EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 7.3.2017
COM(2017) 117 final

# RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

## om genomförandet under perioden 2013-2014 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

**(28:e rapport från kommissionen om genomförandet av sociallagstiftning på vägtransportområdet)**
{SWD(2017) 100 final}

## I. Inledning

I denna rapport granskas medlemsstaternas genomförande av de fyra nära förbundna rättsakterna om upprättande av sociala regler på vägtransportområdet och systemet för att kontrollera att de följs. Det rör sig om följande rättsakter: förordning (EG) nr 561/2006[1], där bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för yrkesförare fastställs, direktiv 2006/22/EG[2] om minimivillkor för genomförande av dessa bestämmelser, rådets förordning (EEG) nr 3821/85[3] om färdskrivare, dvs. det huvudsakliga verktyget för att kontrollera förarnas efterlevnad av de sociala bestämmelserna, och direktiv 2002/15/EG[4], som föreskriver kompletterande bestämmelser om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (nedan kallat *arbetstidsdirektivet*). Kommissionen utvärderar för närvarande förordning (EG) nr 561/2006 och har för avsikt att lägga fram ett förslag om en riktad översyn 2017 som ett led i väginitiativet.

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 vartannat år överlämna en rapport till kommissionen om genomförandet av direktivet med uppgift om de ståndpunkter som arbetsmarknadens parter företräder. Rapporterna om direktiv 2002/15/EG och förordning (EG) nr 561/2006 kan presenteras i ett enda dokument, eftersom båda rättsakterna omfattar samma tvååriga rapporteringsperiod och innehåller kompletterande regler för yrkesförare som transporterar gods eller passagerare.

Denna rapport omfattar perioden 1 januari 2013–31 december 2014. Den bygger främst på de nationella rapporter som skulle lämnas in senast den 30 september 2015. Syftet är att ge en översikt över hur medlemsstaterna har genomfört ovannämnda rättsakter och att belysa de främsta utmaningarna i samband med genomförandet och tillämpningen av gällande regler. Rapporten innehåller både kvantitativa och kvalitativa data om vägkontroller och kontroller i företagens lokaler, konstaterade överträdelser och information om genomförandet av arbetstidsdirektivet. Kommissionens rapport kompletteras av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar med mer information om påföljder, samarbetet mellan medlemsstater, synpunkter från tillsynsmyndigheter och detaljerad statistik.

---

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

[2] Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L102, 11.4.2006, s. 36).

[3] Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8), upphävd genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, . 1)

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

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

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

**Inlämnande av uppgifter**

De nationella rapporterna om genomförandet av bestämmelserna i direktiv 2002/15/EG och förordning (EG) nr 561/2006 bör upprättas och inlämnas på den enhetliga rapporteringsblankett som anges i kommissionens beslut 2009/810/EG[5]. Denna enhetliga blankett återspeglar rapporteringskraven i båda dessa rättsakter, och med hjälp av ett interaktivt rapporteringsformat samlas kvantitativa och kvalitativa uppgifter in som utgör en viktig del av underlaget till denna rapport.

Kommissionen konstaterar att medlemsstaternas nationella rapporter generellt sett håller en något bättre kvalitet och är punktligare än under tidigare år. Detta gäller särskilt uppgifterna om genomförandet av förordning (EG) nr 561/2005. Kommissionen uppmuntrar dock medlemsstaterna att ytterligare förbättra sina nationella datainsamlingsprocesser. En mer ingående beskrivning av de inrapporterade uppgifterna ges i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport (nedan kallat *följedokumentet*).

Medlemsstaterna informerade dessutom kommissionen om beviljade undantag från bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 561/2006. En uppdaterad förteckning över undantag anges i följedokumentet och finns också tillgänglig på kommissionens webbplats[6].

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

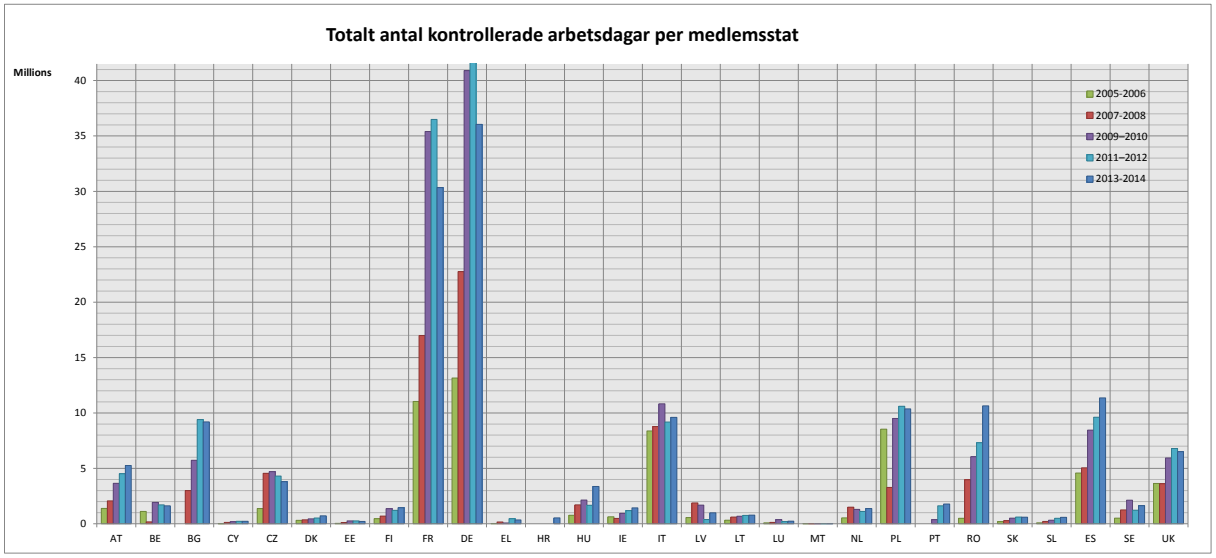
### 1. Kontroller

Enligt artikel 2 i direktiv 2006/22/EG ska medlemsstaterna lägga upp ett system för ändamålsenliga och regelbundna kontroller, både på vägarna och i företagens lokaler, för alla transportkategorier. Dessa kontroller ska varje år täcka ett stort och representativt genomsnitt av mobila arbetstagare, förare, företag och fordon. Enligt artikel 2.3 ska det lägsta antalet

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

[6] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/driving_time/doc/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

kontroller under 2013 och 2014 omfatta minst 3 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006[7].



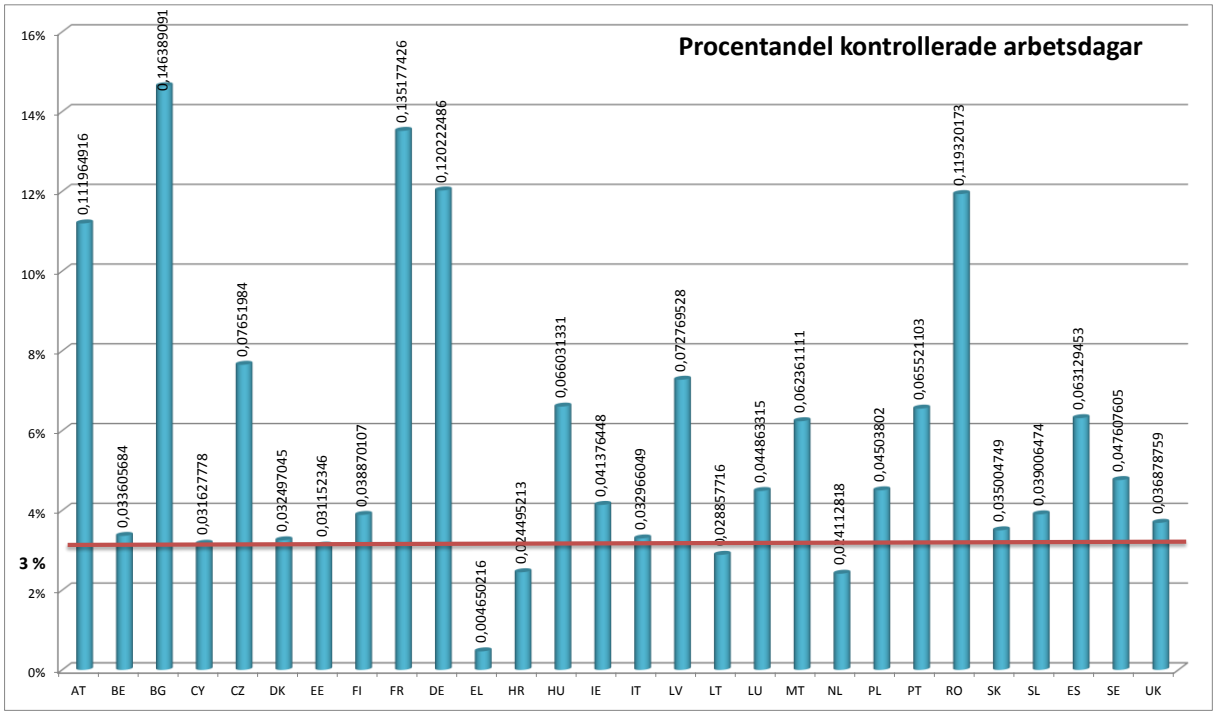

**Figur 1 – Det totala antalet kontrollerade arbetsdagar per medlemsstat**

I figur 1 ges en översikt över antalet kontrollerade arbetsdagar i varje medlemsstat under innevarande rapporteringsperiod och tidigare rapporteringsperioder. **I genomsnitt minskade det totala antalet kontrollerade arbetsdagar i EU med 4,8 %, från 158,6 miljoner till 151 miljoner kontrollerade arbetsdagar**. Dessutom bör det noteras att denna rapporteringsperiod för första gången omfattade uppgifter från Kroatien, vilket innebär ett tillskott av ytterligare 0,5 miljoner kontrollerade arbetsdagar.

Även om det totala antalet kontroller förblir högt, minskade siffrorna generellt under perioden 2013–2014. Om man tittar närmare på antalet arbetsdagar som faktiskt kontrollerats i förhållande till det lägsta antal arbetsdagar som ska kontrolleras (figur 2) är det påfallande att majoriteten av medlemsstaterna har genomfört fler kontroller än vad som krävs enligt direktiv 2006/22/EG. Fyra medlemsstater uppfyllde inte minimikraven, dvs. Kroatien, Litauen, Nederländerna och Grekland. Kroatien, Litauen och Nederländerna låg strax under minimikraven, medan skillnaden mellan minimikraven och det antal kontroller som rapporterades av Grekland fortfarande är avsevärd. Kommissionen kommer därför 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.

En detaljerad beskrivning av efterlevnaden av minimikravet presenteras i följedokumentet.

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




**Figur 2: Procentandel kontrollerade arbetsdagar per medlemsstat**

När det gäller kontrolltyp anges i artikel 2 i direktiv 2006/22/EG att minst 30 % av kontrollerna (när det gäller antalet arbetsdagar som ska kontrolleras) ska utgöras av vägkontroller och minst 50 % av kontroller i företagens lokaler. Det bör betonas att beräkningen av dessa andelar enligt artikel 2 i direktiv 2006/22/EG ska baseras på antalet faktiskt genomförda kontroller i medlemsstaterna och inte på det lägsta antalet arbetsdagar som ska kontrolleras. Trots det utgjordes de flesta av kontrollerna under innevarande rapporteringsperiod av vägkontroller. **I genomsnitt utgjordes 77 % av alla kontroller av vägkontroller, vilket visar på en knapp förbättring från 80 % under föregående rapporteringsperiod.** Det var bara Irland som låg under minimikravet på 30 % för antalet vägkontroller.

## 1.1 Vägkontroller

Under perioden 2013 och 2014 kontrollerades över 6,6[8] miljoner fordon och omkring 7,4 miljoner förare vid vägkontroller. Detta innebär en minskning på 23,9 % respektive 15 % jämfört med föregående rapporteringsperiod och visar att den nedåtgående trend som noterats i de tidigare rapporterna håller i sig. Det finns två skäl till att fler förare än fordon kontrollerats: dubbel bemanning samt avsaknaden av uppgifter från Danmark om antalet fordon som kontrollerats vid vägkontroller.

Minskningen på 15 % av det total antalet förare som kontrollerats vid vägkontroller åtföljs inte av en motsvarande ökning av antalet förare som kontrollerats vid företagens lokaler, vilket leder till en total minskning på 13 % av antalet förare som kontrollerats sammanlagt vid vägkontroller och i företagens lokaler.

[8] Danmark lämnade inte in uppgifter om antalet fordon som kontrollerats vid vägkontroller.

Kontrollerna i medlemsstaterna avsåg till största delen nationella fordon och förare. Dessa kontroller utgjorde 65 % respektive 64 % av alla fordon eller förare som kontrollerats vid vägkontroller. I sex medlemsstater, nämligen Österrike, Belgien, Frankrike, Luxemburg, Malta och Slovenien, är mönstret det motsatta och fler utländska fordon eller förare kontrollerades. Detta kan i vissa fall förklaras av dessa medlemsstaters storlek eller geografiska läge. Detaljerade uppgifter anges i följedokumentet. Eftersom icke-diskriminering är en grundläggande princip i EU-fördragen och ett grundläggande krav för utförandet av vägkontroller[9], kan kommissionen överväga att vidta lämpliga åtgärder för att se till att förare och åkeriägare behandlas lika i de medlemsstater där utländska förare och åkeriägare oftare kontrolleras.

1.2 Kontroller i företagens lokaler

Antalet företag som kontrollerades av medlemsstaterna förblev stabilt. En ökning på omkring 1 % konstaterades jämfört med rapporteringsperioden 2011–2012. Det är dock viktigt att tänka på att denna rapport för första gången omfattar uppgifter från Kroatien och Finland. Under den innevarande rapporteringsperioden uppgick antalet företag som kontrollerades till 147 606, vilket omfattade kontroller av nästan 756 000 förare inom EU. Över 34,4 miljoner arbetsdagar kontrollerades i företagens lokaler, vilket visar på en minskad ökningstakt, då ökningen mellan rapporteringsperioderna 2009–2010 och 2011–2012 uppgick till 17 %, medan ökningen mellan innevarande och föregående period uppgick till 11 %. Eftersom det jämförbara antalet kontrollerade företag ledde till en ökning av antalet kontrollerade arbetsdagar kan man därför förutsätta, om övriga faktorer förblir stabila, att kontrollerna i företagens lokaler har blivit betydligt mer effektiva.

## 2. Överträdelser

Alla medlemsstater lämnade uppgifter om konstaterade överträdelser, om än med olika detaljnivå. **Den nedåtgående trend i antalet överträdelser som inleddes under den föregående perioden 2011–2012 höll i sig, och antalet konstaterade överträdelser under innevarande rapporteringsperiod minskade med 15 % jämfört med den förra perioden.** I faktiska termer visar detta på en minskning från omkring 3,9 miljoner rapporterade överträdelser under perioden 2011–2012 till nästan 3,3 miljoner under innevarande rapporteringsperiod. Denna minskning beror på den avsevärda minskningen på 25 % av överträdelser som konstaterats vid företagens lokaler, tillsammans med en minskning på 7,7 % i vägkontrollerna.

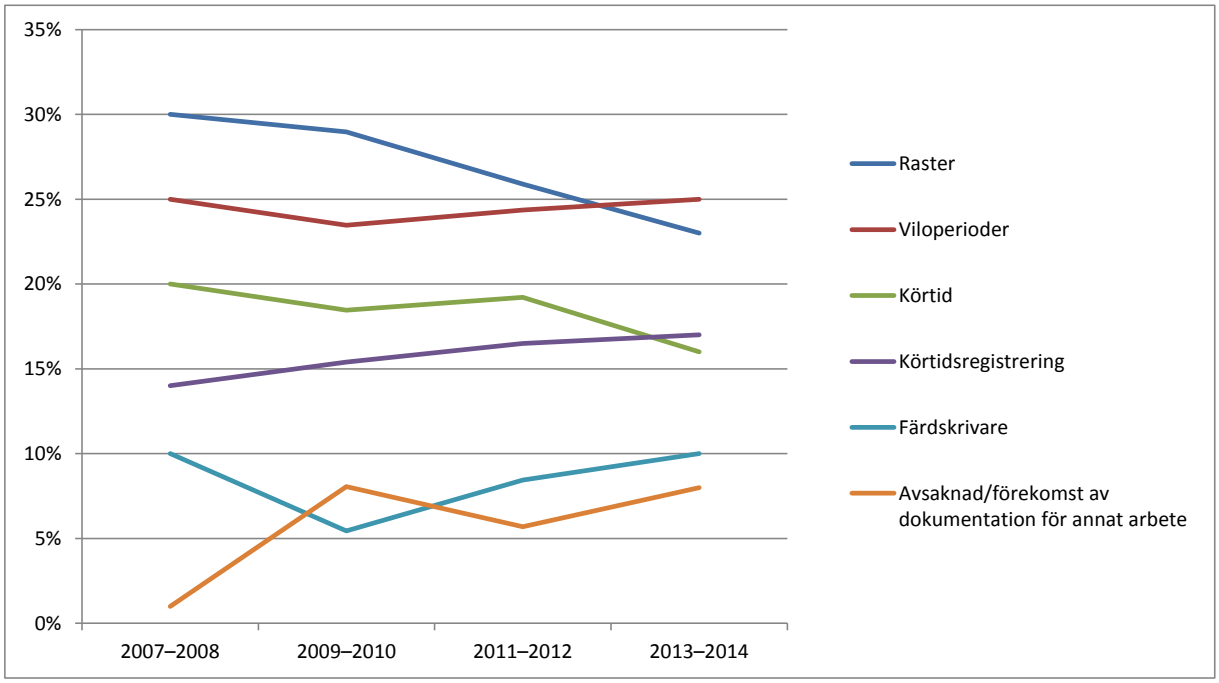
Denna förändring kan visa på förbättrad efterlevnad av bestämmelserna i sociallagstiftningen, tack vare en väletablerad praxis för efterlevnadskontroll och en ökad medvetenhet om sociallagstiftningen bland förarna. Denna positiva effekt kan dock uppvägas av minskningen på 4,8 % av antalet kontrollerade arbetsdagar eller andra faktorer, t.ex. manipulering av färdskrivare, som snedvrider kontrollresultaten.

Nedanstående tabell visar att förhållandet mellan de olika typerna av överträdelser är relativt oförändrat jämfört med tidigare rapporteringsperioder. Den knappa minskning av antalet överträdelser som konstaterats i fråga om raster och körtider uppvägs av ökningar av antalet överträdelser i samband med viloperioder, brist på dokumentation för annat arbete och färdskrivarutrustningen.

[9] Artikel 4.4 i direktiv 2006/22/EG.

| Period | Raster | Viloperioder | Körtid | Körtidsregistrering | Färdskrivare | Avsaknad/förekomst av dokumentation för annat arbete |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2013–2014 | 23 % | 25 % | 16 % | 17 % | 10 % | 8 % |
| 2011–2012 | 26 % | 24 % | 19 % | 17 % | 8 % | 6 % |
| 2009–2010 | 29 % | 23 % | 18 % | 15 % | 5 % | 8 % |
| 2007–2008 | 30 % | 25 % | 20 % | 14 % | 10 % | 1 % |

**Tabell 1 – Typer av överträdelser som konstaterats vid vägkontroller och kontroller i företagens lokaler**



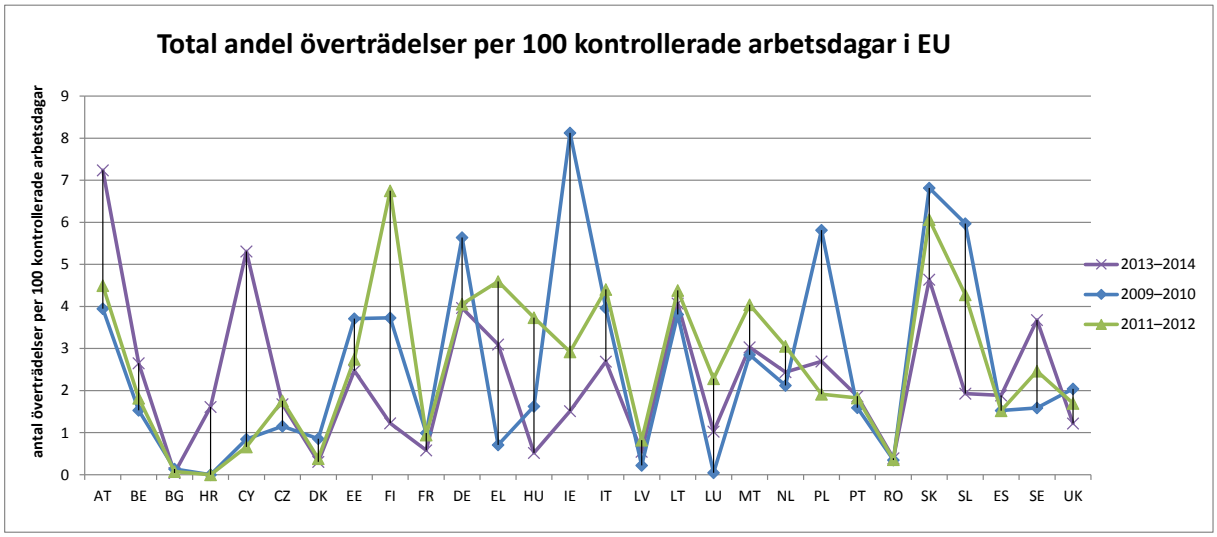

**Figur 3 – Typer av överträdelser som konstaterats vid vägkontroller och kontroller i företagens lokaler**

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

Jämfört med föregående rapporteringsperiod minskade andelen konstaterade överträdelser under 2013–2014 med i genomsnitt 11 % och uppgick till 2,17 överträdelser per 100 kontrollerade arbetsdagar. Kontroller i företagens lokaler är fortfarande mer effektiva än tillfälliga vägkontroller eftersom andelen konstaterade överträdelser vid dessa kontroller är

två gånger högre än vid vägkontroller. Det bör dock noteras att andelen konstaterade överträdelser vid kontroller i företagens lokaler under föregående rapporteringsperiod var tre gånger högre än vid vägkontroller, och att den var fem gånger högre under den föregående perioden, dvs. 2009–2010. Denna förändring beror främst på att andelen konstaterade överträdelser i företagens lokaler minskade kraftigt från 5,29 under åren 2011–2012 till 3,54 under innevarande rapporteringsperiod. Det finns stora skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller andelen konstaterade överträdelser vid kontroller i företagens lokaler per 100 kontrollerade arbetsdagar, från 0,02 i Bulgarien, 0,03 i Lettland och Portugal till 14,01 i Tyskland och 7,65 i Nederländerna.

Det verkar som om förändringen av EU:s genomsnittliga andel konstaterade överträdelser vid kontroller i företagens lokaler påverkas av att antalet rapporterade överträdelser i företagens lokaler minskat kraftigt för andra gången i rad (med 29 % mellan föregående och innevarande rapporteringsperiod) i Tyskland, som under innevarande rapporteringsperiod fortfarande stod för den största andelen av alla konstaterade överträdelser i företagens lokaler i Europa (51 %).




**Figur 4 – Antalet konstaterade överträdelser per 100 kontrollerade arbetsdagar under 2009–2010, 2011–2012 och 2013–2014**

Trots stora skillnader mellan olika medlemsstater när det gäller antalet konstaterade överträdelser per rapporteringsperiod[10] har det i genomsnitt skett en tydlig minskning av antalet rapporterade överträdelser. En detaljerad beskrivning av andelen konstaterade överträdelser i medlemsstaterna presenteras i följedokumentet. Dessa **skillnader i andelen konstaterade överträdelser visar att Europeiska unionen är långt ifrån ett harmoniserat område för efterlevnadskontroll. Detta beror på att medlemsstaterna har olika resurser och metoder för att kontrollera efterlevnaden av vägtransportlagstiftningen och olika påföljdssystem.**

[10] Detaljerad information om förändringarna i vissa medlemsstater presenteras i följedokumentet.

## 2.1 Konstaterade överträdelser vid vägkontroller

Under perioden 2013–2014 konstaterades 2,05 miljoner överträdelser vid vägkontroller i EU, vilket utgjorde 63 % av alla konstaterade överträdelser, både vid vägkontroller och vid kontroller i företagens lokaler. Detta innebär en minskning i kvantitativa termer med nästan 172 000, dvs. en minskning med 7,7 % jämfört med föregående rapporteringsperiod. 1,77 överträdelser har konstaterats per 100 kontrollerade arbetsdagar vilket kan jämföras med 1,74 överträdelser under föregående rapporteringsperiod.

I genomsnitt avsåg 66 % av de konstaterade överträdelserna nationella förare[11], vilket kan ses i relation till andelen nationella förare i Europa som kontrollerats som uppgick till 66 %. Det finns dock medlemsstater där andelen konstaterade överträdelser för utländska medborgare är högre, nämligen Luxemburg (78 %), Sverige (67 %), Litauen (65 %), Belgien (64 %), Bulgarien (59 %), Slovenien (58 %), Österrike (58 %) och Frankrike (54 %).

Denna trend kan förklaras av att alla ovannämnda medlemsstater, med undantag för Bulgarien, Litauen och Sverige, genomfört fler kontroller av utländska fordon. För dessa tre medlemsstater är andelen konstaterade överträdelser som begåtts av utländska förare eller fordon oproportionerligt hög. Detta gäller särskilt för Bulgarien, där 36 % av de utländska förare som kontrollerats stod för 59 % av överträdelserna, Sverige där 42 % av kontrollerna genomfördes på utländska förare, vilket resulterade i 67 % av de konstaterade överträdelserna, och Litauen, där 44 % av de utländska förare som kontrollerats motsvarade 65 % av de överträdelser som konstaterats vid vägkontroller. För Sveriges del skulle den ökade andelen överträdelser som begås av utländska medborgare kunna vara alarmerande, eftersom den fortsatt att öka från 31 % under 2009–2010 till 57 % under 2011–2012 och 67 % under innevarande rapporteringsperiod.

## 2.2 Konstaterade överträdelser vid kontroller i företagens lokaler

Under innevarande rapporteringsperiod rapporterade medlemsstaterna att sammanlagt över 1,2 miljoner överträdelser konstaterats i företagens lokaler, vilket utgjorde 37 % av det totala antalet överträdelser. Detta innebär en minskning med 25 % jämfört med föregående tvåårsperiod. Dessa siffror bör ses mot bakgrund av det stadiga antalet kontrollerade företag som ökade med 1 %[12]. Om man tar hänsyn till dessa två aspekter kan man se att efterlevnaden av sociallagstiftningen faktiskt har förbättrats.

Antalet rapporterade överträdelser i EU per 100 kontrollerade arbetsdagar visade en positiv tendens sett till EU-genomsnittet, och minskade från 8,65 under 2009–2010 till 5,29 under perioden 2011–2012 och till 3,54 under innevarande rapporteringsperiod. Denna minskning av antalet överträdelser kan tyda på att alla insatser för att öka efterlevnaden av sociallagstiftningen på vägtransportområdet börjar ge resultat.

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

[12] Denna ökning kan förklaras av att uppgifter från Kroatien och Finland ingick för första gången.

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

### 1. Inledning

Detta kapitel handlar om medlemsstaternas genomförande av direktiv 2002/15/EG, även kallat arbetstidsdirektivet, under 2013–2014. Enligt artikel 13 i det direktivet ska medlemsstaterna vartannat år överlämna en rapport till kommissionen om genomförandet av direktivet, med uppgift om arbetstagarnas och arbetsgivarnas ståndpunkter på nationell nivå. En beskrivning av medlemsstaternas införlivande av direktivet, de berörda parternas ståndpunkter om genomförandet och övervakningen, kontrollmekanismer i medlemsstaterna och efterlevnadsfrågor presenteras i följedokumentet.

### 2. Tillämpningsområde för direktiv 2002/15/EG

Direktivet innehåller regler om bland annat lämpliga raster under arbetsperioden, längsta genomsnittliga arbetsvecka och nattarbete. Dess bestämmelser kompletterar reglerna om körtider, raster och viloperioder i förordning (EG) nr 561/2006.

Eftersom direktivet innehåller vissa bestämmelser om antalet arbetstimmar som är specifika för vägtransportsektorn betraktas det som en *lex specialis* till det allmänna direktivet 2003/88/EG[13] om arbetstid, som innehåller grundläggande krav för arbetstidens förläggning för alla arbetstagare. Artikel 31 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna innehåller dock bestämmelser om arbetstid och arbetsvillkor som måste följas vid genomförandet av EU-lagstiftningen. Ett antal grundläggande skyddsbestämmelser i det allmänna arbetstidsdirektivet, däribland regler om årlig semester och fria hälsokontroller för nattarbetare, gäller även för mobila arbetstagare på vägtransportområdet.

### 3. Inlämningen av nationella rapporter och deras kvalitet

Kommissionen har fastställt ett enhetligt rapporteringsformat för att underlätta medlemsstaternas rapporteringsarbete, minska den administrativa bördan och förhindra alltför stora förseningar vid inlämnandet av medlemsstaternas rapporter. Kvaliteten på de inlämnade rapporterna varierar dock kraftigt. Flera medlemsstater[14] lämnade mycket knapphändiga och ofullständiga uppgifter eller uppgav att det inte skett några förändringar jämfört med föregående rapporteringsperiod. De nationella rapporterna från de återstående 20 medlemsstaterna innehöll information om genomförandet av direktiv 2002/15/EG i fråga om institutionell organisation, övervakning av problem, viss statistik om utförda kontroller och konstaterade överträdelser och om påföljdsförfarandet i allmänhet. Trots det kan resultatet av denna analys, på grund av de ofullständiga rapporterna, inte anses vara representativt för hela Europeiska unionen.

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

[14] Belgien, Kroatien, Danmark, Ungern, Lettland, Nederländerna, Portugal och Rumänien.

## 4. Genomförandet i medlemsstaterna

Efter den föregående rapporteringsperioden, då många medlemsstater meddelade att de infört ändringar i sin rättsliga ram för att se till att den även omfattar förare som är egenföretagare[15], lämnades två anmälningar in från Malta och Polen under denna rapporteringsperiod. Malta ändrade sina förordningar om motorfordon och persontransporter för att fullständigt införliva direktivets krav så att lagstiftningen även omfattar förare som är egenföretagare, vilka kommer att offentliggöras inom kort. I Polen trädde lagen om att förare som är egenföretagare ska omfattas av arbetstidsreglerna i kraft den 16 juli 2013.

Direktiv 2002/15/EG sågs som ett bra regelverk som bidrog till att hantera definitionen av arbetstid och gränserna för denna. Tyskland påpekade att direktivet, tillsammans med de föreskrivna körtiderna och viloperioderna i förordning (EG) nr 561/2006, bidrar till att garantera anställdas säkerhet och hälsa och till vägsäkerheten inom EU generellt, genom att minimivillkor fastställs för arbetstidens förläggning inom vägtransporter. Dessa regler förhindrar även snedvridningar av konkurrensen på grund av utnyttjande av anställda. Tyskland anser därför att det inte finns något brådskande behov av att ändra direktivet. Den arbetsgrupp för berörda parter som inrättats i Förenade kungariket ansåg likaså att det inte är tillrådligt att återuppta förhandlingarna om lagstiftningen om förares arbetstider, eftersom det finns en risk för att systemet då blir mer komplext och betungande.

Flera medlemsstater uttryckte dock farhågor om att inbegripa förare som är egenföretagare i reglerna. Finland anser att skyldigheterna för förare som är egenföretagare enligt direktivet bör upphävas, eftersom de skapar onödiga administrativa bördor och förordning (EG) nr 561/2006 redan innehåller lämpliga regler för dessa förare. Belgien påpekade att det i praktiken nästan är omöjligt att kontrollera att reglerna tillämpas, eftersom det inte är lämpligt att störa förare som är egenföretagare som vilar med kontroller. Bulgarien påtalade ytterligare svårigheter med att kontrollera förare som är egenföretagare, nämligen ett problem med att välja förare för kontrollerna, eftersom det saknas en officiell förteckning med uppgifter om antalet förare som är egenföretagare och deras verksamhetsorter. Enligt bulgarisk lagstiftning omfattas inte förare som är egenföretagare av skyldigheten att föra journaler över arbetstider och arbetstidens förläggning och ha dem tillgängliga för kontroll i sina lokaler samt utse en person som ges i uppgift att på begäran presentera dessa journaler för arbetsinspektionen. Den bulgariska arbetsinspektionen kan inte heller utfärda bindande anvisningar för förare som är egenföretagare.

Trots andra problem som nämnts i samband med efterlevnadsövervakningen av reglerna (de beskrivs i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport), är det värt att notera att medlemsstaterna lägger stor betoning vid att tillhandahålla vägledning om hur direktivets bestämmelser ska följas och arbetar för att öka medvetandet om gällande regler.

### 4.1 Överträdelser av arbetstidsreglerna

Sju medlemsstater, nämligen Österrike, Estland, Finland, Tyskland, Ungern, Irland och Sverige, informerade om möjligheten i första instans att begära att en konstaterad brist åtgärdas inom en fastställd tidsperiod. Om överträdelsen inte korrigeras går ärendet sedan

[15] Bulgarien, Danmark, Tyskland, Irland, Luxemburg, Malta (pågår), Polen, Portugal, Sverige och Förenade kungariket.

vidare till tillsynsmyndigheterna enligt nationella förfaranden, dvs. påförande av påföljder, anmälan till relevant instans eller åtal. Detta system anses vara fördelaktigt, eftersom de berörda personerna ges möjlighet att ända sitt beteende, införa nya rutiner, använda nya tekniker eller anpassa sina metoder för att se till att gällande regler följs.

Tio medlemsstater[16] lämnade statistik över konstaterade överträdelser, vilket inte är tillräckligt för att kunna dra några globala slutsatser. Jämfört med föregående rapporteringsperiod har ytterligare fyra medlemsstater lämnat uppgifter om överträdelser. Alla medlemsstater uppmanas att inkludera sådan information i sina nästa rapporter.

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

Endast tio medlemsstater[17] bekräftade att det hållits samråd med berörda parter enligt kravet i direktiv 2002/15/EG, vilket är en avsevärd försämring jämfört med rapporteringsperioden 2011–2012, då sexton medlemsstater uppgav att de uppfyllt detta krav.

Generellt sett var både arbetsgivare och arbetstagare överens om att direktiv 2002/15/EG bidragit till hälsa och säkerhet för förarna. I Irland framförde arbetsgivarna åsikten att begränsningarna av arbetstiden även bidrog till att skapa lika villkor för aktörerna. De rådfrågade parternas åsikter beskrivs i mer detalj i följedokumentet.

## IV. Slutsatser

I denna rapport analyseras hur genomförandet och utvecklingen har fortskridit under perioden 2013–2014 i alla medlemsstater, när det gäller efterlevnaden av EU:s sociallagstiftning inom vägtransportsektorn.

Vad detta dokument ska innehålla anges i direktiv 2006/22/EG och kommissionens beslut 2009/810/EG, som fastställer de standarduppgifter som ska lämnas enligt förordning (EG) nr 561/2006 och direktiv 2002/15/EG. Det handlar främst om antal och typ av kontroller och antal och typ av konstaterade överträdelser. Under innevarande rapporteringsperiod har kvaliteten och punktligheten för de inlämnade rapporterna varit jämförbar med föregående rapporteringsperiod, vilket har gjort att kommissionen har kunnat dra slutsatser om tillämpningen av sociallagstiftningen inom vägtransportområdet på EU-nivå.

De flesta medlemsstaterna uppfyllde minimikravet för antalet kontrollerade arbetsdagar enligt direktiv 2006/22/EG och överskred ofta detta antal med god marginal. Ett fåtal medlemsstater uppfyllde dock inte minimikravet. Dessutom nådde endast hälften av medlemsstaterna minimikravet för samordnade kontroller, vilket utgör en försämring jämfört med föregående rapporteringsperiod sett till antalet genomförda internationella initiativ. Det mesta samarbetet sker mellan grannmedlemsstater och kompletteras av insatser inom ramen för Euro Contrôle Route (ECR), som möjliggör samarbete i större skala.

För att skapa lika villkor inom transportsektorn är det nödvändigt att förbättra och anpassa genomförandet av transportrelaterad sociallagstiftning inom EU. Kommissionen kommer därför att noggrant följa upp och granska dessa fall för att se till att medlemsstaterna följer

[16] Österrike, Bulgarien, Cypern, Tjeckien, Frankrike, Grekland, Irland, Luxemburg, Polen och Spanien.

[17] Cypern, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Malta, Polen, Slovakien och Slovenien.

sociallagstiftningens minimikrav, och planerar dessutom att vidta åtgärder för att förbättra genomförandet av sociallagstiftningen inom vägtransporten.

Trots en liten förbättring lyckades medlemsstaterna inte nå upp till kravet om att minst 50 % av de totala kontrollerade arbetsdagarna ska utgöras av kontroller i företagens lokaler, utan de flesta av kontrollerna utgjordes av vägkontroller. Kommissionen kommer att övervaka utvecklingen på området. Om det inte sker någon förbättring under nästa rapporteringsperiod i respektive medlemsstat kommer kommissionen att inleda en officiell utredning av de medlemsstater som inte uppfyller kraven på kontroller i företagens lokaler.

Enligt artikel 2.3 i direktiv 2006/22/EG kommer minimikravet på andelen kontrollerade arbetsdagar för förare av fordon att höjas till 4 % när 90 % av alla kontrollerade fordon är utrustade med digital färdskrivare. Under denna rapporteringsperiod var 64 % av de fordon som kontrollerades vid vägkontroller utrustade med digital färdskrivare. Det finns således ingen grund för att höja minimikravet på kontroller till 4 % av arbetsdagarna.

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

Rapporten visar att det har skett vissa förbättringar när det gäller efterlevnadskontrollen och genomförandet av sociallagstiftningen. Den nedåtgående trenden i antalet överträdelser, som inleddes under den föregående rapporteringsperioden 2011–2012, håller i sig. Den övergripande minskningen av antalet konstaterade överträdelser kan tolkas som en förbättrad efterlevnad av bestämmelserna i sociallagstiftningen, tack vare en väletablerad praxis för efterlevnadskontroll och en ökad medvetenhet om sociallagstiftningen bland förarna.

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

Under denna rapporteringsperiod ökade överträdelser i form av manipulering av färdskrivare märkbart. Lämpliga genomförandetekniker samt lämplig utrustning, utbildning av tillsynstjänstemän osv. för att kunna utföra riktade kontroller och upptäcka manipulerade färdskrivare och bedrägeri behövs därför mer än någonsin.

För att hantera detta problem, vilket är ett krav enligt artikel 39 i förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, utarbetar kommissionen för närvarande en genomförandeakt med bestämmelser om innehållet i introduktionsutbildning och fortbildning av tillsynstjänstemän, samt utbildning i tekniker för att rikta kontroller och hur man upptäcker manipulerade färdskrivare och bedrägeri. Dessa åtgärder kommer att kompletteras med riktlinjer för att underlätta genomförandet av bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder samt bestämmelserna om färdskrivare.

Eftersom de nationella rapporterna om genomförandet av direktiv 2002/15/EG inte är fullständiga är det inte möjligt att göra någon ingående analys av hur direktivet har påverkat förarnas hälsa och säkerhet eller vägtrafiksäkerheten. Inkluderingen av förare som är

egenföretagare i arbetstidsreglerna anses ibland ge upphov till problem i samband med efterlevnadskontrollen. Endast tio medlemsstater bekräftade att samråd har hållits med berörda parter. Generellt sett höll arbetsmarknadens parter med om att efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG var en förutsättning för att säkerställa skäliga arbetsvillkor och en lojal konkurrens.

Denna rapport offentliggörs samtidigt med den rapport som avses i artikel 26 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG[18], enligt punkt 2 i den artikeln.

[18] EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.