



Bruxelles, den 4.4.2023
COM(2023) 183 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen i 2019-2020 af forordning (EF) 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og af direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (31. rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af sociale bestemmelser inden for vejtransport) og om kontroller, der udføres i henhold til Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og om international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejretøjer i brug i Fællesskabet

{SWD(2023) 74 final}

Indledning

Denne rapport giver et overblik over gennemførelsen af EU's sociale bestemmelser inden for vejtransport i medlemsstaterne gældende for perioden 1. januar 2019 til 31. december 2020. Den fremhæver de centrale udfordringer med håndhævelsen og anvendelsen af de relevante retlige bestemmelser, som er fastlagt i følgende fire retsakter:

- 1) Forordning (EF) nr. 561/2006¹ (også kendt som **køretidsforordningen**), der fastsætter minimumskravene til daglig og ugentlig køretid, pauser samt daglig og ugentlig hviletid.
- 2) Direktiv 2002/15/EF² (også kaldet **direktivet om arbejdstid inden for vejtransport**), som fastsætter reglerne for tilrettelæggelse af arbejdstid for mobile arbejdstagere. Det fastsætter kravene vedrørende maksimal ugentlig arbejdstid, minimumspauser og natarbejde. Det finder anvendelse på førere, som er omfattet af køretidsforordningen.
- 3) Direktiv 2006/22/EF³ (også kaldet **håndhævelsesdirektivet**), som fastsætter minimumskrav til kontrol på vejene og kontrol hos virksomheder i vejtransportsektoren med henblik på at kontrollere overholdelsen af bestemmelserne i køretidsforordningen.
- 4) Forordning (EU) nr. 165/2014⁴ (også kaldet **takografforordningen**), som fastsætter kravene til installation og anvendelse af takografer i køretøjer inden for anvendelsesområdet for køretidsforordningen.

Analysen af gennemførelsen af Rådets direktiv 96/53/EF⁵ (også kendt som **direktivet om vægt og dimensioner**) om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for tunge køretøjer, er også medtaget i denne rapport i overensstemmelse med artikel 10g i direktivet.

Denne rapport, der er baseret på artikel 17 i køretidsforordningen og artikel 13 i direktivet om arbejdstid inden for vejtransport⁶ og artikel 10g i direktivet om vægt og dimensioner⁷,

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 164/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

⁵ Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

⁶ I henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006 skal medlemsstaterne hvert andet år sende Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at den kan udarbejde en rapport om gennemførelsen af den pågældende forordning og om den udvikling, der har fundet sted på de relevante områder. I henhold til artikel 13 i direktiv 2002/15/EF skal medlemsstaterne aflægge rapport til

indeholder kvantitative og kvalitative data om kontrol på vejene og kontrol hos virksomhederne samt registrerede overtrædelser.

Rapporten er inddelt i tre afsnit: Afsnit I indeholder en analyse af de nationale data om kontroller og overtrædelser i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2006/22/EF og forordning (EF) nr. 561/2006, mens afsnit II indeholder en beskrivelse af medlemsstaternes gennemførelse af direktiv 2002/15/EF. Afsnit III indeholder en analyse af de nationale data om kontroller og overtrædelser i forbindelse med gennemførelsen af Rådets direktiv 96/53/EF. I afsnit IV drages hovedkonklusionerne på denne rapport. Kommissionens rapport suppleres af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der indeholder supplerende oplysninger om sanktioner, samarbejde mellem medlemsstaterne, bemærkninger fra de håndhævende myndigheder og mere detaljerede statistikker om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 og direktiv 2002/15/EF. Den supplerer ikke oplysningerne vedrørende Rådets direktiv 96/53/EF.

Indsendelse af oplysninger

De nationale rapporter om gennemførelsen af bestemmelserne i direktiv 2002/15/EF og forordning (EF) nr. 561/2006 skal forelægges senest den 30. september i det år, der følger efter udløbet af den pågældende toårsperiode, ved hjælp af den standardrapporteringsformular, der blev udarbejdet ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 30. marts 2017⁸. Fristen for indsendelse af rapporter for årene 2019-2020 udløb den 30. september 2021.

Alle medlemsstater har indsendt deres nationale data om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, selv om mange har gjort det efter fristens udløb. Medlemsstaterne fremsendte den ønskede opdeling af detaljerede statistikker over kontrol med overholdelsen på vejene og hos virksomhederne. Nogle indsendte imidlertid ikke data sorteret efter de ønskede kategorier, f.eks. data sorteret efter takograftype⁹ og type overtrædelser¹⁰. Nogle medlemsstater forklarede, hvorfor de ikke havde indsendt alle de krævede oplysninger¹¹.

Kun 22 medlemsstater har indsendt oplysninger om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF, omend nogle gange meget begrænsede, og kun 18 medlemsstater har indsendt statistiske data

Kommissionen om gennemførelsen af direktivet med angivelse af arbejdsmarkedsparternes synspunkter. Rapporterne om direktiv 2002/15/EF og forordning (EF) nr. 561/2006 kan præsenteres i et enkelt dokument, da begge retsakter dækker den samme toårige rapporteringsperiode og omhandler supplerende bestemmelser for erhvervschauffører.

⁷ I henhold til artikel 10g i Rådets direktiv 96/53/EF skal medlemsstaterne hvert andet år meddele de nødvendige oplysninger om antallet af gennemførte kontroller af tunge køretøjer og antallet af konstaterede overlastede køretøjer eller vogntog. I henhold til artikel 10g i Rådets direktiv 96/53/EF kan disse oplysninger indgå i de oplysninger, der fremsendes i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006.

⁸ C(2017) 1927 final

⁹ Dette er tilfældet for Litauen, som oplyste, at der ikke forelå data på grund af en teknisk fejl.

¹⁰ Letland har ikke angivet denne kategorisering for overtrædelser hos virksomhederne.

¹¹ De franske myndigheder oplyste, at dataene fra arbejdsministeriet, der repræsenterer omkring halvdelen af de nationale kontrolforpligtelser hos virksomhederne, ikke kunne hentes fra informationssystemet i modsætning til tidligere år. Polen oplyste, at der ikke forelå data om antallet af politifolk, der udfører kontrol på vejene.

om kontroller og resultaterne heraf. Manglen på kvantitative data fra medlemsstaterne gør det vanskeligt at foretage en vurdering.

Da rapporteringsforpligtelserne i forbindelse med gennemførelsen af sociale bestemmelser og direktivet om vægt og dimensioner vedrører samme periode, fandt Kommissionen det hensigtsmæssigt at kombinere resultaterne af kontrollerne i én fælles rapport. Direktivet om vægt og dimensioner blev ændret ved direktiv (EU) 2015/719¹², hvor der blev indført en indberetningspligt for medlemsstaterne i artikel 10g gældende fra den 7. maj 2017. De nationale oplysninger skal indsendes senest den 30. september i det år, der følger efter udløbet af den pågældende toårsperiode. Fristen for indsendelse af rapporter for årene 2019-2020 udløb den 30. september 2021. Der blev stillet en Excel-skabelon til rådighed for medlemsstaterne for at lette deres rapportering.

19 medlemsstater¹³ har indsendt deres nationale oplysninger, men kun Polen har indsendt sin rapport inden for den fastsatte frist. Alle medlemsstater undtagen Polen indsendte oplysningerne opdelt efter år, og Irland indsendte oplysningerne opdelt efter kvartaler og efter køretøjstype (gods i forhold til passagerer). I nogle tilfælde var oplysningerne imidlertid ufuldstændige. Malta oplyste, at det ikke var i stand til at levere dataene for 2019 på grund af en større fejl i dets vejningssystem. Tyskland anførte, at de oplysninger, de fremsendte, vedrørte de kontroller, der foretages af forbundskontoret for godstransport, og at de ikke rådede over ensartede statistikker over kontroller, som henhører under forbundsstatens ansvar. Belgien oplyste, at der var konstateret et restantal overlastede køretøjer/vogntog, hvor antallet af gennemførte kontroller var ukendt for både 2019 og 2020. Kroatien, Cypern, Tjekkiet, Frankrig, Ungarn, Litauen, Portugal og Rumænien har ikke indsendt deres nationale data for indeværende rapporteringsperiode 2019-2020. På grund af manglende kvantitative data for alle medlemsstater er det ikke muligt at foretage en omfattende vurdering.

I. Oversigt over håndhævelsesaktiviteter i forbindelse med direktiv 2006/22/EF og forordning (EF) nr. 561/2006

1. Kontroller

I henhold til artikel 2 i direktiv 2006/22/EF skal medlemsstaterne indføre en ordning med hensigtsmæssig og regelmæssig kontrol på vejene og hos virksomheder, der er omfattet af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006. I samme artikel fastlægges et mindstekrav til det antal kontroller, der skal foretages, nemlig mindst 3 % af arbejdsdage for førere¹⁴ af køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EUT L 115 af 6.5.2015, s. 1).

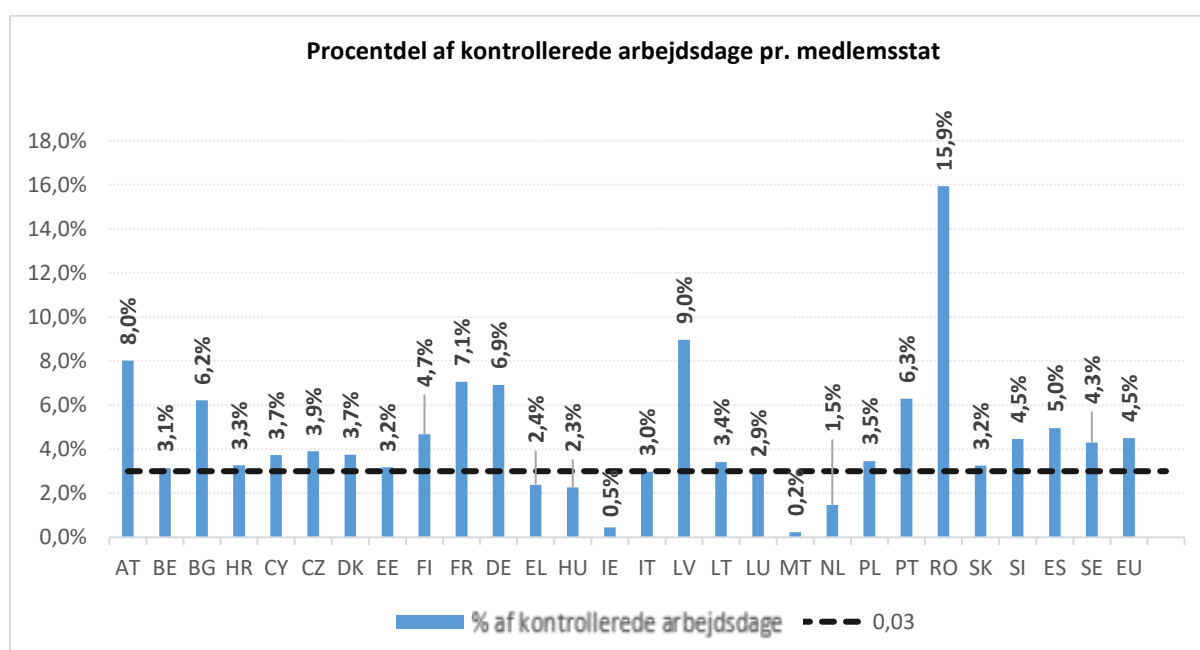
¹³ De medlemsstater, der indsendte deres nationale data, var Østrig, Belgien, Bulgarien, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Grækenland, Italien, Irland, Letland, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Polen, Slovakiet, Slovenien, Spanien og Sverige.

¹⁴ Dette tal er baseret på antallet af arbejdsdage i to år og antallet af registrerede køretøjer, der er omfattet af forordningen i denne periode for hver medlemsstat.

De nationale data viser, at det samlede antal kontrollerede arbejdsdage¹⁵ i EU faldt fra ca. 119,0 millioner¹⁶ i 2017-2018 til 108,9 millioner kontrollerede arbejdsdage i indeværende rapporteringsperiode. Dette udgør et fald på 8 %. Hvis man ser på de nationale tal, er faldet i antallet af kontrollerede arbejdsdage størst i Malta (- 901 %)¹⁷, Irland (- 69 %), Bulgarien (- 59 %) og Portugal (- 47 %), mens stigningen i antallet af kontrollerede arbejdsdage er mest synlig i Grækenland (+ 70 %) og Rumænien (+ 44 %).

Som det fremgår af figur 1 nedenfor, er **EU-gennemsnittet for kontrollerede arbejdsdage 4,5 %**, hvilket er højere end krævet i direktivet¹⁸, men udviser en faldende tendens sammenlignet med tidligere rapporteringsperioder (5,4 % i 2017-2018 og 6,3 % i 2015-2016).

Figur 1: Procentdel af kontrollerede arbejdsdage pr. medlemsstat



De fleste af medlemsstaterne kontrollerede flere arbejdsdage end mindstekravet ifølge direktivet. Alligevel har seks medlemsstater ikke overholdt tærsklen på 3 %, nemlig Grækenland, Ungarn, Irland, Luxembourg, Malta og Nederlandene. Dette er det samme antal lande som i den foregående rapporteringsperiode, hvor seks medlemsstater ikke havde overholdt tærsklen på 3 % i 2017-2018, mens tre medlemsstater ikke havde overholdt

¹⁵ På dansk bruges altid udtrykket "arbejdsdage", mens "working days" anvendes synonymt med "days worked (by a driver)" i den engelske version af de relevante retsakter, nemlig forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2006/22/EF og afgørelse (EU) 2017/1013.

¹⁶ De i alt 125,7 millioner arbejdsdage, der blev kontrolleret i 2017-2018, omfattede Det Forenede Kongerige.

¹⁷ Malta pludseligt, at faldet i antallet af kontrollerede arbejdsdage skyldtes omstændighederne omkring covid-19-pandemien og den pludselige fratræden af de to ansatte, som på daværende tidspunkt var eneansvarlige for takografinspektionerne. De maltesiske myndigheder anerkendte, at der er behov for straks at løse dette problem og oplære otte medarbejdere for at sikre, at en sådan situation ikke opstår igen i fremtiden.

¹⁸ Især i Østrig, Bulgarien, Frankrig, Tyskland, Letland, Portugal og Rumænien, som tegnede sig for 1/3 af de kontrollerede arbejdsdage.

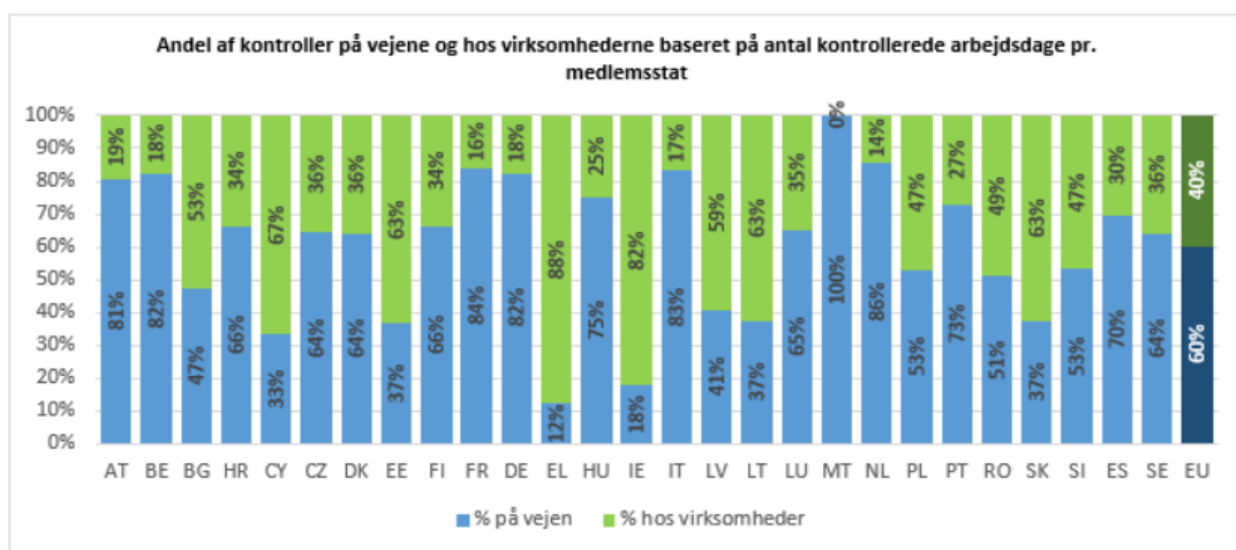
tærsklen i 2015-2016. Blandt de seks medlemsstater¹⁹, der ikke havde overholdt tærsklen på 3 % i 2017-2018, var det kun Grækenland, Irland og Nederlandene, der forblev i denne underpræsterende gruppe, hvor de fik følgeskab af de tre andre medlemsstater, der klarede sig godt i den foregående rapporteringsperiode. Grækenland øgede sin håndhævelsesindsats betydeligt (forbedring fra 0,1 % i 2015-2016 og 0,7 % i 2017-2018 til 2,4 % i indeværende periode), men det ligger stadig under tærsklen.

I artikel 2 i direktiv 2006/22/EF fastsættes andelen af arbejdsdage, der som minimum skal kontrolleres på vejene og hos virksomhederne, nemlig henholdsvis mindst 30 % og 50 % . Beregningen af denne andel er baseret på det antal kontroller, der rent faktisk er foretaget af de håndhævende myndigheder, og ikke på det antal arbejdsdage, der som minimum skal kontrolleres.

I gennemsnit er 60 % af kontrollerne af arbejdsdage foretaget på vejene, mens 40 % er foregået hos virksomhederne. Dette er et fald i kontrollen på vejene i forhold til den foregående periode (73 % i 2017-2018) og en positiv stigning i antallet af kontroller hos virksomhederne sammenlignet med den seneste periode (27 % i 2017-2018). Denne ændring kan delvis forklares med omstændighederne omkring covid-19-pandemien. I de fleste medlemsstater blev en stor del af kontrollerne udført på vejene. Grækenland og Irland indberettede et lavt antal kontroller på vejene. Malta rapporterede ikke om nogen kontroller hos virksomhederne. Kun seks medlemsstater har opnået den krævede afbalancerede fordeling mellem kontroller hos virksomheder og på vejene²⁰ mod otte medlemsstater i 2017-2018.

Oplysninger om de nationale andele af kontroller på vejene og hos virksomhederne fremgår af figur 2.

Figur 2: Andel af kontroller på vejene og hos virksomhederne baseret på antal kontrollerede arbejdsdage pr. medlemsstat



¹⁹ Danmark, Finland, Grækenland, Irland, Litauen og Nederlandene.

²⁰ Bulgarien, Cypern, Estland, Letland, Litauen og Slovakiet.

1.1 Kontrol på vejene

I alt blev 4 112 717²¹ køretøjer og 4 323 245 førere kontrolleret på vejene i hele EU sammenlignet med 4 982 439 køretøjer og 5 395 009 førere i 2017-2018²². Forskellen mellem antallet af kontrollerede køretøjer og førere kan forklares ved flermandskørsel, dvs. hvor der er mindst to førere i køretøjet til at køre det. Forskelle mellem antallet af førere og køretøjer forekommer hovedsagelig i rapporter fra Belgien, Danmark, Tyskland, Polen, Rumænien og Slovenien.

Sammenlignet med rapporten for 2017-2018 faldt det rapporterede antal kontrollerede køretøjer med 869 722 køretøjer. Dette skyldes hovedsagelig, at antallet af køretøjer, der blev kontrolleret af Det Forenede Kongerige (156 496 køretøjer i 2017-2018), ikke er omfattet af denne rapport, og at der er sket betydelige fald i det antal, som Malta har indberettet (-73 %), og som ikke blev opvejet af de stigninger, der blev indberettet af andre medlemsstater²³.

Antallet af kontrollerede førere faldt med 1 071 764 førere i forhold til 2017-2018. Dette skyldes også, at antallet af førere, der blev kontrolleret af Det Forenede Kongerige (156 496 førere i 2017-2018), ikke er omfattet af den nuværende rapport, og at der er akkumulerede virkninger af fald i flere andre medlemsstater.

Baseret på køretøjets registreringsland var 63 % af de kontrollerede køretøjer nationale køretøjer, 31 % var fra en anden EU-medlemsstat, og 6 % var køretøjer registreret i ikke-EU-lande²⁴. Samlet set transporterede de fleste af de køretøjer, der blev kontrolleret på vejene (ca. 91 % i alt), gods, mens mindre end 10 % befordrede passagerer.

I 2019-2020 var 74 % af de køretøjer, der blev kontrolleret på vejene, udstyret med en digital takograf mod 75 % i den foregående rapporteringsperiode. Der er derfor ingen grund til at hæve kontroltærsklen fra 3 % til 4 %, da dette bør gøres, når 90 % af de kontrollerede køretøjer er udstyret med digitale takografer i henhold til artikel 2, stk. 3, i direktiv 2006/22/EF.

1.2 Kontroller hos virksomhederne

I perioden 2019-2020 blev der kontrolleret 58 300²⁵ transportvirksomheder, hvilket er et fald på 44 % sammenlignet med de 104 104²⁶ transportvirksomheder, der blev kontrolleret i 2017-2018. Kontrollørerne hos virksomhederne kontrollerede ca. 34,3 millioner arbejdsdage, hvilket svarer til en stigning på ca. 2 % i forhold til 33,7 millioner i den foregående rapport, selv i betragtning af at der ikke blev udført nogen kontroller hos virksomhederne i Malta, og der ingen data forelå fra Det Forenede Kongerige. Samlet set kontrollerede medlemsstaternes

²¹ Litauen indberettede ikke data.

²² Tallet for 2017-2018 omfatter data fra Det Forenede Kongerige (dvs. 17 461 virksomheder). Når data fra Det Forenede Kongerige ikke medregnes, er faldet på næsten 33 %.

²³ F.eks. + 81 % i Danmark og 64 % i Luxembourg.

²⁴ Litauen fremlagde ikke disse data. Cypern rapporterede, at kun nationale køretøjer blev kontrolleret.

²⁵ Malta fremlagde ikke disse data.

²⁶ 86 643 virksomheder blev kontrolleret i 2017-2018, idet Det Forenede Kongerige ikke er medregnet.

kontrolmyndigheder registreringerne for 499 943 førere hos virksomhederne, hvilket er 14 % færre end de 641 033 førere i 2017-2018.

2. Overtrædelser

Alle 27 medlemsstater indsendte data om konstaterede overtrædelser, men ikke alle²⁷ gav oplysninger om typen af overtrædelser. **Det samlede antal indberettede overtrædelser var på ca. 2,25 millioner, hvilket er et fald i forhold til den foregående indberetning (3,41 millioner²⁸).** Dette kan forklares ved, at der blev kontrolleret færre arbejdsdage. Andelen af afslørede overtrædelser på vejene forblev stabil på 60 % af de samlede afslørede overtrædelser (58 % i den seneste rapport).

Andelen af typer af overtrædelser i det samlede antal afslørede overtrædelser var fortsat den samme som i den foregående rapporteringsperiode, med nogle få ændringer. Figur 3 nedenfor viser EU's gennemsnitlige andel af overtrædelser efter typen af overtrådt bestemmelse, der blev afsløret både på vejene og hos virksomhederne i 2019-2020. Antallet af overtrædelser vedrørende pauser steg fra 17 % til 19 %, mens overtrædelserne i forbindelse med køretidsregistrering faldt fra 27 % til 26 %. Overtrædelserne vedrørende hvileperioder udgør 23 % af de samlede overtrædelser som i den seneste rapport), overtrædelser vedrørende kontrolapparatet²⁹ udgør 9 % af de samlede overtrædelser (12 % i den seneste rapport), og manglen på tilgængelighed af registreringer for andet arbejde udgør 8 % (6 % i den seneste rapport) af alle konstaterede overtrædelser. Denne udvikling fremgår af figur 4 nedenfor.

Den gennemsnitlige overtrædelsesprocent, der beregnes på grundlag af 100 arbejdsdage kontrolleret hos virksomhederne og på vejene, faldt fra 2,7 i 2017-2018 til 2,1 i indeværende rapporteringsperiode. **Afsløringsprocenten hos virksomhederne er fortsat højere end afsløringsprocenten på vejene, hvilket bekræfter, at kontrollerne hos virksomhederne er mere effektiv end ad hoc-kontrollerne på vejene.** Afsløringsprocenten hos virksomhederne faldt imidlertid i forhold til den seneste rapporteringsperiode.

²⁷ Letland har ikke oplyst om typer af overtrædelser i forbindelse med kontrol hos virksomhederne.

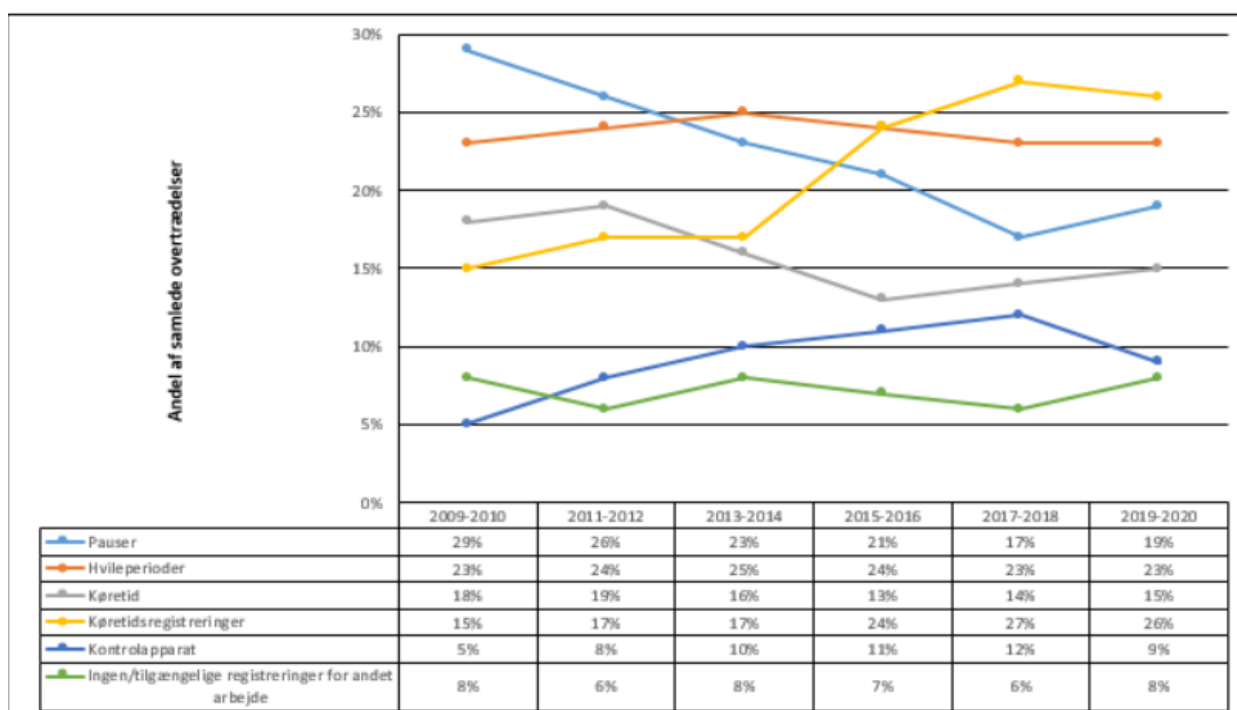
²⁸ Eller 3,29 millioner, når Forenede Kongerige ikke medregnes.

²⁹ Overtrædelser vedrørende kontrolapparatet er relateret til ukorrekt funktion eller forkert brug af eller manipulation hermed.

Figur 3: Kategorier af overtrædelser registreret ved vejkontrol og hos virksomheder 2019-2020



Figur 4: Kategorier af overtrædelser registreret ved vejkontrol og hos virksomheder i løbet af de sidste 10 år



2.1 Overtrædelser konstateret ved kontrol på vejene

Der blev konstateret ca. 1,36 millioner overtrædelser på vejene i 2019-2020, hvilket er ca. 30 % færre end de ca. 1,94 millioner overtrædelser i 2017-2018³⁰. EU-gennemsnittet for overtrædelser, der blev konstateret på vejene, faldt fra 2,11 til 1,82 pr. 100 kontrollerede

³⁰ Eller ca. 1,84 millioner overtrædelser, når Det Forenede Kongerige ikke medregnes.

arbejdsdage. I gennemsnit blev det konstateret, at 53 % af overtrædelserne blev begået af indenlandske førere, mens andelen af indenlandske køretøjer blandt alle køretøjer, der blev standset med henblik på kontrol, var på 63 %.

2.2 Overtrædelser registreret hos virksomheder

Antallet af overtrædelser, der blev afsløret hos virksomhederne, var på ca. 890,000, hvilket er et betydeligt fald i forhold til den seneste rapport (1,46 millioner). Den gennemsnitlige afsløringsprocent for overtrædelser pr. 100 kontrollerede arbejdsdage faldt fra 4,35 til 2,59, hvilket er et fald på 40 % i forhold til 2017-2018. Det gennemsnitlige antal overtrædelser, der blev konstateret hos den enkelte virksomhed, steg en smule fra 14 overtrædelser pr. virksomhed i 2017-2018 til mere end 15 overtrædelser pr. virksomhed.

2.3. Antal kontrollører og udstyr til analyse af takografer

I indeværende rapporteringsperiode var 54 679 kontrolmedarbejdere (mod 61 558 i 2017-2018) involveret i kontroller i hele EU. Dette er en konstant faldende tendens, selv når det tages i betragtning, at tallene fra Det Forenede Kongerige fra den foregående rapporteringsperiode (dvs. 588 kontrolmedarbejdere) ikke er medregnet.

20 058 kontrolmedarbejdere blev uddannet til at analysere de digitale takografregistreringer (mod 21 786 i 2017-2018). De udstyrsenheder, der stilles til rådighed for kontrolmedarbejderne til analyse af takografregistreringerne, steg fra 9 677 i 2017-2018 til 13 067 i 2019-2020.

3. Den Europæiske Unions Domstols fortolkning af forordning (EF) nr. 561/2006

Den Europæiske Unions Domstol fortolkede forordning (EF) nr. 561/2006 gennem afgørelserne i sag C-834/18³¹ af 10. april 2019. Domstolen fastslog, at begrebet "ugentlig hviletid" som omhandlet i artikel 8 i forordning (EF) nr. 561/2006 ikke nødvendigvis skal ophøre i løbet af "ugen", således som defineret i nævnte forordnings artikel 4, litra i).

4. Samarbejde mellem medlemsstater

I henhold til artikel 5 i direktiv 2006/22/EF har medlemsstaterne pligt til at foretage ikke under seks vejkontroller om året, som skal samordnes med mindst én anden medlemsstat. Samarbejdet mellem medlemsstaterne på grundlag af samordnede kontroller, fælles uddannelsesinitiativer eller erfarings- og informationsudveksling spiller en afgørende rolle med hensyn til at styrke håndhævelsen for at nå målene i de sociale bestemmelser inden for vejtransportsektoren, dvs. bedre arbejdsvilkår, fair konkurrence og forbedret trafiksikkerhed. Mobilitetspakke I³², der blev vedtaget i juli 2020 og trådte (delvist) i kraft den 20. august 2020, har til formål at fremme og styrke samarbejdet og den gensidige bistand mellem medlemsstaterne og sikre en mere effektiv og konsekvent håndhævelse af de gældende regler.

³¹ https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/da/.

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

Desuden påbegyndte Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed, der blev oprettet i 2019³³ med det overordnede mål at sikre fair arbejdskraftmobilitet i det indre marked, sine støtteaktiviteter vedrørende oplysning, uddannelse og håndhævelse på vejtransportområdet. En af myndighedens primære opgaver vil bestå i at støtte samarbejdet mellem medlemsstaterne inden for den grænseoverskridende håndhævelse og fremme fælles inspektioner, herunder på området for EU's sociale bestemmelser på vejtransportområdet.

På grund af covid-19-krisen kunne mange planlagte fælles håndhævelsesforanstaltninger ikke finde sted i 2020. Men selv for 2019 fremlagde ikke alle medlemsstater oplysninger om det nøjagtige antal samordnede kontroller eller rapporterede slet ikke om, hvorvidt de havde foretaget samordnede kontroller. Af de 14 medlemsstater, der gav oplysninger om kontrollen³⁴, opfyldte 12 medlemsstater³⁵ det krævede antal samordnede kontroller i rapporteringsperioden.

Samarbejdet mellem medlemsstater vedrørte primært nabomedlemsstater. I den seneste rapporteringsperiode angav de fleste af medlemsstaterne desuden, at samordningen foregik inden for rammerne af Euro Contrôle Route (ECR).

II. Oversigt over gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF

I henhold til artikel 13 i direktiv 2002/15/EF er medlemsstaterne forpligtet til hvert andet år at aflægge rapport om direktivets gennemførelse og redegøre for arbejdsmarkedsparternes synspunkter.

1. Anvendelsesområdet for direktiv 2002/15/EF

I direktivet fastsættes bl.a. bestemmelser vedrørende tilstrækkelige pauser i arbejdsperioden, den maksimale ugentlige arbejdstid og natarbejde. Bestemmelserne supplerer reglerne om køretid, pauser og hvileperioder, som er fastsat ved forordning (EF) nr. 561/2006. Da dette direktiv indeholder visse bestemmelser vedrørende arbejdstid, som er specifikke for vejtransportsektoren, betragtes det som *lex specialis* i forhold til det generelle direktiv 2003/88/EF³⁶ om arbejdstid, som fastsætter grundlæggende krav til tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i alle sektorer.

2. Gennemførelsesaspekter i medlemsstaterne

Nogle medlemsstater og arbejdsmarkedets parter rapporterede om visse gennemførelsesproblemer. De tyske myndigheder oplyste, at arbejdsgiverne generelt ikke havde kendskab til bestemmelserne om køre- og arbejdstid. Som det blev rapporteret,

³³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1149 af 20. juni 2019 om oprettelse af en europæisk arbejdsmarkedsmyndighed, om ændring af forordning (EF) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 og (EU) 2016/589 og om ophævelse af afgørelse (EU) 2016/344 (EUT L 186 af 11.7.2019, s. 21.).

³⁴ Belgien, Kroatien, Cypern, Tjekkiet, Danmark, Finland, Grækenland, Malta, Nederlandene, Portugal og Slovenien. Ungarn og Malta oplyste, at der ikke var blevet gennemført nogen samordnede kontroller.

³⁵ Østrig, Frankrig, Tyskland, Irland, Italien, Letland, Litauen, Luxembourg, Polen, Rumænien, Slovakiet og Spanien.

³⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (EUT L 299 af 18.11.2003, s. 9).

kontrolleres arbejdstiden for mobile arbejdstagere normalt kun i forbindelse med kontroller af køretidsbestemmelserne, og den overholdes generelt ikke i tilstrækkelig grad.

Malta oplyste, at for køretøjer, som ikke er forpligtet til at anvende takografer i overensstemmelse med undtagelsen i artikel 13, stk. 1, litra e), i køretidsforordningen, foretages målingen af arbejdstiden ved hjælp af eksisterende midler til måling af føreres arbejdstid, f.eks. stempelure.

Nogle medlemsstater rapporterede, at der manglede inspektører til at kontrollere arbejdstiden. De italienske myndigheder påpegede problemet med at opfylde kravet om, at mindst 50 % kontrollerne skal finde sted hos virksomhederne. De største problemer skyldes, at kontrollerne i sektoren er særlig komplekse, og at der er behov for en betydelig indsats med hensyn til menneskelige ressourcer. Ud over kontrollen med overholdelsen af EU's sociale bestemmelser kontrolleres arbejdstagernes socialsikrings- og lønforhold i forbindelse med inspektioner hos virksomhederne.

Sverige rapporterede om den metode, som kontrolmyndighederne anvendte til at overvåge overholdelsen af den del af de sociale bestemmelser, som arbejdsmarkedets parter har indgået aftaler om, f.eks. om natarbejde. I sådanne tilfælde sender de svenske myndigheder ikke blot skriftlige anmodninger til arbejdsgivere og selvstændige chauffører, men kontakter også personligt de førere, der kontrolleres. Målet er at øge kendskabet til reglerne og fremme adfærdsændringer.

Nogle myndigheder rapporterede også, at der var behov for yderligere præcisering af visse definitioner i direktiv 2002/15/EF. I Tyskland opfordrede én delstat til yderligere præcisering af, hvordan "ventetider på læsse- og losseramper" skal håndteres. Det blev også konstateret, at losning ofte ikke registreres som "andet arbejde", men som hviletid. I nogle tilfælde sondrede virksomhederne også mellem faktisk arbejdstid og lønnet arbejdstid, således at tiden blev registreret og aflønnet med et fast beløb, men ikke som "andet arbejde".

Endelig rapporterede nogle nationale myndigheder om vanskeligheder med at kontrollere arbejdstiden for førere, der er involveret i forskellige former for transportaktiviteter eller udfører transport for flere arbejdsgivere.

Bulgarien oplyste derimod, at der ikke var opstået nogen væsentlige problemer i forbindelse med gennemførelsen af kontroller i henhold til direktiv 2002/15/EF.

På trods af disse fælles observationer er det fortsat vanskeligt at indkredse tendenser og udestående spørgsmål på EU-plan på grund af det betydelige antal ufuldstændige indlæg fra medlemsstaterne og forskellig national praksis.

3. Fortolkning af direktiv 2002/15/EF

Nogle få medlemsstater rapporterede i 2019-2020, at de nationale domstole fortolkede visse bestemmelser i direktiv 2002/15/EF. Sverige gentog, at det afventede en domstolsafgørelse i en sag om afgrænsningen mellem den svenske trafikstyrelses ansvarsområder og arbejdsmarkedsparternes ansvarsområder, når der blev indgået kollektive overenskomster,

som fraveg dele af den nationale lov til gennemførelse af direktiv 2002/15/EF. Sverige oplyste også, at nogle få andre retstvister vedrørende gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF var blevet afgjort af domstolene i første instans, og at Sveriges højesteret (Högsta domstolen) ikke havde truffet nogen retsafgørelser. Den samme situation blev rapporteret af Estland, som bekræftede, at gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF generelt ikke havde skabt sociale problemer i Estland i 2019-2020.

Spanien havde en række retssager vedrørende arbejdstid, pauser, rådighedstid og kollektive overenskomster vedrørende f.eks. beregning af de timer, hvor føreren var til rådighed for arbejdsgiveren, betaling for mere end 20 timers rådighedstid og udbetaling af dagpenge.

4. Overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne

Kun 11 medlemsstater³⁷ indsendte kvantitative data om de konstaterede overtrædelser, selv om nogle af dataene ikke var fuldstændige. Dette antal er lidt højere end i den foregående rapporteringsperiode, hvor ni medlemsstater³⁸ indsendte disse oplysninger. Det utilstrækkelige antal bidrag gør det ikke muligt at drage konklusioner på EU-plan.

Nogle medlemsstater anførte, at det var muligt at korrigere adfærden inden for en bestemt periode for at undgå pålæggelse af en sanktion. De håndhævende myndigheder vil kun gå videre med deres sanktioner i tilfælde, hvor manglen ikke blev afhjulpet. I den forbindelse rapporterede den svenske industri, at fraværet af direkte sanktioner blev værdsat, da den giver arbejdsgivere og selvstændige mulighed for at gennemføre nye arbejdsmetoder, anvende nye teknologier eller ændre procedurer for at forbedre overholdelsen af lovgivningen.

5. Interessenternes syn på gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF

Som krævet i artikel 13 i direktiv 2002/15/EF anførte ti medlemsstater³⁹ klart, at arbejdsmarkedets parter var blevet hørt i forbindelse med denne rapportering. Dette antal er lidt lavere end i den seneste rapport⁴⁰, men viser stadig, at over halvdelen af medlemsstaterne ikke inddrager arbejdsmarkedets parter i rapporteringen om gennemførelsen af arbejdstidsreglerne. Østrig forklarede, at arbejdsmarkedets parter ikke blev hørt, men at udkastet til årsrapport ikke kun drøftes i Parlamentet (socialudvalget), men også er offentligt tilgængeligt på arbejdstilsynets websted.

I seks ud af ti medlemsstater⁴¹ blev arbejdsmarkedets parternes synspunkter gengivet i et særskilt afsnit eller punkt.

De holdninger, som arbejdsmarkedets parter tilkendegav, kan ikke analyseres yderligere, da de ikke er repræsentative.

III. Oversigt over håndhævelsesaktiviteter i forbindelse med Rådets direktiv 96/53/EF

³⁷ Østrig, Cypern, Tjekkiet, Finland, Tyskland, Ungarn, Italien, Luxembourg, Polen, Slovakiet og Spanien.

³⁸ Østrig, Cypern, Tjekkiet, Finland, Frankrig, Irland, Luxembourg og Polen.

³⁹ Cypern, Estland, Finland, Frankrig, Tyskland, Italien, Polen, Portugal, Slovakiet og Sverige.

⁴⁰ Ifølge den seneste rapport var der 12 medlemsstater, herunder Det Forenede Kongerige.

⁴¹ Frankrig, Tyskland, Italien, Polen, Portugal og Sverige.

1. Kontroller

I henhold til artikel 10d, stk. 1, i Rådets direktiv 96/53/EF, som ændret ved direktiv (EU) 2015/719, skal medlemsstaterne senest den 27. maj 2021 træffe specifikke foranstaltninger til at identificere køretøjer eller vogntog under kørsel, der sandsynligvis har overskredet den største tilladte vægt, og som derfor bør kontrolleres af deres kompetente myndigheder med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv. Ifølge oplysningerne fra medlemsstaterne anvender Irland og Tyskland et automatisk vejningssystem, i det mindste siden 2019. Artikel 10d, stk. 1, giver også mulighed for at anvende de automatiske systemer til direkte at konstatere overtrædelser og pålægge sanktioner. I så fald skal disse systemer certificeres. Ifølge oplysningerne fra medlemsstaterne har ingen medlemsstat valgt at installere certificerede systemer. Efter at tunge køretøjer under kørsel, som sandsynligvis har overskredet den tilladte totalvægt, identificeres ved hjælp af automatiske systemer, skulle sådanne køretøjer derfor underkastes en yderligere vægtskontrol på vejene med certificerede vægte for at fastslå de eventuelle overtrædelser.

I henhold til artikel 10d, stk. 2, skal medlemsstaterne desuden hvert kalenderår foretage et **passende antal kontroller af vægten** af køretøjer eller vogntog under kørsel, **som står i rimeligt forhold til det samlede antal køretøjer, der hvert år inspiceres** på deres område. Rådets direktiv 96/53/EF giver imidlertid ikke en fortolkning af, hvad der kan anses for at være "passende", og overlader en vis fortolkningsmargen til medlemsstaternes skøn med hensyn til, hvordan de gennemfører denne regel. På den anden side kræves det ikke i Rådets direktiv 96/53/EF, at medlemsstaterne meddeler det samlede antal køretøjer, der hvert år inspiceres på deres område, hvilket ville være nødvendigt for at sammenligne og få oplysninger om, hvor stor en andel kontrollerne af den maksimale vægt faktisk udgør.

1.1 Kontrol på vejene

I alt blev ca. **17 millioner køretøjer og vogntog kontrolleret på vejen i 2019 og 2020** (11 350 448 køretøjer i 2019 og 5 810 609 i 2020) i de nitten medlemsstater, der har indsendt fuldstændige eller delvise data. Antallet af gennemførte kontroller er meget ujævnt fordelt: Irland udførte det højeste antal kontroller (ca. 12,6 millioner kontroller) og lå dermed langt foran Polen (ca. 3 millioner kontroller) og Italien (næsten 600 000 kontroller). Dette kan tilskrives den omstændighed, at der udelukkende anvendes automatiske vejningssystemer i Irland⁴².

Ifølge sammenlignelige datasæt fra 16 medlemsstater⁴³ er antallet af kontroller steget med 2 % på deres område.

1.2 Overtrædelser

⁴² Alle de kontroller, som Irland har indberettet, udføres ved hjælp af Weigh In Motion (WIM)-systemer (vejning under kørsel).

⁴³ De medlemsstater, der indsendte deres nationale data for hele perioden 2017-2018, var Østrig, Belgien, Bulgarien, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Grækenland, Italien, Letland, Luxembourg, Nederlandene, Polen, Slovakiet, Slovenien og Spanien.

Over en halv million overtrædelser i form af overskridelse af den maksimale vægt eller det maksimale akseltryk blev konstateret i 19 medlemsstater (285 065 overtrædelser i 2019 og 287 547 i 2020).

Ifølge de sammenlignelige datasæt i seksten medlemsstater⁴⁴ for perioden 2017-2018 er antallet af konstaterede overtrædelser på deres område steget med 4 % i perioden 2019-2020.

Ifølge de foreliggende data var **3,3 % af de kontrollerede køretøjer eller vogntog samlet set overlastede**. Denne procentsats varierer fra 4,9 % i 2019 til 2,5 % i 2020, hvilket kunne tyde på, at overholdelsen af vægtreglerne er blevet bedre, eftersom der i disse to år blev udført et tilsvarende antal kontroller. Tallene varierer imidlertid meget fra medlemsstat til medlemsstat, og der er ifølge oplysningerne fra medlemsstaterne andre omstændigheder, som i væsentlig grad kan påvirke effektiviteten af sådanne kontroller, f.eks. de steder, dage og tidspunkter, der er valgt til kontroller på vejen, og den erfaring/uddannelse, som de kontrolmedarbejdere, der udfører kontrollen, har. Som eksempel på forskellene mellem medlemsstaterne kan det oplyses, at Estland indberettede 2 166 konstaterede overtrædelser ud af 2 929 gennemførte kontroller (en effektivitet på 72,2 %), mens Polen indberettede 7 217 konstaterede overtrædelser ud af 3 050 851 gennemførte kontroller (en effektivitet på 0,2 %).

IV. Konklusioner

Det generelle resultat af analysen af gennemførelsen og håndhævelsen af EU's sociale bestemmelser for vejtransport viser, at de overordnede resultater med hensyn til håndhævelse og overholdelse i 2019-2020 fortsat er stabile i forhold til 2017-2018.

En direkte sammenligning af gennemførelsen og håndhævelsen af EU's sociale bestemmelser for vejtransport i de to rapporteringsperioder, dvs. 2017-2018 og 2019-2020, er dog ikke mulig på grund af den særlige situation i forbindelse med covid-19-krisen og det forhold, at Det Forenede Kongerige ikke længere er forpligtet til at rapportere om sine håndhævelsesaktiviteter.

Covid-19-krisen havde en negativ indvirkning på antallet af kontroller og samordnede foranstaltninger, der blev gennemført af medlemsstaterne. Ikke desto mindre kan der nævnes visse tendenser.

Der er stadig et konstant fald i antallet af kontrollerede arbejdsdage. Sammenlignet med de foregående rapporteringsperioder faldt både det rapporterede antal køretøjer og det rapporterede antal førere, der blev kontrolleret på vejene i hele EU. Faldet blev også observeret for antallet af transportvirksomheder, der blev kontrolleret på stedet. Samtidig ændrede forholdet mellem antallet af arbejdsdage, der blev kontrolleret henholdsvis på vejene og hos virksomhederne, sig til fordel for antallet af arbejdsdage, der blev kontrolleret hos virksomhederne (60 % på vejene og 40 % hos virksomhederne sammenlignet med

⁴⁴ De medlemsstater, der indsendte deres nationale data for hele perioden 2017-2018, var Østrig, Belgien, Bulgarien, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Grækenland, Italien, Letland, Luxembourg, Nederlandene, Polen, Slovakiet, Slovenien og Spanien.

henholdsvis 73 % og 27 % i den seneste rapport), hvilket er en positiv udvikling, der bringer forholdet mellem disse to typer kontrol tættere på de retlige krav.

Både antallet af overtrædelser, der blev konstateret hos virksomhederne og på vejene, faldt i forhold til den seneste rapport, hvilket kan forklares med det reducerede antal udførte kontroller. Afsløringsprocenten hos virksomhederne er fortsat højere end afsløringsprocenten på vejene, hvilket bekræfter, at kontrollerne hos virksomhederne er mere effektiv end ad hoc-kontrollerne på vejene. Afsløringsprocenten hos virksomhederne faldt imidlertid i forhold til den seneste rapporteringsperiode.

Antallet af afsløringer af overtrædelser varierer betydeligt på EU-plan (fra 0,12 til 8,39). Dette forhold kombineret med tendensen til et faldende antal kontrollerede arbejdsdage og den begrænsede håndhævelseskapacitet (menneskelige og finansielle ressourcer, færdigheder og kontroludstyr) i medlemsstaterne viser, at det er bydende nødvendigt at målrette kontrollen bedre. Adgang til data, såsom risikoklassificering, på vejene har stor betydning, navnlig for bedre at målrette kontrollerne og reducere unødvendige "rene" kontroller, dvs. kontroller, hvor der ikke konstateres nogen overtrædelser. Vejinspektørernes adgang til risikoklassificeringsdata gøres obligatorisk i overensstemmelse med de nye krav, der blev indført med mobilitetspakke I⁴⁵. Kommissionen vil vedtage en gennemførelsesretsakt om de nærmere regler for denne adgang⁴⁶. Desuden vil Kommissionen undersøge, hvordan digitaliserings- og automatiseringsteknologier kan bidrage til at gøre kontroller med overholdelsen mere intelligent (mere effektiv, papirløs, baseret på adgang til og udveksling af digitale data).

Hvad angår samordnede og fælles kontroller blandt medlemsstaterne, ser det klart ud til, at de bidrager til videndeling og til fastlæggelse af en harmoniseret tilgang til forståelsen og håndhævelsen af gældende EU-regler. Kommissionen opfordrer derfor medlemsstaterne til yderligere at styrke deres bestræbelser på at forbedre samarbejdet gennem fælles inspektioner og samordnede kontroller samt til at drage fordel af den bistand, som ydes af Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed.

Andelen af de forskellige typer overtrædelser ligger stabilt i forhold til den foregående rapporteringsperiode. Hos virksomhederne udgør overtrædelser i forbindelse med køretidsregistrering næsten halvdelen af alle afslørede overtrædelser, hvilket tyder på, at virksomhederne har vanskeligt ved at lagre de relevante data korrekt. I modsætning hertil udgør overtrædelser i forbindelse med hviletider og køretider næsten halvdelen af alle konstaterede overtrædelser på vejene.

Med hensyn til gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF gør manglen på detaljerede kvantitative og kvalitative data i mange nationale rapporter det vanskeligt at foretage en tilbundsående vurdering. Kommissionen vil gerne understrege betydningen af denne

⁴⁵

⁴⁶ I overensstemmelse med artikel 16, stk. 6, i forordning (EF) nr. 1071/2009 som ændret ved forordning (EU) 2020/1055.

rapportering og minder om, at der kan anlægges sag mod medlemsstater, der ikke overholder kravet om indsendelse af oplysninger som krævet i artikel 13 i forordning 2002/15/EF.

Med hensyn til **gennemførelsen af Rådets direktiv 96/53/EF** gør manglen på oplysninger fra mange medlemsstater **det vanskeligt at drage konklusioner**. Med dette in mente er det generelle resultat, at selv om de samlede håndhævelses- og overholdelsesniveauer for 2019-2020 begge er steget en smule (2 % flere kontroller og 4 % flere konstaterede overtrædelser i forhold til 2017-2018), er der **betydelige forskelle mellem medlemsstaterne** med hensyn til antallet af kontroller og overtrædelser, der er konstateret i en given periode.

Disse forskelle kan også ses i kontrollernes effektivitet målt som procentdelen af konstaterede overtrædelser pr. udført kontrol.

Da der skal indføres systemer for vejning under kørsel i alle medlemsstater fra den 27. maj 2021, vil fremtidig dataanalyse og sammenligning med de nuværende datasæt være afgørende for, at der kan drages konklusioner om disse automatiske systemers ydeevne og effektivitet.

Der kan ikke drages nogen generel konklusion med hensyn til **hensigtsmæssigheden og proportionaliteten af kontrollen med maksimumsvægten**. Dette skyldes på den ene side manglen på objektive, ensartede kriterier for definitionen af "proportionalitet" i retsaktten. I modsætning til 3 %-kriterierne i artikel 2 i direktiv 2006/22/EF overlader Rådets direktiv 96/53/EF en vis skønsmargen til medlemsstaterne med hensyn til, hvordan de gennemfører denne regel. På den anden side kræves det heller ikke i direktivet om vægt og dimensioner, at medlemsstaterne meddeler det samlede antal køretøjer, der hvert år inspiceres på deres område, hvilket vanskeliggør vurderingen af vægtkontrollernes proportionalitet, også for at opnå et konstant forhold, dvs. at jo flere køretøjer, der inspiceres på en medlemsstats område, desto flere kontroller af køretøjernes vægt skal der foretages.

Kommissionen mener, at de overordnede håndhævelses- og overholdelsesniveauer efter anvendelsen af mobilitetspakke I vil blive forbedret i de kommende rapporteringsperioder. En gennemførelsesretsakt vedtaget af Kommissionen om en harmoniseret risikoklassificeringsformel⁴⁷ gør det muligt for de håndhævende myndigheder hurtigt at genkende profilen for den virksomhed, de har til hensigt at kontrollere, og at vide, om en virksomhed har en lav risikoklassificering (på grund af et lavt niveau af overtrædelser af bestemmelserne) eller en høj risikoklassificering (højt niveau af overtrædelser af bestemmelserne). Desuden vil en tidlig fjernafsløring af mulig manipulation og misbrug give de håndhævende myndigheder et værktøj til at vælge, hvilke køretøjer der skal kontrolleres. Alt dette vil mindske antallet af unødvendige kontroller og spare ressourcer hos både de håndhævende myndigheder og førerne.

Kommissionen vil fortsat overvåge gennemførelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransport med bistand fra medlemsstaterne. Den opfordrer medlemsstaterne til at medtage

⁴⁷ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/695 af 2. maj 2022 om gennemførelsesbestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF for så vidt angår den fælles formel til beregning af risikoklassificering af transportvirksomheder (EUT L 129 af 3.5.2022, s. 33).

arbejdsmarkedsparternes synspunkter om gennemførelsen af arbejdstidsreglerne som krævet i direktiv 2002/15/EF.

Kommissionen insisterer på betydningen af, at medlemsstaterne indsender fuldstændige datasæt om gennemførelsen af direktiv 2002/15/EF og håndhævelsen heraf samt om håndhævelsen af Rådets direktiv 96/53/EF for den næste rapporteringsperiode for at opfylde kravene i artikel 13 i direktiv 2002/15/EF, artikel 10g i Rådets direktiv 96/53/EF og artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006.