EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 18.10.2018
COM(2018) 698 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet under perioden 2015–2016 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

{SWD(2018) 439 final}

I. Inledning

Denna rapport ger en översikt över genomförandet av EU:s sociallagstiftning på området vägtransporter i medlemsstaterna för perioden 1 januari 2015 till 31 december 2016. Den lyfter också fram de viktigaste utmaningarna i genomförandet och tillämpningen av de relevanta rättsliga bestämmelser som anges i följande fyra rättsakter:

1) Förordning (EG) nr 561/2006[1] (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/EG[2] (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 om nattarbete. Det gäller för förare som omfattas av förordningen om körtid.

3) Direktiv 2006/22/EG[3] (även kallat **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] (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 på artikel 13 i arbetstidsdirektivet[5], innehåller kvantitativa och kvalitativa uppgifter om kontroller på vägarna och i företagens lokaler samt om konstaterade överträdelser. Det anges också hur man har använt undantagen enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 561/2006[6]. Slutligen innehåller den kvalitativ information om genomförandet av arbetstidsdirektivet. Ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar kompletterar kommissionens rapport med

[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. 36).

[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 tillställa 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.

[6] Se avsnitt 14 i följedokumentet.

uppgifter om sanktioner, samarbete mellan medlemsstaterna, kommentarer från tillsynsmyndigheter och annan mer detaljerad statistik. Rapporten är uppdelad i fyra avsnitt: I avsnitt I sammanfattas kvaliteten och punktligheten för inlämnade nationella uppgifter. I avsnitt II finns analysen av de nationella uppgifterna om kontroller och överträdelser. I avsnitt III ges en beskrivande redogörelse för medlemsstaternas genomförande av direktiv 2002/15/EG. I avsnitt IV, slutligen, finns rapportens huvudslutsatser.

Inlämnande av uppgifter

De nationella rapporterna om genomförandet av bestämmelserna i direktiv 2002/15/EG och förordning (EG) nr 561/2006 måste inlämnas med användning av den reviderade enhetliga rapporteringsblankett som upprättats genom kommissionens genomförandebeslut av den 30 mars 2017[7].

Alla medlemsstater har lämnat in sina nationella uppgifter, men många kom inte in i tid. Uppgiftskvaliteten fortsätter att förbättras när det gäller förordning (EG) nr 561/2006. Nästan alla medlemsstater[8] tillhandahöll den begärda uppdelningen av detaljerad statistik om efterlevnadskontroller som utförts på vägarna och i företagens lokaler. Förbättringar kan emellertid göras med avseende på information om sanktioner, internationellt samarbete, ändringar i nationell lagstiftning eller slutsatser som dras.

Medlemsstaterna informerade dessutom kommissionen om nationella beviljade undantag från bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 561/2006. En uppdaterad förteckning över undantag är uppförd i följedokumentet och finns också tillgänglig på kommissionens webbplats[9].

När det gäller informationen om genomförandet av arbetstidsdirektivet har inte alla medlemsstater lämnat sådan information[10] och endast ett fåtal medlemsstater har lämnat statistiska uppgifter om kontroller och deras resultat[11]. Många medlemsstater angav att inga förändringar hade skett under rapporteringsperioden avseende deras nationella lagstiftning för att förklara bristen på information som tillhandahållits. Sammantaget tillhandahölls mycket få uppdaterade kvantitativa uppgifter av medlemsstaterna, vilket gör en bedömning svår. För att rapporten ska kunna uppfylla kraven i artikel 17 i förordningen om körtid insisterar kommissionen därför på att mer omfattande kvalitativa och kvantitativa uppgifter om genomförandet av direktiv 2002/15/EG och dess tillsyn bör tillhandahållas för nästa rapporteringsperiod.

II. Genomförande av förordning (EG) nr 561/2006 i EU

[7] C(2017) 1927 final.
[8] Förutom Danmark som inte lämnade detaljerade uppgifter från vägkontroller, särskilt för fordon som stoppades pga. typ och registreringsland eller färdskrivare såväl som uppgifter om den konstaterade överträdelsen. De danska myndigheterna meddelade kommissionen att fullständiga uppgifter skulle lämnas från och med januari 2017.
[9] Tillgänglig på https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf.
[10] Inga rapporter har inkommit från Belgien, Kroatien, Grekland, Ungern, Lettland, Nederländerna och Spanien.
[11] Kvantitativa uppgifter lämnades av Österrike, Cypern, Tjeckien, Finland, Frankrike, Luxemburg och Polen.

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 företagens lokaler, för alla transportkategorier. Dessa kontroller bör varje år omfatta ett stort och representativt urval av mobila arbetstagare, förare, transportföretag och fordon. I artikeln anges också att det lägsta antalet kontroller ska omfatta minst 3 % av arbetsdagarna för förare[12] av fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

De nationella uppgifter som lämnats till kommissionen visar att det totala antalet arbetsdagar[13] som kontrollerats i EU sjönk med cirka 12,8 %, vilket innebär en minskning från 151 miljoner till 131,7 miljoner kontrollerade arbetsdagar. Detta är en mer markant minskning jämfört med minskningen med 4,8 % mellan de föregående rapporteringsperioderna 2011–2012 och 2013–2014. Men när man tittar på de nationella siffrorna verkar det som att denna minskning främst kan förklaras av en minskning av arbetsdagar som kontrolleras i tre medlemsstater[14]. Mer detaljer finns i den åtföljande rapporten.

Som illustreras i Figur 1 nedan **är det totala EU-genomsnittet av kontrollerade arbetsdagar 6,3 %** (det var 7 % 2013–2014), vilket är två gånger högre än vad som krävs enligt direktivet.

De flesta medlemsstater kontrollerade fler arbetsdagar än det minimum som krävs enligt direktivet. Tre medlemsstater har dock inte uppfyllt minimikravet på 3 %, dvs. Grekland, Nederländerna och Malta. Medan Malta och Nederländerna[15] låg något under minimikravet, är antalet kontrollerade arbetsdagar som rapporterats av Grekland betydligt lägre än minimikravet och fortsätter att minska jämfört med tidigare år. Kommissionen kommer att fortsätta att övervaka utvecklingen i dessa medlemsstater och kommer, med utgångspunkt i de allvarligaste fallen, att vidta åtgärder för att säkerställa en korrekt tillämpning av direktiv 2006/22/EG.

I artikel 2 i direktiv 2006/22/EG anges förhållandet mellan de arbetsdagar som ska kontrolleras på vägarna och i företagens lokaler, dvs. 30 % respektive 50 %. Det bör betonas att 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 sex den nödvändiga balansen mellan andelen lokal- och vägkontroller. **I genomsnitt har 74 % av de**

[12] Denna siffra är härledd per medlemsstat genom antalet arbetsdagar i två år och antalet registrerade fordon som omfattas av förordningen under den perioden.
[13] Termen ”arbetsdagar” används omväxlande med begreppet ”arbetade dagar” av en förare i den relevanta lagstiftningen: Förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG och beslut (EU) 2017/1013.
[14] Tyskland, Rumänien och Frankrike. Observera att uppgifter från tre delstater saknas i den tyska nationella rapporten.
[15] Nederländerna har ett system med ”övervakning grundat på förtroende” som indirekt omfattar fler arbetsdagar för förare och indirekt skulle möjliggöra för dem att uppfylla minimikravet.

kontrollerade arbetsdagarna gjorts på vägarna medan 26 % kontrollerades genom inspektioner i lokaler. Detta representerar en liten ökning av lokalkontrollerna jämfört med förra året då de uppgick till 23 %. Som redan framgår av den senaste rapporten låg Irland under det 30-procentiga minimikravet för vägkontroller med sina 7 %. För mer information om andelen väg- och lokalkontroller uppdelade efter medlemsstat, se figur 2.

1.1 Vägkontroller

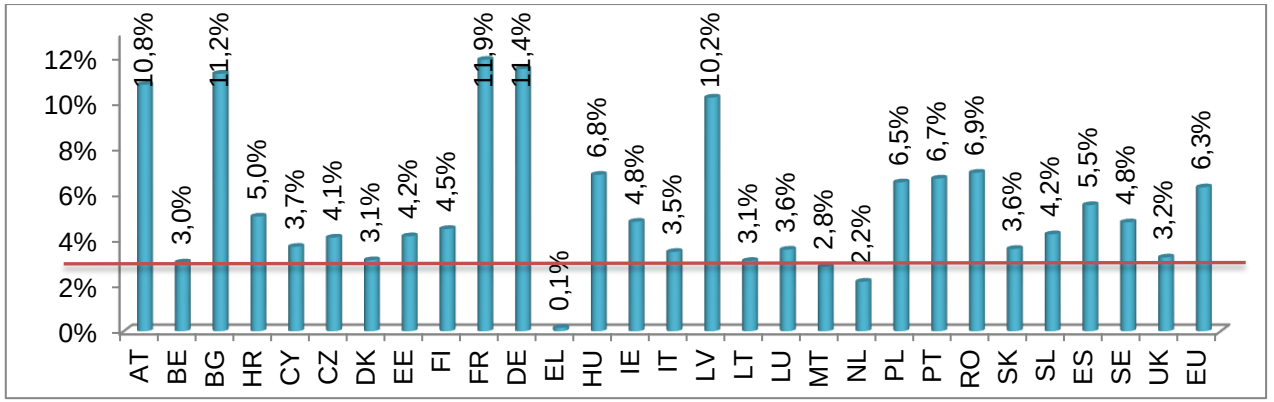
Totalt kontrollerades 8 162 703 fordon[16] och 5 846 011 förare på vägarna i hela EU. Den stora skillnaden mellan dessa två siffror kan förklaras av ofullständiga uppgifter från Tyskland och Finland[17], som endast utgör en del av det totala antalet förare som kontrolleras på vägarna.

Jämfört med den senaste rapporten för åren 2013–2014 ökade antalet kontrollerade fordon med 24 %. Det beror främst på en betydande ökning av de kontrollerade fordon som rapporterats av Tyskland och Finland jämfört med den senaste rapporteringsperioden[18]. Antalet förare som kontrollerades minskade med 22 % jämfört med 2013–2014. Detta kan emellertid också förklaras huvudsakligen av den betydande minskningen av antalet förare som Tyskland rapporterade mellan 2013–2014 och 2015–2016, liksom den kumulativa effekten av mindre minskningar i flera andra medlemsstater[19].

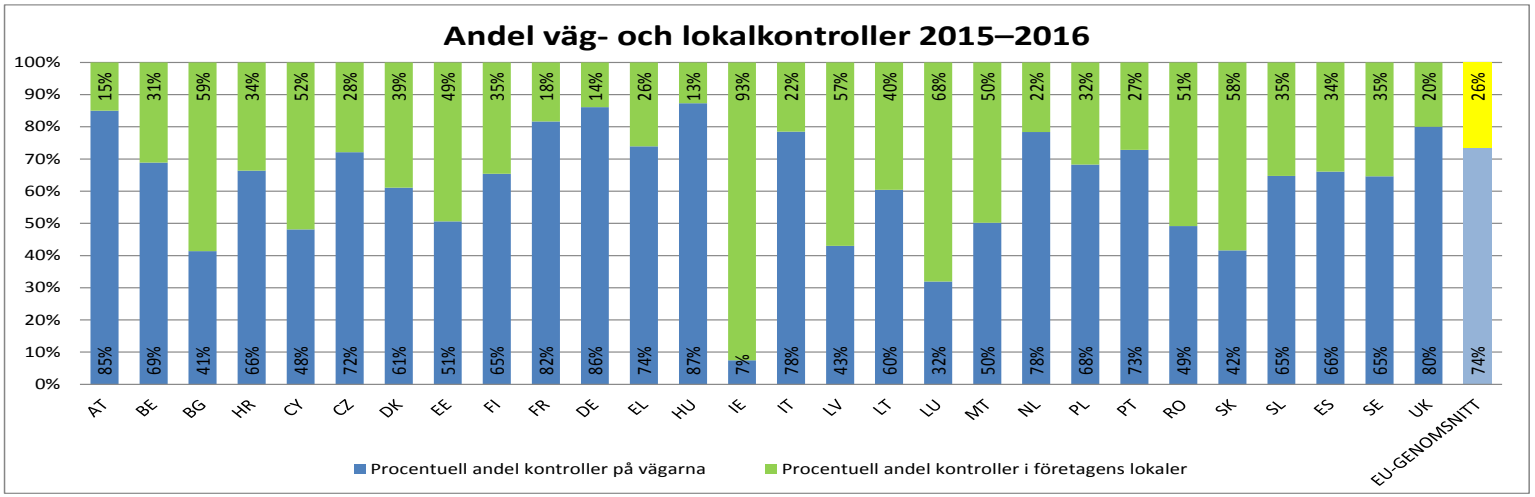
Baserat på fordonets registreringsland var 63 % av de fordon som kontrollerades i EU inhemska fordon, 32 % kom från andra EU-medlemsstater och 6 % var fordon registrerade i tredjeländer[20]. Sammantaget är de flesta fordon som kontrolleras på vägarna (91 % av det totala antalet) varutransportörer, medan endast 9 % transporterar passagerare. Mer detaljer finns i följedokumentet under avdelning 4[22].

Under 2015–2016 var 72 % 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 endast bör göras om 90 % av de kontrollerade fordonen är utrustade med digitala färdskrivare[21].

[16] Här ingår inte uppgifter från Danmark.
[17] Antalet kontrollerade fordon inkluderar uppgifter som samlats in av både polisen och tullen, medan antalet förare som kontrollerats på vägarna inte inkluderar förare som kontrollerats av polisen. Därför återspeglas antalet förare som kontrollerats av polisen inte i dessa siffror.
[18] Detta innebär en ökning med 1 081 586 fler kontrollerade fordon som rapporterats av Finland och 1 312 597 av Tyskland.
[19] Bulgarien, Tjeckien, Frankrike, Finland, Polen, Rumänien och Spanien.
[20] Uppgifter från Tyskland och Finland ingick inte i dessa beräkningar på grund av inlämnande av ofullständiga uppgifter.
[21] Artikel 2.3 i direktiv 2006/22/EG.



Figur 1: Procentuell andel kontrollerade arbetsdagar per medlemsstat[22]



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

[22] Uppgifterna för Finland inkluderar inte dagar som betraktas som förarens veckovila, så det faktiska antalet arbetsdagar som kontrolleras är mycket högre.

1.2 Kontroll i företagens lokaler

Totalt kontrollerades 146 967 transportföretag under perioden 2015–2016, vilket är ett liknande resultat jämfört med 2013–2014[23]. Under dessa kontroller i lokaler kontrollerades cirka 34,8 miljoner arbetsdagar, vilket motsvarar en liten ökning med 1 % jämfört med föregående rapport. Sammantaget kontrollerade medlemsstaterna omkring 663 000 förare under 2015–2016, vilket är 12 % färre jämfört med 2013–2014.

2. Överträdelser

Nästan alla medlemsstater[24] lämnade uppgifter om konstaterade överträdelser, men inte alla[25] tillhandahöll uppgifter om typerna av överträdelser. **Det totala antalet anmälda överträdelser var omkring 3,46 miljoner, vilket är en ökning med 6 % jämfört med den senaste rapporten (3,3 miljoner)**. Den svaga ökningen kan förklaras av det faktum att Lettland för första gången har angett antalet överträdelser[26], vilket nästan skulle utjämna skillnaden med den senaste rapporten. De överträdelser som upptäcktes i lokalerna ökade med 19 % och överträdelser som upptäcktes på vägarna minskade med 3 %. Andelen för överträdelser på vägarna minskade från 63 % till 58 % av de totala konstaterade överträdelserna jämfört med den senaste rapporten.

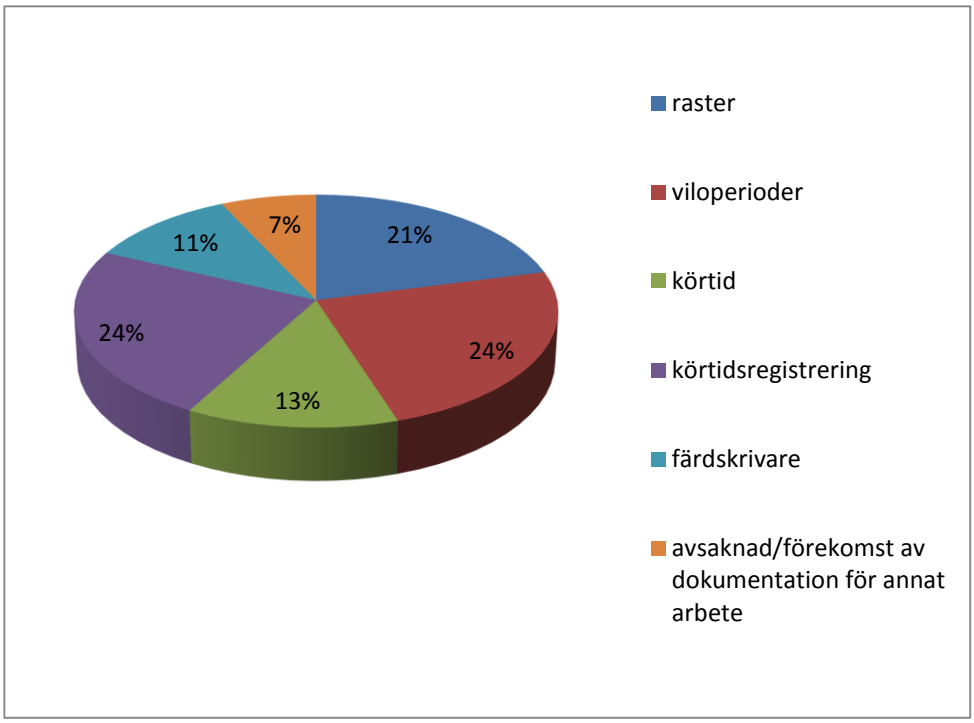
Andelen typer av överträdelser förblev liknande, med vissa små förändringar. Figur 3 nedan visar andelen av överträdelser som konstaterats 2015–2016 och den typ av bestämmelse som överträddes. Jämfört med den senaste rapporten minskade överträdelser avseende raster och körtid från 23 % till 21 % respektive 16 % till 13 %, medan överträdelser avseende körtidsregistrering ökade från 17 % till 24 %. Av alla konstaterade överträdelser i hela EU, både på vägar och i lokaler, **utgör överträdelser avseende viloperioder 24 %** (25 % i den senaste rapporten), **färdskrivare [27] 11 %** (10 % i den senaste rapporten) **och avsaknad/förekomst av dokumentation för annat arbete 7 %** (8 % i den senaste rapporten).

När man tittar på utvecklingen sedan 2007, som presenteras i figur 4, verkar det som om överträdelser avseende raster och körtider gradvis har minskat. I stället har det skett en kontinuerlig ökning av konstaterade överträdelser när det gäller körtidsregistrering, som steg från 14 % till 24 %, medan överträdelser avseende vila var fortsatt hög under årens lopp.

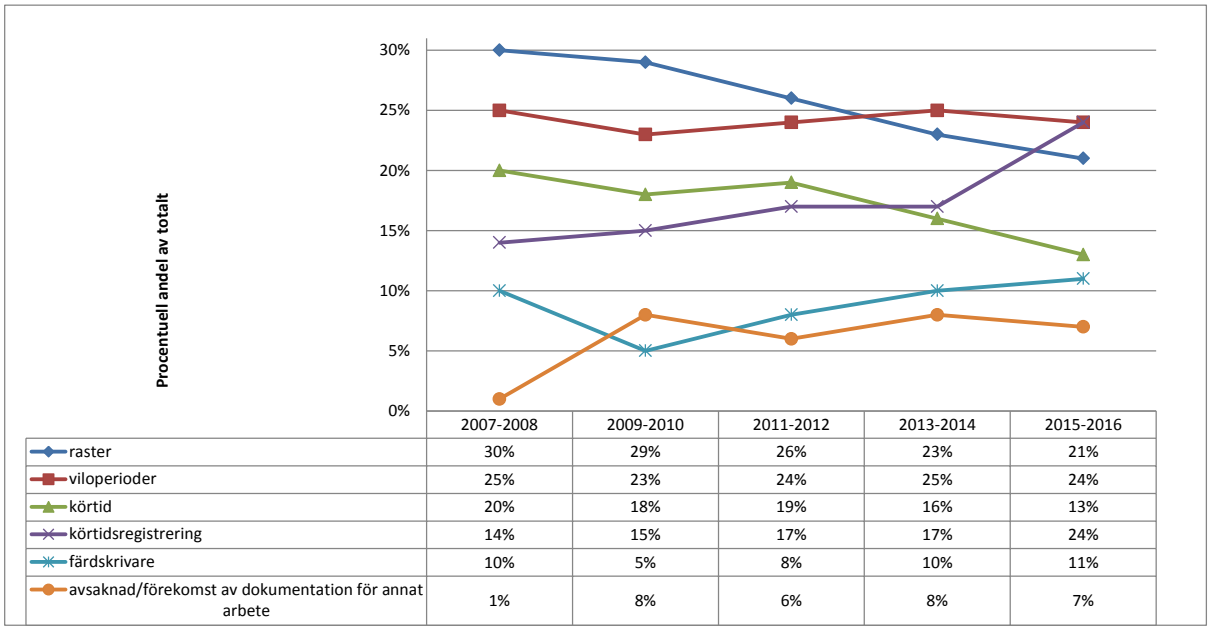
Den genomsnittliga överträdelsefrekvensen, som beräknas utifrån 100 arbetsdagar som kontrollerats i lokaler och på vägarna, har ökat från 2,17 under 2013–2014 till 2,6. **Frekvensen av konstaterade överträdelser i företgaslokaler är fortfarande dubbelt så**

[23] 147 606 transportföretag har kontrollerats.
[24] Förutom Danmark som inte lämnade uppgifter om överträdelser på vägarna.
[25] Danmark, Finland lämnade inte uppgifter om överträdelser på vägarna och Lettland lämnade inte uppgifter om kontroller i lokaler.
[26] Lettlands myndigheter förklarade att de tidigare har skickat information om antalet företag där överträdelser hade konstaterats.
[27] Överträdelser avseende färdskrivare hänför sig till felaktig funktion och missbruk eller manipulation av färdskrivaren.

hög som graden av konstaterade överträdelser på vägarna, vilket illustrerar att kontroller i lokaler är mycket effektivare än tillfälliga vägkontroller.



Figur 3: Typer av överträdelser vid vägkontroller och kontroller i lokaler 2015–2016



	2007-2008	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016
raster	30%	29%	26%	23%	21%
viloperioder	25%	23%	24%	25%	24%
körtid	20%	18%	19%	16%	13%
körtidsregistrering	14%	15%	17%	17%	24%
färdskrivare	10%	5%	8%	10%	11%
avsaknad/förekomst av dokumentation för annat arbete	1%	8%	6%	8%	7%

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

2.1 Konstaterade överträdelser vid vägkontroller

Under 2015–2016 konstaterades omkring 2 miljoner överträdelser på vägarna, vilket är en minskning med ca 3 % jämfört med den senaste rapporteringsperioden. EU-genomsnittet för konstaterade överträdelser på vägarna är 2,17 per 100 kontrollerade arbetsdagar, vilket är en mindre ökning jämfört med 1,77 i den senaste rapporten. I genomsnitt visade sig 58 % av överträdelserna ha begåtts av inhemska förare.

2.2 Konstaterade överträdelser vid kontroller i företagens lokaler

De konstaterade överträdelserna i lokaler uppgick till ca 1,48 miljoner, vilket är en ökning med 21 % jämfört med den senaste rapporten. Den genomsnittliga överträdelsefrekvensen per 100 kontrollerade arbetsdagar är 4,19, vilken ökade med 18 % jämfört med senaste genomsnittet 3,54 under 2013–2014. Ökningen kan delvis förklaras av den höga överträdelsefrekvensen som för första gången rapporterats av Lettland[28]. Tidigare har överträdelsefrekvenserna visat en tendens att minska från 8,65 under 2009–2010 och 5,29 under 2011–2012.

Genomsnittlig överträdelsefrekvens som konstaterats i lokaler per företag har nästan tredubblats från 12,77 till 36,57. Detta kan främst förklaras av det faktum att detta är den första rapporteringsperioden för vilken kommissionen mottog denna information från alla medlemsstater[29].

2.3 Antal tillsynstjänstemän och utrustning för att analysera färdskrivare

Under perioden 2015–2016 arbetade 61 503 tillsynstjänstemän med kontroller i hela EU. Detta antal var stabilt jämfört med 2013–2014.

Under rapporteringsperioden 2015–2016 utbildades 23 725 tillsynstjänstemän i EU för att analysera den digitala färdskrivaren. Antalet minskade med 5,7 % jämfört med 2013–2014. Det finns också en minskande tendens när det gäller antalet utrustningsenheter som tillhandahållits tillsynstjänstemännen för att analysera färdskrivaren, eftersom de minskade med 5,5 % jämfört med den senaste rapporten och med tanke på att minskningen mellan 2013–2014 och 2011–2012 var 8 %.

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. Fyra medlemsstater[30]

[28] Lettland förklarade att de tillhandahållna siffrorna för de senaste rapporterna visade antalet företag där överträdelser konstaterades i stället för antalet konstaterade överträdelser.
[29] I den sista rapporten har fyra medlemsstater inte lämnat uppgifter.
[30] Kroatien, Cypern, Finland och Grekland.

lämnade inga uppgifter om antalet samordnade kontroller. Av de medlemsstater som lämnade uppgifter uppfyllde 15 medlemsstater[31] det erforderliga antalet samordnade kontroller per år.

De rapporterade siffrorna om gemensamma tillsynsåtgärder är mycket lika dem från rapporten för 2013–2014. Samarbetet mellan medlemsstaterna gäller mest angränsande medlemsstater. När det gäller den sista rapporteringsperioden uppgav även knappt hälften av medlemsstaterna att samordningen äger rum inom ramen för Euro Contrôle Route (ECR). Flera medlemsstater uppgav att ECR visat sig vara användbar vid utbyte av information om bästa tillsynspraxis, ny teknik och uppgiftsutbyte. Vissa medlemsstater nämnde också sitt aktiva deltagande i att anordna sessioner för att dela erfarenheter, t.ex. seminarier, masterklasser och bilaterala vägkontroller.

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 gemensamma regler, trafiksäkerhet och harmonisering av arbetsförhållandena. Därför har Europeiska kommissionen lagt fram ett lagstiftningsförslag som en del i det första mobilitetspaketet som antogs i maj 2017 för att främja och stärka samarbetet och den ömsesidiga hjälpen mellan medlemsstaterna och säkerställa mer effektiv och konsekvent tillsyn av de gällande bestämmelserna[32]. Dessutom antog kommissionen 2018 ett förslag om att skapa en europeisk arbetsmyndighet, vars övergripande mål är att säkerställa en rättvis rörlighet på arbetsmarknaden inom den inre marknaden[33]. En av arbetsmyndighetens huvuduppgifter skulle bestå i att stödja samarbete mellan medlemsstaterna i gränsöverskridande tillsyn och underlätta gemensamma inspektioner, inbegripet inom EU:s sociallagstiftning på vägtransportområdet. I praktiken skulle denna myndighet ge de nationella myndigheterna operativt och tekniskt stöd för att utbyta information, utveckla dagliga samarbetsförfaranden och underlätta medlemsstaternas gemensamma inspektioner.

III. Analys av uppgifter om genomförandet av direktivet om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (direktiv 2002/15/EG)

1. Inledning

Detta kapitel handlar om medlemsstaternas genomförande av direktiv 2002/15/EG, även kallat arbetstidsdirektivet, under 2015–2016. 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.

2. Tillämpningsområde för direktiv 2002/15/EG

[31] Österrike, Tjeckien, Tyskland, Frankrike, Ungern, Irland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Rumänien, Slovakien, Spanien, Sverige och Storbritannien.
[32] COM(2017) 278 final
[33] COM(2018) 131 final

Direktivet innehåller regler om bland annat lämpliga raster under arbetsperioden, längsta 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 speciallag (*lex specialis*) till det allmänna direktivet 2003/88/EG[34] om arbetstid, som innehåller grundläggande krav för arbetstidens förläggning för arbetstagare på alla områden. Artikel 31 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna innehåller dessutom 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

När det gäller föregående rapporteringsperiod skickades ett gemensamt rapporteringsformat som kommissionen[35] utarbetat till medlemsstaterna för att underlätta rapporteringen och minska den administrativa bördan. Fem medlemsstater[36] lämnade inga uppgifter om genomförandet av direktiv 2002/15/EG. Kvaliteten på den information som lämnats av andra medlemsstater skiljer sig avsevärt, och många medlemsstater lämnade knappa och ofullständiga uppgifter[37]. Vissa medlemsstater förklarade att inga förändringar hade skett mellan de två rapporteringsperioderna. Uppdaterade statistiska uppgifter om kontroller och överträdelser saknas dock i rapporterna från ett stort antal medlemsstater. De mest kompletta rapporterna brukar innehålla information om institutionell organisation, genomförandeproblem och vissa kvantitativa uppgifter. Resultatet av denna analys, på grund av det stora antalet ofullständiga rapporter, kan emellertid inte anses vara representativt för hela Europeiska unionen. Ytterligare insatser förväntas från medlemsstaterna för nästa rapporteringsperiod avseende information om genomförandet av direktiv 2002/15/EG, vilket bör möjliggöra en mer omfattande utvärdering. Kommissionen får besluta att vidta rättsliga åtgärder mot medlemsstaterna för att de inte följer kravet att lämna in de uppgifter som anges i kommissionens beslut om upprättande av ett rapporteringsformat[38].

4. Genomförandet i medlemsstaterna

Ingen av de medlemsstater som har lämnat in en rapport angav någon ändring av lagstiftningen om genomförande av direktiv 2002/15/EG under åren 2015–2016.

[34] 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).
[35] Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2017/1030 av den 30 mars 2017 om upprättande av den enhetliga rapporteringsblankett som avses i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006: EUT L 153, 16.6.2017, s. 28.
[36] Belgien, Grekland, Spanien, Lettland och Kroatien.
[37] Bulgarien, Danmark, Ungern, Italien, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Portugal, Rumänien och Storbritannien.
[38] C(2017) 1927 final.

Sammanfattningsvis var de senaste ändringarna av den nationella lagstiftningen i de flesta medlemsstater relaterade till inkluderandet av förare som är egenföretagare inom ramen för deras nationella lag om arbetstid och hade redan rapporterats i rapporten för 2013–2014.

Ingen tendens kunde fastställas beträffande genomförandeproblem i samband med direktiv 2002/15/EG. Dessa hänför sig snarare till de nationella sammanhangen och specifika problem som uppstår i vissa medlemsstater. I sin rapport nämner Italien exempelvis frågor om behovet av att förtydliga vissa definitioner som fastställs i direktivet. Detta gäller ”den tid som ägnas åt allt arbete som avser vägtransporter” och ”de perioder då den mobila arbetstagaren inte fritt kan disponera sin tid”. I Tjeckien har ett nytt arbetsmönster genom vilket en anställd (förare) arbetar för två arbetsgivare (transportföretag) orsakat svårigheter vid genomförandet av direktivet. Sådana förfaranden rapporterades förvisso som svåra att bevisa eftersom endast ett transportföretag som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 är skyldigt att begära en kopia av en arbetstidspost från en annan arbetsgivare.

När det gäller övervakningen av genomförandet av direktivet betonade flera medlemsstater[39] vikten av att ge råd och vägledning till sektorn om hur man ska följa den komplexa sociallagstiftningen på vägtransportområdet. Litauen angav t.ex. att riktlinjer för krav och instruktioner utfärdas till arbetsgivare. På liknande sätt använder de irländska myndigheterna en stegvis strategi som innefattar en kombination av råd och vägledning och användningen av formella anvisningar innan de åtar sig åtal. I Sverige skapar myndigheterna under inspektionerna en dialog med arbetsgivaren eller egenföretagaren i syfte att se till att de ska förstå bestämmelserna och vidta de åtgärder som behövs för att följa dem. Denna metod ansågs vara värdefull av Slovakien som rapporterade att situationen med avseende på utbildning och kunskap om lagstiftningen bland förare och arbetsgivare hade förbättrats jämfört med tidigare år.

Slutligen, när det gäller domstolsprövning av nationella domstolar, rapporterade ingen av medlemsstaterna några betydande nationella domstolsavgöranden som tolkade direktiv 2002/15/EG under 2015–2016.

4.1. Överträdelser av arbetstidsbestämmelserna

Vissa medlemsstater [40] informerade om möjligheten i första instans att begära att en konstaterad överträdelse åtgärdas inom en fastställd tidsperiod. I fall där man misslyckas med att ta itu med bristen kommer brottsbekämpande myndigheter att gå vidare med sina respektive sanktioner. Detta innebär att de inleder administrativa förfaranden i Österrike och Slovakien och/eller utfärdar böter i Estland och Finland.

Endast åtta medlemsstater[41] lämnade kvantitativa uppgifter om konstaterade överträdelser, vilket t.o.m. är färre än för den senaste rapporteringsperioden där tio medlemsstater hade lämnat denna information. Det otillräckliga antalet bidrag möjliggör inte att några relevanta

39 Irland, Litauen, Slovakien och Sverige.
40 Österrike, Estland, Finland och Slovakien.
41 Österrike, Cypern, Tjeckien, Finland, Frankrike, Irland, Luxemburg och Polen.

EU-omfattande slutsatser dras. Alla medlemsstater uppmanas därför att inkludera dessa uppgifter i rapporterna framöver.

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

Endast tio medlemsstater angav tydligt att samråd har hållits med de berörda parterna inom ramen för denna rapportering[42]. Detta antal är oförändrat jämfört med den senaste rapporten, men fortfarande lågt jämfört med tidigare år[43]. I alla medlemsstater bestod detta samråd i att få synpunkter från företrädare för arbetsgivare och fackföreningar. I sex av tio medlemsstater hölls samråd med arbetsmarknadens parter, men deras synpunkter gav inte upphov till en särskild del av rapporten[44]. Synpunkterna införlivades istället i hela dokumentet. I ett fåtal fall nämndes bara i rapporten att arbetsmarknadens parter inte hade några kommentarer. Detta gör det omöjligt att vidare analysera synpunkterna från arbetsmarknadens parter, eftersom deras svar inte utgör ett representativt urval[45]. Kommissionen 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.

IV. Slutsatser

Under perioden 2015–2016 har alla utom tre medlemsstater[46] uppfyllt minimikravet för arbetsdagar som ska kontrolleras. Den största delen av kontrollerade arbetsdagar utförs fortfarande vid vägkontroller och trots att andelen kontroller som utförs i lokaler ökar har endast sex av 28 medlemsstater uppnått den föreskrivna fördelningen att minst 50 % av kontrollerna ska utföras i lokaler och minst 30 % på vägarna.

Uppgifter som lämnats av medlemsstaterna för denna rapportperiod bekräftar utvecklingen av en kontinuerlig minskning av antalet kontrollerade arbetsdagar. För 2015–2016 kan detta främst förklaras av en betydande minskning av kontrollerade arbetsdagar i Frankrike, Tyskland och Rumänien. Detta ledde också till en liten minskning av genomsnittet av arbetsdagar som kontrollerades på EU-nivå.

Trots att antalet kontrollerade arbetsdagar har minskat kraftigt har antalet konstaterade överträdelser ökat något. Ökningen beror till stor del på ett större antal överträdelser som konstaterats i en medlemsstat[47], men kan också innebära att kontrollerna blev mer effektiva i allmänhet. Till skillnad från vägkontroller har frekvensen konstaterade överträdelser i lokaler ökat och är dubbelt så hög som vid vägkontrollerna. Frekvensen konstaterade överträdelser

[42] Cypern, Estland, Finland, Frankrike, Irland, Italien, Litauen, Polen, Slovenien och Slovakien.
[43] Tio medlemsstater höll samråd med de berörda parterna för den senaste rapporteringsperioden och 16 för rapporteringsperioden 2011–2012.
[44] Cypern, Estland, Finland, Frankrike, Litauen, Polen.
[45] Irland, Italien, Slovenien och Slovakien.
[46] Grekland, Malta och Nederländerna.
[47] Lettland.

per kontrollerat transportföretag har tredubblats. Detta kan vara en kombinerad effekt av effektivare tillsyn och fler begångna överträdelser.

Frekvensen konstaterade överträdelser varierar betydligt i EU och endast en liten grupp medlemsstater[48] har rapporterat över två tredjedelar av de konstaterade överträdelserna i EU. Det är värt att betona att vissa medlemsstater, som har mycket låga överträdelsefrekvenser, ligger bland de främsta sju medlemsstaterna som har den högsta procentsatsen av kontrollerade arbetsdagar.

De olika typernas andel av överträdelserna är fortsatt likartad jämfört med den senaste rapporteringsperioden. Det finns emellertid två tendenser som man kan notera: antalet konstaterade överträdelser vid manipulering av färdskrivaren har ökat jämfört med de andra typerna av överträdelser som upptäckts på vägarna, och kontroller i lokaler visar att det finns en väsentlig ökning av överträdelser som är relaterade till körtidsregistrering, som antingen är ofullständiga eller felaktiga. Detta kan tyda på att företag och/eller förare har svårigheter att lagra relevanta uppgifter på lämpligt sätt. Tillsynstjänstemän rapporterade också att avsevärt lägre böter för avsaknad av körtidsregistrering jämfört med böterna för alltför långa körtider eller otillräckliga viloperioder skulle kunna uppmuntra förare och aktörer att dölja de register som kan avslöja överträdelser som leder till högre straff. Ikraftträdandet av kommissionens förordning (EU) 2016/403 den 1 januari 2017 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser49 kan avskräcka utvecklingen eftersom avsaknad av körtidsregistrering klassificeras som en mycket allvarlig överträdelse och därför bör leda till böter som står i proportion till allvarlighetsgraden.

Ökningen av konstaterade överträdelser avseende missbruk och manipulering av färdskrivaren visar också att det är nödvändigt att så snart som möjligt utföra en mer intrångsskyddad version av färdskrivare, dvs. den smarta färdskrivaren, vilken kommer att vara obligatorisk i nya fordon fr.o.m. den 15 juni 2019. Den smarta färdskrivaren kommer att ha en ny uppsättning kommunikationsmöjligheter som är mer avancerade än den nuvarande digitala färdskrivaren, t.ex. satellitbaserad geolokalisering eller korthållskommunikation för överföring av information till tillsynsmyndigheter.

Avseende samordnade kontroller uppfyllde 15 medlemsstater[50] kravet på sex samordnade gemensamma kontroller per år, vilket liknar resultaten från den senaste rapporten. Sammantaget betonade medlemsstaterna att samordnade kontroller var ett värdefullt sätt att dela, bevara och förbättra kompetens och kunskap. Kommissionen uppmanar därför medlemsstaterna att ytterligare stärka sina insatser för att förbättra det internationella samarbetet. Kommissionens förslag som lagts fram som en del av mobilitetspaket I syftar till

[48] Tyskland, Polen, Österrike, Lettland och Italien.
[49] Kommissionens förordning (EU) 2016/403 av den 18 mars 2016 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG (EUT L 74, 19.3.2016, s. 8).
[50] Österrike, Tjeckien, Tyskland, Frankrike, Ungern, Irland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Rumänien, Slovakien, Spanien, Sverige och Storbritannien.

att öka det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna, vilket också bör leda till bättre utbyte av bästa praxis och expertis på tillsynsområdet. Detta inbegriper ett förslag om mer strukturerat och regelbundet utbyte av uppgifter och information mellan nationella tillsynsmyndigheter avseende tillämpningspraxis och kontroll av aktörer som är verksamma i gränsöverskridande verksamheter. Samarbetet mellan tillsynsmyndigheter och gemensamma inspektioner ingår också i den nyligen föreslagna europeiska arbetsmyndighetens uppgifter som bör bidra till att samordna medlemsstaternas insatser på området.

När det gäller genomförandet av direktiv 2002/15/EG om arbetstider gjorde ofullständigheten i de mottagna nationella rapporterna det inte möjligt att göra en fördjupad analys. Kommissionen vill betona vikten av denna rapportering och att rättsliga åtgärder kan inledas mot medlemsstaterna för att de inte uppfyller kravet att lämna in de uppgifter som anges i kommissionens beslut om upprättande av ett rapporteringsformat [51] . Sammantaget rapporterade medlemsstaterna inte om några förändringar av deras lagstiftning avseende ändringar om arbetstid eller om några domstolsavgöranden i dessa frågor. Vissa medlemsstater betonade vikten av att tillhandahålla vägledning till arbetsgivare och förare som är egenföretagare under inspektionerna för att uppnå bättre efterlevnad. Endast ett fåtal medlemsstater gav information om vilka synpunkter arbetsmarknadens parter hade som en del av denna rapport, och endast ett mycket litet antal medlemsstater tillhandahöll kvantitativa uppgifter om kontroller och överträdelser i samband med arbetstiden på vägtransportområdet. Det var därför inte möjligt att dra allmänna slutsatser om dessa aspekter för perioden 2015–2016 på EU-nivå.

[51] C(2017) 1927 final.