EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.4.2023
COM(2023) 183 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet under perioden 2019–2020 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 (31:a rapporten från kommissionen om genomförandet av sociallagstiftning på vägtransportområdet) och om kontroller som utförs i enlighet med rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter för tunga fordon

{SWD(2023) 74 final}

Inledning

Denna rapport ger en översikt över genomförandet av EU:s sociallagstiftning på vägtransportområdet i medlemsstaterna för perioden 1 januari 2019–31 december 2020. Den lyfter fram de viktigaste utmaningarna i genomförandet och tillämpningen av de relevanta rättsliga bestämmelser som anges i följande fyra rättsakter:

1) Förordning (EG) nr 561/2006[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 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.

Analysen av genomförandet av rådets direktiv 96/53/EG[5] (***direktivet om vikter och dimensioner***) om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för tunga fordon ingår också i denna rapport i enlighet med artikel 10g i direktivet.

Denna rapport, som grundar sig på artikel 17 i förordningen om körtid, artikel 13 i arbetstidsdirektivet[6] och artikel 10g i direktivet om vikter och dimensioner[7], innehåller

[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 164/2014 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] 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 fastställer kompletterande regler för yrkesförare.

kvantitativa och kvalitativa uppgifter om kontroller som utförs av medlemsstaternas kontrollmyndigheter på vägarna och i företagens lokaler samt om konstaterade överträdelser.

Rapporten är uppdelad i tre avsnitt: I avsnitt I sammanfattas analysen av de nationella uppgifterna om kontroller och överträdelser vid genomförandet av direktiv 2006/22/EG och förordning (EG) nr 561/2006, i avsnitt II ges en beskrivande redogörelse för medlemsstaternas genomförande av direktiv 2002/15/EG och i avsnitt III sammanfattas analysen av de nationella uppgifterna om kontroller och överträdelser vid genomförandet av rådets direktiv 96/53/EG. I avsnitt IV 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 genomförandet av förordning (EG) nr 561/2006 och direktiv 2002/15/EG. Arbetsdokumentet kompletterar inte informationen när det gäller rådets direktiv 96/53/EG.

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 2019–2020 löpte ut den 30 september 2021.

Alla medlemsstater har lämnat in sina nationella uppgifter om genomförandet av förordning (EG) nr 561/2006, men många lämnade inte in uppgifterna i tid. 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[9] och typ av överträdelse[10]. Vissa medlemsstater förklarade varför de inte lämnade all nödvändig information[11].

Endast 22 medlemsstater lämnade information om genomförandet av direktiv 2002/15/EG, vilken ibland var mycket knapphändig, och endast 18 medlemsstater lämnade statistiska uppgifter om kontroller och deras resultat. Bristen på kvantitativa uppgifter från medlemsstaterna gör det svårt att göra en bedömning.

Eftersom skyldigheten att rapportera om genomförandet av sociallagstiftningen och direktivet om vikter och dimensioner omfattar samma period fann kommissionen att det var lämpligt att

[7] Enligt artikel 10g i rådets direktiv 96/53/EG ska medlemsstaterna vartannat år lämna nödvändig information om det antal kontroller av tunga fordon som genomförts och om det antal överlastade fordon eller fordonskombinationer som upptäckts. Enligt artikel 10g i rådets direktiv 96/53/EG kan denna information ingå i den information som överlämnas enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006.
[8] C(2017) 1927 final.
[9] Detta gäller Litauen, som meddelade att uppgifter saknades på grund av tekniska fel.
[10] Lettland tillhandahöll inte denna uppdelning för överträdelser i lokaler.
[11] De franska myndigheterna meddelade att uppgifterna från arbetsmarknadsministeriet, som står för ungefär hälften av de nationella inspektionerna hos företag, inte kunde hämtas från informationssystemet så som skett tidigare år. Polen meddelade att uppgifter saknades om antal poliser som utfört vägkontroller.

samla kontrollresultaten i en gemensam rapport. Direktivet om vikter och dimensioner ändrades genom artikel 10g i direktiv (EU) 2015/719[12], varigenom en rapporteringsskyldighet för medlemsstaterna infördes från den 7 maj 2017. Den nationella informationen ska lämnas senast den 30 september det år som följer på utgången av den aktuella tvåårsperioden. Tidsfristen för inlämning av rapporter för åren 2019–2020 löpte ut den 30 september 2021. Medlemsstaterna fick en Excelmall för att underlätta rapporteringen.

Nitton medlemsstater[13] har lämnat in sina nationella uppgifter, men endast Polen lämnade in sin rapport inom tidsfristen. Alla medlemsstater utom Polen lämnade in uppgifterna uppdelade efter år, och Irland lämnade in uppgifterna uppdelade efter kvartal och fordonstyp (gods/passagerare). I vissa fall var uppgifterna dock ofullständiga. Malta meddelade sig inte kunna lämna uppgifter för 2019 på grund av ett allvarligt fel i deras vägningssystem. Tyskland uppgav att de uppgifter som de lämnat avsåg kontroller som utförts av förbundsmyndigheten för godstransport och att enhetlig statistik om kontroller som omfattas av federalt ansvar saknades. Belgien informerade om att ett antal överlastade fordon/fordonskombinationer upptäckts men att uppgifter om antal utförda kontroller under 2019 och 2020 saknades. Tjeckien, Frankrike, Kroatien, Cypern, Litauen, Ungern, Portugal och Rumänien lämnade inte in sina nationella uppgifter för den aktuella rapporteringsperioden 2019–2020. Bristen på kvantitativa uppgifter för alla medlemsstater gör att en heltäckande bedömning inte kan göras.

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

1. Kontroller

Enligt artikel 2 i direktiv 2006/22/EG ska medlemsstaterna lägga upp ett system för ändamålsenliga och regelbundna kontroller på vägarna och i de företagslokaler som omfattas av bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006. I den artikeln anges också att kontrollerna ska omfatta minst 3 % av arbetsdagarna för förare[14] av fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

De nationella uppgifterna visar att det totala antalet kontrollerade arbetsdagar[15] i EU minskade från cirka 119,0 miljoner[16] (under 2017–2018) till 108,9 miljoner under den aktuella rapporteringsperioden. Det är en minskning med 8 %. Enligt de nationella upp-

[12] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EUT L 115, 6.5.2015, s. 1).

[13] Följande medlemsstater lämnade in sina nationella uppgifter: Belgien, Bulgarien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grekland, Spanien, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Österrike, Polen, Slovenien, Slovakien, Finland och Sverige.

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

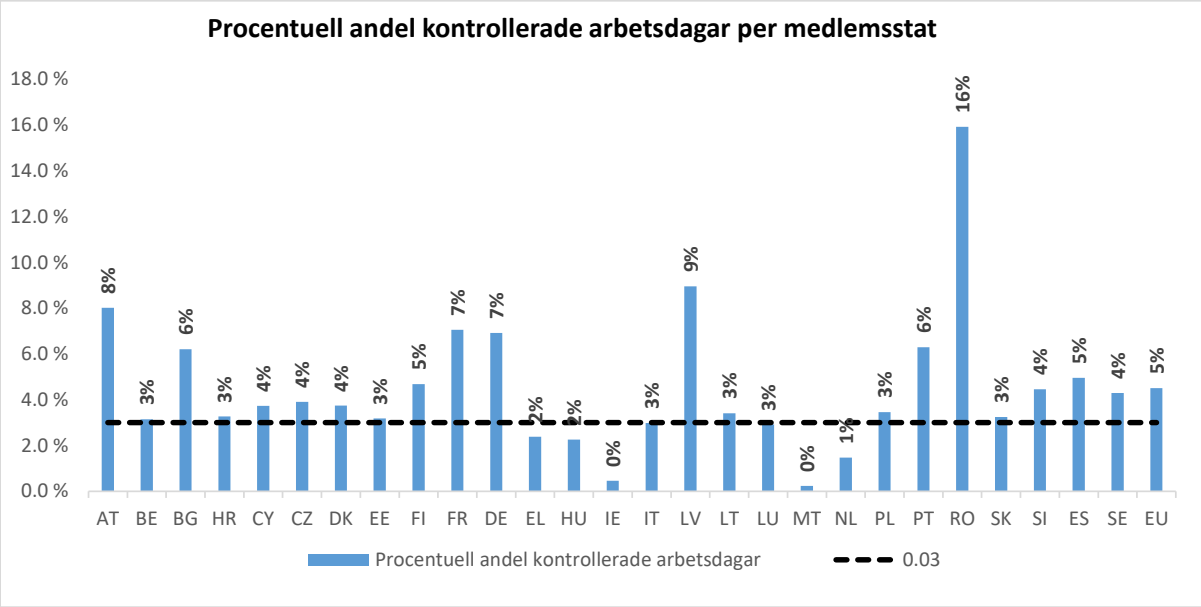
[15] Termen ”arbetsdagar” används omväxlande med begreppet ”arbetade dagar” för förare i den relevanta lagstiftningen: förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG och beslut (EU) 2017/1013.

[16] De totalt 125,7 miljoner arbetsdagar som kontrollerades 2017–2018 omfattade Förenade kungariket.

gifterna var minskningen av kontrollerade arbetsdagar störst i Malta (–901 %)[17], Irland (–69 %), Bulgarien (–59 %) och Portugal (–47 %), medan ökningen av kontrollerade arbetsdagar var störst i Grekland (+70 %) och Rumänien (+44 %).

Som framgår av figur 1 nedan **är EU-genomsnittet för kontrollerade arbetsdagar 4,5 %**, vilket är betydligt högre än vad som krävs enligt direktivet[18]. Det visar dock på en sjunkande trend jämfört med tidigare rapporteringsperioder (5,4 % under 2017–2018 och 6,3 % under 2015–2016).

Figur 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 Irland, Grekland, Luxemburg, Ungern, Malta och Nederländerna. Det är samma antal länder som under den föregående rapporteringsperioden 2017–2018, då sex medlemsstater inte nådde upp till minimikravet på 3 %. Under 2015–2016 var det tre medlemsstater. Av de sex medlemsstaterna[19] i den ”underpresterande” grupp som inte nådde upp till tröskelvärdet på 3 % 2017–2018 återstod endast Irland, Grekland och Nederländerna, och till dem sällade sig tre medlemsstater som hade presterat bra under den föregående rapporteringsperioden. Grekland ökade sina tillsynsinsatser väsentligt (en förbättring från 0,1 % under 2015–2016 och 0,7 % under 2017–2018 till 2,4 % under den aktuella perioden), men landet lever fortfarande inte upp till minimikravet.

[17] Malta meddelade att minskningen av antalet kontroller berodde på covid-19-krisen samt på att de två medarbetare som hade ensamt ansvar för färdskrivarinspektionerna plötsligt slutade. De maltesiska myndigheterna var medvetna om att problemet måste lösas omedelbart och att åtta personer måste utbildas för att se till att en sådan situation inte uppstår igen.

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

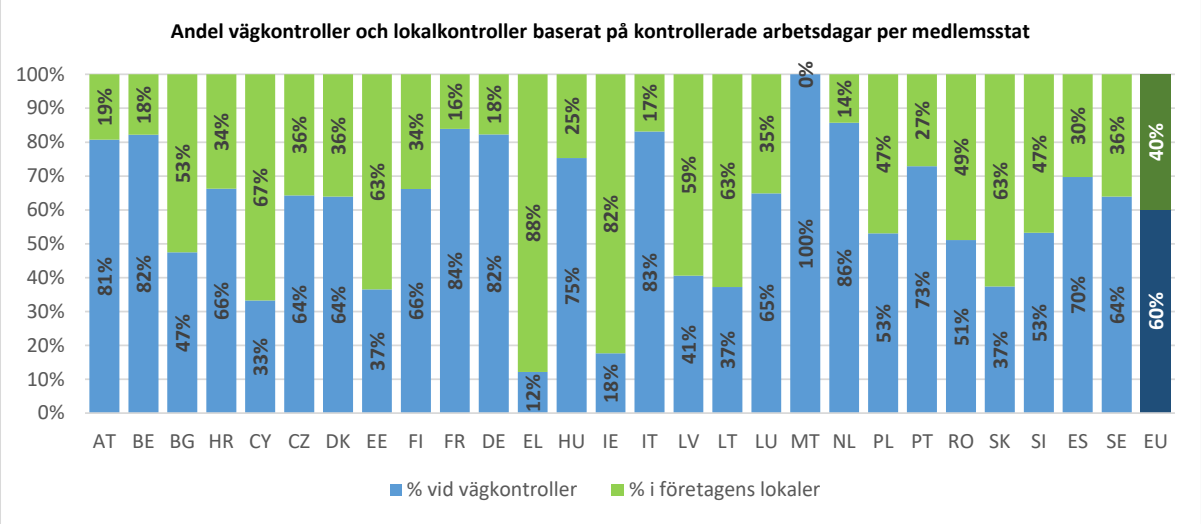
[19] Danmark, Irland, Grekland, Litauen, Nederländerna och Finland.

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 faktiskt genomförts av tillsynsmyndigheterna och inte på det lägsta antal arbetsdagar som ska kontrolleras.

I genomsnitt har 60 % av arbetsdagarna kontrollerats på vägarna medan 40 % har kontrollerats genom inspektioner i lokaler. Detta är en minskning av vägkontrollerna jämfört med den senaste rapporteringsperioden (73 % under 2017–2018) och en positiv ökning av kontrollerna i lokaler jämfört med den senaste rapporteringsperioden (27 % under 2017–2018). Denna förändring kan delvis förklaras av covid-19-krisen. I de flesta medlemsstaterna utfördes en stor del av kontrollerna på vägarna. Irland och Grekland rapporterade ett lågt antal kontroller på vägarna. Malta rapporterade inga kontroller i lokaler. Endast sex medlemsstater hade den nödvändiga balansen mellan andelen kontroller i lokaler och andelen vägkontroller[20], jämfört med åtta medlemsstater under 2017–2018.

Figur 2 visar information om andelen vägkontroller och lokalkontroller i medlemsstaterna.

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



1.1 Vägkontroller

Totalt kontrollerades 4 112 717[21] fordon och 4 323 245 förare på vägarna i hela EU, jämfört med 4 982 439 fordon och 5 395 009 förare som kontrollerades 2017–2018[22]. Skillnaden mellan antal fordon och antal förare som kontrollerades kan förklaras av multibemanning, dvs. när det finns minst två förare i fordonet för att utföra körningen. Skillnader mellan antal förare och antal fordon förekommer huvudsakligen i rapporterna från Belgien, Danmark, Tyskland, Polen, Rumänien och Slovenien.

[20] Bulgarien, Estland, Cypern, Lettland, Litauen och Slovakien.
[21] Litauen rapporterade inga uppgifter.
[22] Siffran för 2017–2018 omfattar uppgifter från Förenade kungariket (17 461 företag). Utan Förenade kungarikets uppgifter är minskningen nästan 33 %.

Jämfört med rapporten för 2017–2018 minskade det rapporterade antalet kontrollerade fordon med 869 722 fordon. Detta beror främst på att det antal fordon som kontrollerades av Förenade kungariket (156 496 fordon under 2017–2018) inte ingår i den aktuella rapporten och på att Malta rapporterade in ett väsentligt lägre antal (–73 %), vilket inte uppvägdes av de ökningar som övriga medlemsstater rapporterade[23].

Antalet kontrollerade förare minskade med 1 071 764 förare jämfört med 2017–2018. Det beror också på att det antal förare som kontrollerades av Förenade kungariket (156 496 förare 2017–2018) inte ingår i den aktuella rapporten samt på den samlade effekten av minskningar i ett antal andra medlemsstater.

Baserat på fordonets registreringsland var 63 % av de kontrollerade fordonen inhemska fordon, 31 % fordon från andra EU-medlemsstater och 6 % fordon registrerade i tredjeländer[24]. Sammantaget var de flesta fordon som kontrollerades på vägarna varutransportörer (cirka 91 % av det totala antalet), medan knappt 10 % var passagerartransportörer.

Under 2019–2020 var 74 % av de fordon som kontrollerades på vägarna utrustade med en digital färdskrivare, jämfört med 75 % under den föregående rapporteringsperioden. Därför finns det ingen anledning att höja minimikravet för kontroller från 3 % till 4 %, eftersom detta bör göras när 90 % av de kontrollerade fordonen är utrustade med digitala färdskrivare, i enlighet med artikel 2.3 i direktiv 2006/22/EG.

1.2 Kontroller i företagens lokaler

Under perioden 2019–2020 kontrollerades 58 300[25] transportföretag, vilket är en minskning med 44 % jämfört med de 104 104[26] transportföretag som kontrollerades under perioden 2017–2018. Kontrollanter i företagens lokaler kontrollerade omkring 34,3 miljoner arbetsdagar, vilket är en ökning med cirka 2 % jämfört med de 33,7 miljoner arbetsdagar som angavs i den föregående rapporten, detta trots att Malta inte utfört några företagskontroller och att uppgifter från Förenade kungariket inte ingår. Sammanlagt kontrollerade medlemsstaternas kontrollmyndigheter uppgifterna för 499 943 förare i företagens lokaler, vilket är 14 % färre jämfört med de 641 033 förare som kontrollerades under perioden 2017–2018.

2. Överträdelser

Samtliga 27 medlemsstater lämnade uppgifter om konstaterade överträdelser, men det var inte alla[27] som tillhandahöll uppgifter om typen av överträdelse. **Det totala antalet anmälda överträdelser var omkring 2,25 miljoner, vilket är en minskning jämfört med den senaste rapporten (3,41 miljoner)[28]**. Detta kan bero på att färre arbetsdagar kontrollerades.

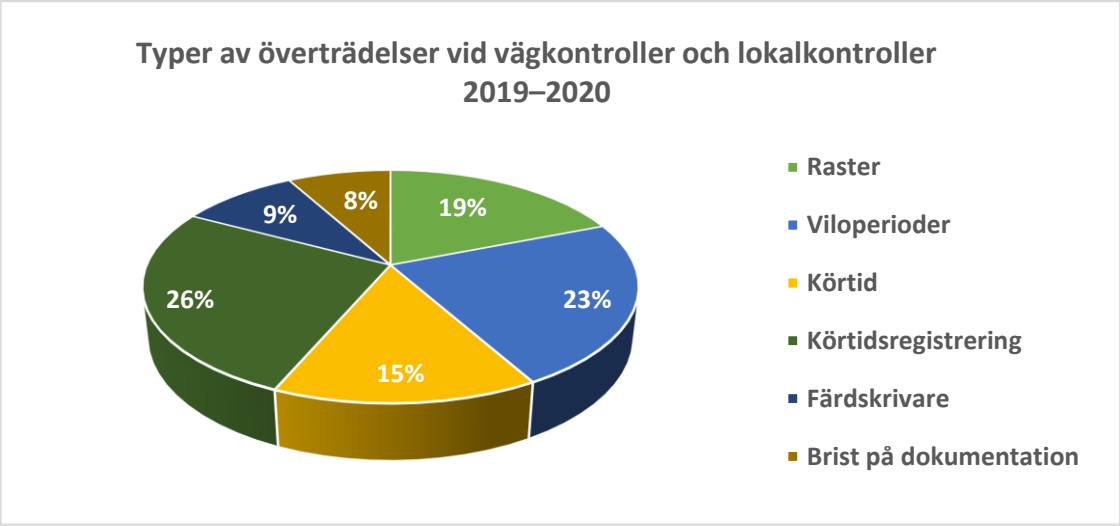
[23] Exempelvis +81 % i Danmark och +64 % i Luxemburg.
[24] Litauen lämnade inte dessa uppgifter. Cypern meddelade att endast nationella fordon kontrollerades.
[25] Malta lämnade inte dessa uppgifter.
[26] 86 643 företag kontrollerades under perioden 2017–2018, exklusive Förenade kungariket.
[27] Lettland tillhandahöll inte uppgifter om typen av överträdelse i företagens lokaler.
[28] Eller 3,29 miljoner exklusive Förenade kungariket.

Andelen konstaterade överträdelser på vägarna låg kvar på en stabil nivå på 60 % av de totala konstaterade överträdelserna (58 % 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 förändringar. I figur 3 nedan visas den genomsnittliga andelen överträdelser i EU efter den typ av bestämmelse som överträtts och som konstaterats både på vägarna och i företagslokaler under 2019–2020. Antalet överträdelser avseende raster ökade från 17 % till 19 %, medan överträdelser avseende körtidsregistrering minskade från 27 % till 26 %. Överträdelser avseende viloperioder utgör 23 % av det totala antalet överträdelser, precis som i den senaste rapporten, färdskrivare[29] utgör 9 % av det totala antalet överträdelser (12 % i den senaste rapporten) och avsaknad/förekomst av dokumentation för annat arbete utgör 8 % (6 % i den senaste rapporten) av samtliga konstaterade överträdelser. Denna utveckling beskrivs i figur 4 nedan.

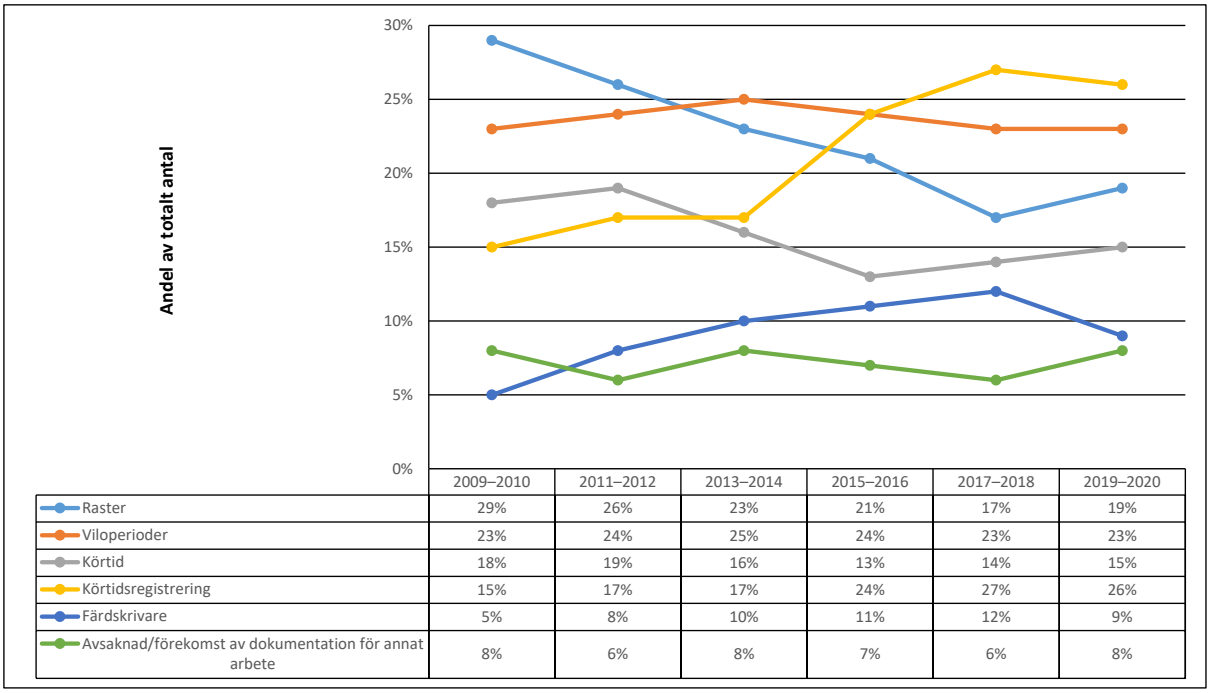
Den genomsnittliga överträdelsefrekvensen, som beräknas utifrån 100 arbetsdagar som kontrollerats i lokaler och på vägarna, minskade från 2,7 under 2017–2018 till 2,1 under den aktuella rapporteringsperioden. **Frekvensen av konstaterade överträdelser i företagslokaler är fortfarande högre än frekvensen av konstaterade överträdelser på vägarna, vilket bekräftar att kontroller i lokaler är effektivare än tillfälliga vägkontroller.** Frekvensen av konstaterade överträdelser i företagslokaler minskade dock jämfört med den senaste rapporteringsperioden.

Figur 3: Typer av överträdelser vid vägkontroller och lokalkontroller 2019–2020



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

Figur 4: Typer av överträdelser vid vägkontroller och lokalkontroller under de senaste tio åren



	2009–2010	2011–2012	2013–2014	2015–2016	2017–2018	2019–2020
Raster	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Viloperioder	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Körtid	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Körtidsregistrering	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Färdskrivare	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Avsaknad/förekomst av dokumentation för annat arbete	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1 Konstaterade överträdelser vid vägkontroller

Omkring 1,36 miljoner överträdelser konstaterades på vägarna **2019–2020, vilket är cirka 30 % mindre jämfört med omkring 1,94 miljoner överträdelser 2017–2018**[30]. EU-genomsnittet för konstaterade överträdelser på vägarna minskade från 2,11 till 1,82 per 100 kontrollerade arbetsdagar. I genomsnitt visade sig 53 % av överträdelserna ha begåtts av inhemska förare, medan andelen inhemska fordon av alla fordon som stoppats för kontroll uppgick till 63 %.

2.2 Konstaterade överträdelser vid kontroller i företagens lokaler

Antalet överträdelser som konstaterades i företagens lokaler uppgick till omkring 890 000, vilket är en betydande minskning jämfört med den senaste rapporten (1,46 miljoner). Den genomsnittliga frekvensen av konstaterade överträdelser per 100 kontrollerade arbetsdagar minskade från 4,35 till 2,59, vilket motsvarar en minskning med 40 % jämfört med 2017–2018. Den genomsnittliga frekvensen av konstaterade överträdelser vid kontroller i lokaler ökade något från 14 överträdelser per företag under 2017–2018 till över 15 överträdelser per företag.

2.3 Antal tillsynstjänstemän och utrustning för att analysera färdskrivare

Under den aktuella rapporteringsperioden deltog 54 679 kontrolltjänstemän (jämfört med 61 558 under 2017–2018) vid kontroller i hela EU. Det är en fortsatt nedåtgående trend, trots att Förenade kungarikets uppgifter från den föregående rapporteringsperioden (dvs. 588 kontrolltjänstemän) inte ingår.

[30] Eller cirka 1,84 miljoner överträdelser exklusive Förenade kungariket.

Antalet kontrolltjänstemän som utbildades för att analysera de digitala registreringarna i färdskrivare uppgick till 20 058 (jämfört med 21 786 under 2017–2018). Antalet utrustningsenheter som tillhandahölls kontrolltjänstemännen för att analysera registreringarna i färdskrivare ökade från 9 677 under 2017–2018 till 13 067 under 2019–2020.

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

Genom avgörandet i mål C-834/18[31] av den 10 april 2019 gav Europeiska unionens domstol sin tolkning av förordning (EG) nr 561/2006. Domstolen fastslog att begreppet veckovila, i den mening som avses i artikel 8 i förordning (EG) nr 561/2006, inte nödvändigtvis måste upphöra under den ”vecka” som definieras i artikel 4 i) i den förordningen.

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. 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 högre trafiksäkerhet. Mobilitetspaket I[32], som antogs i juli 2020 och började tillämpas (delvis) den 20 augusti 2020, 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 (ELA), som inrättades 2019[33] med det övergripande målet att säkerställa en rättvis rörlighet på arbetsmarknaden inom den inre marknaden, inlett sin verksamhet för information, utbildning och tillsyn på vägtransportområdet. 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.

På grund av covid-19-krisen kunde många planerade gemensamma tillsynsåtgärder inte genomföras under 2020. Alla medlemsstater lämnade inte information om det exakta antalet samordnade kontroller under 2019, och vissa rapporterade inte alls om huruvida de hade genomfört samordnade kontroller. Av de 14 medlemsstater som lämnade uppgifter om kontroller[34] var det tolv medlemsstater[35] som uppfyllde det erforderliga antalet samordnade kontroller under rapporteringsperioden.

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/sv/.

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

[33] 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).

[34] Belgien, Tjeckien, Danmark, Grekland, Kroatien, Cypern, Malta, Nederländerna, Portugal, Slovenien och Finland. Ungern och Malta meddelade att inga samordnade kontroller hade genomförts.

[35] Tyskland, Irland, Spanien, Frankrike, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Österrike, Polen, Rumänien och Slovakien.

Samarbetet mellan medlemsstaterna omfattade mest angränsande medlemsstater. För den senaste rapporteringsperioden uppgav merparten av medlemsstaterna även att samarbetet ägde rum inom ramen för Euro Contrôle Route (ECR).

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

Enligt artikel 13 i direktiv 2002/15/EG ska medlemsstaterna vartannat år rapportera om genomförandet av direktivet och redogöra för arbetsmarknadsparternas ståndpunkter.

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[36] 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. Tyska myndigheter rapporterade om en allmän brist på kunskap om lagstiftningen om kör- och arbetstider bland arbetsgivare. Som rapporterats kontrolleras arbetstiden för mobila arbetstagare vanligtvis endast i samband med kontroller avseende körtidslagstiftningen, och den respekteras i allmänhet inte i tillräcklig utsträckning.

Malta informerade om att när det gäller fordon som i enlighet med undantaget i artikel 13.1 e i förordningen om körtid inte behöver använda färdskrivare mäts förarnas arbetstid genom befintliga metoder, såsom stämpelklockor.

En del medlemsstater rapporterade att det saknades inspektörer för att kontrollera arbetstiden. De italienska myndigheterna påpekade att det var svårt nå upp till kravet på minst 50 % kontroller i företagens lokaler. Det största problemet är att kontrollerna inom sektorn är särskilt komplicerade och personalintensiva. Vid inspektioner i lokaler kontrolleras arbetstagarnas sociala trygghet och löner, utöver kontroller av att EU:s sociallagstiftning följs.

Sverige rapporterade om kontrollmyndigheternas metod för att övervaka efterlevnaden av den del av sociallagstiftningen som arbetsmarknadens parter slutit avtal om, t.ex. nattarbete. I de fallen skickar de svenska myndigheterna inte bara skriftliga förfrågningar till arbetsgivare och förare som är egenföretagare, utan de kontaktar även inspekterade förare personligen. Målet är att öka medvetenheten om reglerna och förändra beteenden.

Några myndigheter rapporterade också att vissa definitioner i direktiv 2002/15/EG behöver förtydligas ytterligare. I Tyskland efterlyste en delstat klargöranden av hur ”väntetider vid rampen” ska hanteras. Det konstaterades också att lossningsarbete ofta inte registreras som

[36] 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).

”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 för förare i olika typer av transportverksamheter eller förare som utför transporter för flera arbetsgivare.

Bulgarien rapporterade däremot inga 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 rapporterade att nationella domstolar tillhandahöll tolkningar av vissa bestämmelser i direktiv 2002/15/EG under perioden 2019–2020. Sverige upprepade att de väntade på 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. 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 införlivandet av direktiv 2002/15/EG i allmänhet inte hade gett upphov till sociala problem i Estland 2019–2020.

Spanien hade ett antal domstolsärenden rörande arbetstid, raster, tid då arbetstagaren är tillgänglig och kollektivavtal, såsom beräkning av antal närvarotimmar då arbetstagaren står till arbetsgivarens förfogande, ersättning för mer än 20 timmars tillgänglighet och utbetalning av dagtraktamente.

4. Överträdelser av arbetstidsbestämmelserna

Endast elva medlemsstater[37] lämnade kvantitativa uppgifter om konstaterade överträdelser, även om vissa av uppgifterna var ofullständiga. Detta antal ligger kvar på en något högre nivå jämfört med föregående rapporteringsperiod, då nio medlemsstater[38] lämnade sådana uppgifter. Det otillräckliga antalet bidrag medför att det inte är möjligt att dra några EU-omfattande slutsatser.

Några medlemsstater uppgav att man gjort det möjligt att åtgärda beteenden inom en fastställd period för att undvika påföljd. Tillsynsmyndigheterna kommer endast att fortsätta med sina sanktioner om bristerna inte åtgärdas. I detta avseende rapporterade den svenska sektorn att frånvaron av direkta sanktioner uppskattas eftersom det ger arbetsgivare och

[37] Tjeckien, Tyskland, Spanien, Italien, Cypern, Luxemburg, Ungern, Österrike, Polen, Slovakien och Finland.
[38] Tjeckien, Irland, Frankrike, Cypern, Luxemburg, Österrike, Polen och Finland.

egenföretagare möjlighet att införa nya arbetssätt, använda ny teknik eller ändra förfaranden för att förbättra efterlevnaden av gällande lagstiftning.

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

I enlighet med artikel 13 i direktiv 2002/15/EG har tio medlemsstater[39] tydligt angett att arbetsmarknadens parter har rådfrågats i samband med denna rapportering. Antalet är något lägre än i den senaste rapporten[40], men den 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.

Sex av de tio medlemsstaterna[41] redovisade arbetsmarknadsparternas ståndpunkter i ett separat avsnitt eller stycke.

Arbetsmarknadsparternas ståndpunkter kan inte analyseras vidare, eftersom de inte utgör ett representativt urval.

III. Översikt över tillsynsåtgärder för rådets direktiv 96/53/EG

1. Kontroller

Enligt artikel 10d.1 i rådets direktiv 96/53/EG, ändrat genom direktiv (EU) 2015/719, ska medlemsstaterna senast den 27 maj 2021 vidta särskilda åtgärder för att automatiskt identifiera fordon eller fordonskombinationer som är i trafik och som misstänkts ha överskridit högsta tillåtna vikt och som därför bör kontrolleras av behöriga myndigheter för att säkerställa att kraven i direktivet om vikter och dimensioner har uppfyllts. Enligt de uppgifter som medlemsstaterna lämnat använder Irland och Tyskland automatiska vägningssystem åtminstone sedan 2019. I artikel 10d.1 föreskrivs också en möjlighet att använda automatiska system för att direkt fastställa överträdelser och påföra sanktioner men att dessa system ska vara certifierade. Enligt de uppgifter som medlemsstaterna lämnat har ingen medlemsstat valt att installera certifierade system. När tunga fordon som är i trafik och som misstänks ha överskridit högsta tillåtna vikt upptäcks med hjälp av automatiska system måste dessa fordon därför genomgå en extra kontroll på vägen och vägas med hjälp av certifierade vågar för att fastställa eventuella överträdelser.

Enligt artikel 10d.2 ska medlemsstaterna varje kalenderår dessutom genomföra ett **lämpligt antal kontroller av vikten** på fordon eller fordonskombinationer i trafik, **i proportion till det totala antal fordon som inspekteras varje år** på deras territorium. Rådets direktiv 96/53/EG innehåller dock ingen tolkning av vad som kan anses vara ”i proportion”, vilket ger medlemsstaterna ett visst tolkningsutrymme när det gäller efterlevnaden av denna regel. Å andra sidan kräver inte rådets direktiv 96/53/EG att medlemsstaterna ska meddela det totala

[39] Tyskland, Estland, Cypern, Frankrike, Italien, Polen, Portugal, Slovakien, Finland och Sverige.
[40] I den senaste rapporten var det tolv medlemsstater, däribland Förenade kungariket.
[41] Tyskland, Frankrike, Italien, Polen, Portugal och Sverige.

antal fordon som varje år inspekteras på deras territorium, vilket skulle vara nödvändigt för att jämföra och få information om den faktiska andelen kontroller av högsta tillåtna vikt.

1.1 Vägkontroller

Totalt kontrollerades cirka **17 miljoner fordon och fordonskombinationer på vägarna under 2019 och 2020** (11 350 448 fordon under 2019 och 5 810 609 fordon under 2020) i de nitton medlemsstater som har lämnat fullständiga eller ofullständiga uppgifter. Antalet utförda kontroller skiljer sig mycket åt: Irland utförde flest kontroller (cirka 12,6 miljoner kontroller), följt av Polen (cirka 3 miljoner kontroller) och Italien (cirka 600 000 kontroller). Detta beror på att man enbart använder sig av automatiska vägningssystem i Irland[42].

Enligt jämförbara uppsättningar av uppgifter från sexton medlemsstater[43] har antalet kontroller ökat med 2 % på deras territorium.

1.2 Överträdelser

Över en halv miljon överträdelser på grund av överskridande av högsta vikt eller högsta axeltryck konstaterades i nitton medlemsstater (285 065 överträdelser under 2019 och 287 547 överträdelser under 2020).

Enligt jämförbara uppsättningar av uppgifter från sexton medlemsstater[44] för perioden 2017–2018 ökade antalet konstaterade överträdelser på deras territorium med 4 % under perioden 2019–2020.

Enligt tillgängliga uppgifter var totalt **3,3 % av de kontrollerade fordonen eller fordonskombinationerna överlastade**. Andelen varierar från 4,9 % under 2019 till 2,5 % under 2020, vilket kan tyda på att efterlevnaden av viktreglerna har ökat med tanke på att ungefär lika många kontroller utförts under båda åren. Siffrorna varierar dock kraftigt mellan medlemsstaterna, och det finns andra omständigheter, exempelvis platser, dagar och tidpunkter som valts för vägkontrollerna samt tillsynstjänstemännens erfarenhet och utbildning, som i hög grad kan påverka kontrollernas effektivitet, enligt den information som medlemsstaterna lämnat. Som exempel på skillnaderna mellan medlemsstaterna kan nämnas att Estland rapporterade 2 166 överträdelser efter 2 929 genomförda kontroller (72,2 % effektivitet), medan Polen rapporterade 7 217 överträdelser efter 3 050 851 genomförda kontroller (0,2 % effektivitet).

IV. Slutsatser

Det allmänna resultatet av analysen av genomförandet och efterlevnaden av EU:s sociallagstiftning på vägtransportområdet visar att det övergripande resultatet när det gäller

[42] Samtliga kontroller som rapporterats av Irland utförs med hjälp av WIM-system (Weigh In Motion).

[43] Följande medlemsstater har lämnat in sina nationella uppgifter för hela perioden 2017–2018: Belgien, Bulgarien, Danmark, Tyskland, Estland, Grekland, Spanien, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Österrike, Polen, Slovenien, Slovakien och Finland.

[44] Följande medlemsstater har lämnat in sina nationella uppgifter för hela perioden 2017–2018: Belgien, Bulgarien, Danmark, Tyskland, Estland, Grekland, Spanien, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Österrike, Polen, Slovenien, Slovakien och Finland.

tillämpningen och efterlevnaden under 2019–2020 låg kvar på en stabil nivå jämfört med 2017–2018.

En direkt jämförelse av genomförandet och efterlevnaden av EU:s sociallagstiftning på vägtransportområdet under de båda rapporteringsperioderna 2017–2018 och 2019–2020 kan dock inte göras på grund av den särskilda situationen med covid-19-krisen och det faktum att Förenade kungariket inte längre behöver rapportera om sina tillsynsåtgärder.

Covid-19-krisen hade en negativ inverkan på antalet kontroller och samordnade åtgärder som genomfördes av medlemsstaterna. Vissa tendenser kan dock noteras.

Antalet kontrollerade arbetsdagar minskar fortfarande kontinuerligt. Jämfört med föregående rapporteringsperioder minskade både det rapporterade antalet fordon och det rapporterade antalet förare som kontrollerades på vägarna i hela EU. Också antalet transportföretag som kontrollerades i sina lokaler minskade. Samtidigt ändrades förhållandet mellan de arbetsdagar som ska kontrolleras på vägarna respektive i företagens lokaler till förmån för de senare (60 % på vägarna och 40 % i företagens lokaler, jämfört med 73 % respektive 27 % i den senaste rapporten). Det är en positiv utveckling där förhållandet mellan de båda typerna av kontroller närmar sig de lagstadgade kraven.

Både antalet överträdelser som konstaterades vid kontroll i lokaler och antalet överträdelser som konstaterades vid vägkontroller minskade jämfört med den föregående rapporten, vilket kan förklaras av att färre kontroller utförts. 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 tillfälliga vägkontroller. Frekvensen av konstaterade överträdelser i företagslokaler minskade dock jämfört med den senaste rapporteringsperioden.

Graden av konstaterade överträdelser varierar avsevärt i hela EU (från 0,12 till 8,39). Detta faktum tillsammans med ett minskande antal kontrollerade arbetsdagar och en begränsad tillsynskapacitet (personalresurser och ekonomiska resurser, kompetens och kontrollutrustning) i medlemsstaterna visar att det är absolut nödvändigt att rikta kontrollerna på ett bättre sätt. 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[45]. Kommissionen kommer att anta en genomförandeakt om villkoren för denna tillgång[46]. Kommissionen kommer även 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).

När det gäller medlemsstaters samordnade och gemensamma kontroller framgår det tydligt att de bidrar till kunskapsutbyte och en harmoniserad strategi för förståelse och tillämpning

[46] I enlighet med artikel 16.6 i förordning (EG) nr 1071/2009, ändrad genom förordning (EU) 2020/1055.

av gällande EU-regler. Kommissionen uppmanar därför medlemsstaterna att ytterligare stärka sina insatser för att förbättra samarbetet genom gemensamma inspektioner och samordnade kontroller samt att dra nytta av det stöd som Europeiska arbetsmyndigheten erbjuder.

De olika typernas andel av överträdelserna är fortfarande ungefär densamma som under den senaste rapporteringsperioden. Vid kontroller i företagens lokaler utgör överträdelser med anknytning till körtidsregistrering närmare hälften av alla konstaterade överträdelser, vilket tyder på att företag har svårigheter att lagra relevanta uppgifter på lämpligt sätt. Överträdelser avseende 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 detaljerade kvantitativa och kvalitativa uppgifter i många nationella rapporter det svårt att göra en djupgående bedömning. Kommissionen vill betona vikten av denna rapportering och påminner om att en rättslig åtgärd kan inledas mot de medlemsstater som inte uppfyller kravet att lämna in uppgifter i enlighet med artikel 13 i direktiv 2002/15/EG.

När det gäller **genomförandet av rådets direktiv 96/53/EG** gör bristen på information från många medlemsstater det **svårt att dra slutsatser**. Mot bakgrund av detta är det allmänna resultatet att det finns **betydande skillnader mellan medlemsstaterna** vad gäller antal kontroller och konstaterade överträdelser under en viss period, även om siffrorna totalt sett var något högre under 2019–2020 när det gäller både tillsyn och efterlevnad (2 % fler kontroller och 4 % fler konstaterade överträdelser jämfört med 2017–2018).

Samma skillnader återfinns i kontrollernas effektivitet mätt som andel konstaterade överträdelser per utförd kontroll.

Med tanke på att WIM-system ska införas i alla medlemsstater från och med den 27 maj 2021 kommer framtida dataanalyser och jämförelser med de aktuella uppsättningarna av uppgifter att vara avgörande för att dra slutsatser om de automatiska systemens prestanda och effektivitet.

Det går inte att dra någon allmän slutsats om **lämpligheten och proportionaliteten hos kontrollerna av högsta tillåtna vikt**. Detta beror å ena sidan på att objektiva och enhetliga kriterier för att definiera proportionalitet saknas i lagtexten. I motsats till de kriterier avseende 3 % som anges i artikel 2 i direktiv 2006/22/EG ger rådets direktiv 96/53/EG medlemsstaterna ett visst utrymme att själva bestämma hur de ska tillämpa denna regel. Å andra sidan kräver direktivet om vikter och dimensioner heller inte att medlemsstaterna ska meddela det totala antal fordon som inspekteras varje år på deras territorium, vilket försvårar bedömningen av viktkontrollernas proportionalitet också när det gäller att ha ett konstant förhållande, dvs. att ju fler fordon som kontrolleras på en medlemsstats territorium, desto fler kontroller av fordonens vikt kommer att behöva utföras.

Kommissionen tror att den övergripande tillsynen och efterlevnaden kommer att förbättras under kommande rapporteringsperioder när mobilitetspaket I börjar tillämpas.

Kommissionens har antagit en genomförandeakt om en harmoniserad riskvärderingsformel[47] 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). Dessutom kommer fjärravläst tidig upptäckt av eventuell manipulering eller eventuellt missbruk att ge tillsynsmyndigheterna ett verktyg för att välja vilka fordon som ska kontrolleras. Allt detta borde minska antalet onödiga kontroller och spara resurser för både tillsynsmyndigheter och förare.

Kommissionen kommer fortsatt att övervaka genomförandet 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.

Kommissionen framhåller vikten av att medlemsstaterna lämnar in fullständiga uppsättningar av uppgifter om genomförandet av direktiv 2002/15/EG och dess tillämpning samt om tillämpningen av rådets direktiv 96/53/EG vad gäller nästa rapporteringsperiod, för att uppfylla kraven i artikel 13 i direktiv 2002/15/EG, artikel 10g i rådets direktiv 96/53/EG och artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006.

[47] 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).