] som gör det möjligt för tillsynsmyndigheter att snabbt känna igen profilen för det företag som de tänker kontrollera och veta om det har en låg riskvärdering (få lagöverträdelser) eller en hög riskvärdering (många lagöverträdelser). Fjärravläst tidig upptäckt av eventuell manipulering eller eventuellt missbruk av digitala färdskrivare gör det dessutom möjligt för tillsynsmyndigheterna att välja vilka fordon som ska kontrolleras. Kommissionen kommer att

[37] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/695 av den 2 maj 2022 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG vad gäller den gemensamma formeln för beräkning av ett transportföretags riskvärdering (EUT L 129, 3.5.2022, s. 33).

fortsätta att undersöka hur digitaliserings- och automatiseringsteknik kan bidra till smartare efterlevnadskontroller (mer ändamålsenliga, effektiva, papperslösa och baserade på tillgång till och utbyte av digitala uppgifter).

Kommissionen framhåller vikten av att medlemsstaterna lämnar in fullständiga uppsättningar av uppgifter om genomförandet av sociallagstiftningen på vägtransportområdet i enlighet med artikel 13 i direktiv 2002/15/EG, artikel 10g i rådets direktiv 96/53/EG och artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006. Kommissionen kommer att stärka övervakningen av hur medlemsstaterna fullgör sina rapporteringsskyldigheter. Samtidigt kommer kommissionen att undersöka tekniska möjligheter att göra rapporteringen smartare och enklare för medlemsstaterna.

Kommissionen kommer dessutom att fortsätta arbetet med att förbättra övervakningen av genomförandet och efterlevnaden av sociallagstiftningen på vägtransportområdet med hjälp av medlemsstaterna. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att i enlighet med direktiv 2002/15/EG medta arbetsmarknadsparternas ståndpunkter om genomförandet av arbetstidsreglerna.