EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.9.2024
COM(2024) 405 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, in den Jahren 2021 und 2022 (32. Bericht der Kommission über die Durchführung der Sozialvorschriften im Kraftverkehr)

{SWD(2024) 215 final}

Einleitung

Dieser Bericht liefert einen Überblick über die Durchführung der EU-Sozialvorschriften im Kraftverkehr in den Mitgliedstaaten für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2022. Er fasst die Analysen der Kontrolltätigkeiten zusammen und beleuchtet die wesentlichen Herausforderungen bei der Durchsetzung und Anwendung der einschlägigen rechtlichen Vorschriften, die in den folgenden vier Gesetzgebungsakten festgelegt sind:

1) Verordnung (EG) Nr. 561/2006[1] (auch bekannt als **Lenkzeiten-Verordnung**), durch die Mindestanforderungen für Tages- und Wochenlenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und tägliche und wöchentliche Ruhezeiten festgelegt sind.

2) Richtlinie 2002/15/EG[2] (auch bekannt als **Richtlinie über Arbeitszeiten im Straßenverkehr**), durch die die Arbeitszeit von Fahrpersonal geregelt wird. In der Richtlinie werden die Vorschriften zur wöchentlichen Höchstarbeitszeit, zu Mindestfahrtunterbrechungen und zur Nachtarbeit festgelegt. Sie gilt für Fahrer, die in den Geltungsbereich der Verordnung über Lenkzeiten fallen.

3) Richtlinie 2006/22/EG[3] (auch bekannt als **Durchsetzungsrichtlinie**), durch die die Mindestniveaus für Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Verkehrsunternehmen zur Überprüfung der Einhaltung der Verordnung über Lenkzeiten festgelegt werden.

4) Verordnung (EU) Nr. 165/2014[4] (auch bekannt als **Fahrtenschreiber-Verordnung**), in der die Anforderungen an den Einbau und die Benutzung von Fahrtenschreibern in Fahrzeugen, die in den Geltungsbereich der Lenkzeiten-Verordnung fallen, festgelegt sind.

Im Gegensatz zum vorherigen Bericht wird die Durchführung der Richtlinie 96/53/EG des Rates[5] (auch bekannt als **Richtlinie über Gewichte und Abmessungen**) zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für schwere Nutzfahrzeuge im innerstaatlichen und

[1] Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

[2] Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

[3] Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

[4] Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

[5] Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

grenzüberschreitenden Verkehr sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr in diesem Bericht nicht analysiert, da nur fünf Mitgliedstaaten[6] ihrer rechtlichen Verpflichtung zur Übermittlung nationaler Berichte nachgekommen sind.

Dieser Bericht stützt sich auf Artikel 17 der Lenkzeiten-Verordnung und Artikel 13 der Richtlinie über Arbeitszeiten im Straßenverkehr.[7]

Der Bericht ist in drei Abschnitte unterteilt. In Abschnitt I werden die nationalen Daten zu Kontrollen und Zuwiderhandlungen bei der Durchführung der Richtlinie 2006/22/EG und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 analysiert und in Abschnitt II wird die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG in den Mitgliedstaaten zusammenfassend beschrieben. In Abschnitt III werden schließlich die wesentlichen Schlussfolgerungen aus diesem Bericht gezogen. Ergänzt wird der Bericht der Kommission durch ein Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen mit näheren Angaben zu Sanktionen und zur Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, Stellungnahmen der Durchsetzungsbehörden und noch ausführlicheren statistischen Daten zu Kontrollen.

Datenübermittlungen

Die nationalen Berichte über die Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind bis zum 30. September des Jahres nach Ende des betreffenden Zweijahreszeitraums in Form des durch den Durchführungsbeschluss der Kommission vom 30. März 2017 festgelegten Berichtsmusters[8] zu erstellen. Die Frist für die Abgabe des Berichts über den Zeitraum 2021–2022 endete am 30. September 2023.

Alle Mitgliedstaaten haben ihre nationalen Daten zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 übermittelt, viele allerdings nach Ablauf der Frist[9]. Die Mitgliedstaaten stellten die geforderte Aufschlüsselung der ausführlichen Statistiken zu den auf der Straße und auf dem Betriebsgelände durchgeführten Kontrollen der Einhaltung der Rechtsvorschriften bereit. Einige stellten jedoch die Daten nicht sortiert nach den geforderten Kategorien bereit, z. B. Daten sortiert nach Art des Fahrtenschreibers[10] und nach Art der Zuwiderhandlungen[11].

[6] Nur Litauen, die Niederlande, Österreich, Polen und Schweden haben Informationen gemäß Artikel 10g der Richtlinie 96/53/EG des Rates für den Zeitraum 2021–2022 übermittelt.

[7] Nach Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission alle zwei Jahre die notwendigen Informationen, damit diese einen Bericht über die Durchführung besagter Verordnung und über die Entwicklungen auf dem betreffenden Gebiet erstellen kann. Nach Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG erstatten die Mitgliedstaaten der Kommission alle zwei Jahre über die Durchführung dieser Richtlinie Bericht und teilen hierbei die Standpunkte der Sozialpartner mit. Die Berichte im Sinne der Richtlinie 2002/15/EG und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 können in einem einzigen Dokument zusammengefasst werden, da sich beide Rechtsakte auf denselben Zweijahres-Berichtszeitraum beziehen und einander ergänzende Vorschriften für Berufskraftfahrer enthalten.

[8] C(2017) 1927 final.

[9] Der letzte nationale Bericht wurde am 30. Mai 2024 übermittelt.

[10] Litauen erklärte beispielsweise, dass aufgrund eines technischen Fehlers keine Daten zu analogen und intelligenten Fahrtenschreibern verfügbar seien.

[11] Wie im vorherigen Berichtszeitraum nahm Lettland keine Kategorisierung von auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen vor.

Lediglich 21 Mitgliedstaaten übermittelten Informationen zur Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG, und nur 11 dieser Mitgliedstaaten stellten statistische Daten zu Kontrollen und deren Ergebnissen bereit, die sich in der Detailgenauigkeit unterscheiden[12]. Dieses Fehlen quantitativer und vergleichbarer Daten aus den Mitgliedstaaten erschwert eine Bewertung.

I. Überblick über die Maßnahmen zur Durchsetzung der Richtlinie 2006/22/EG und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

1. Kontrollen

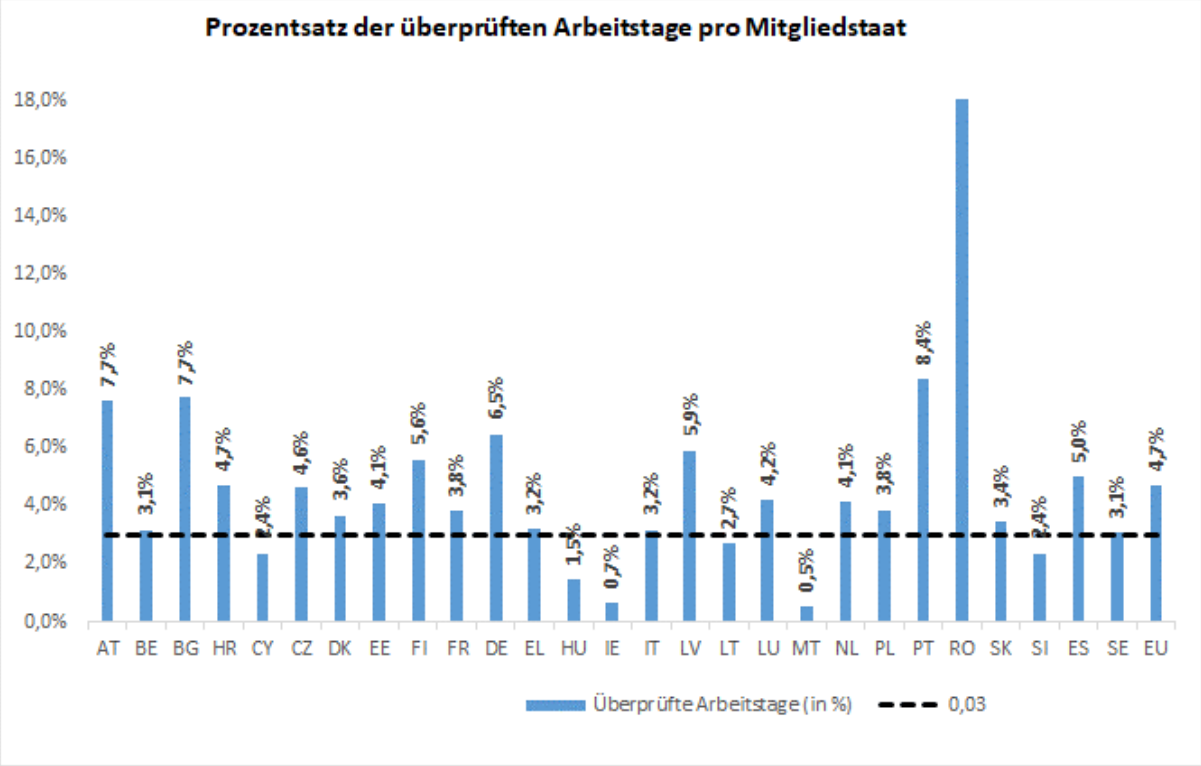
Nach Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG errichten die Mitgliedstaaten ein System angemessener und regelmäßiger Kontrollen sowohl auf der Straße als auch auf dem Betriebsgelände von Verkehrsunternehmen, die den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegen. In diesem Artikel ist ebenfalls festgelegt, dass mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Kraftfahrer von Fahrzeugen arbeiten[13], die in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallen.

Aus den nationalen Daten geht hervor, dass die Gesamtzahl der überprüften Arbeitstage[14] in der EU von etwa 108,9 Millionen im Zeitraum 2019–2020 auf 111,7 Millionen im aktuellen Berichtszeitraum angestiegen ist. Dies entspricht einem Anstieg um 3 %. Betrachtet man die nationalen Zahlen, so ist der Anstieg der überprüften Arbeitstage in Malta (+450 %[15]) und in den Niederlanden (+185 %) am stärksten ausgeprägt, während die überprüften Arbeitstage vor allem in Slowenien (-48 %), Frankreich (-45 %) und Ungarn (-39 %) zurückgegangen sind.

Wie aus Abbildung 1 hervorgeht, liegt **der EU-Durchschnitt der überprüften Arbeitstage bei 4,7 %** und ist damit höher als in der Richtlinie vorgesehen.[16] Mit Blick auf frühere Berichtszeiträume ist der Trend jedoch rückläufig (5,4 % im Zeitraum 2017–2018 und 6,3 % im Zeitraum 2015–2016), mit Ausnahme von 4,5 % im Zeitraum 2019–2020. Dessen ungeachtet ist der von Rumänien erzielte Wert (21,3 %) hoch.

[12] Die ausführlichsten Statistiken wurden von Finnland, Griechenland, Polen, Slowenien und der Tschechischen Republik vorgelegt.
[13] Dieser Wert beruht auf der Zahl der Arbeitstage im Zeitraum von zwei Jahren sowie der Zahl der in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden zugelassenen Fahrzeuge in diesem Zeitraum für jeden Mitgliedstaat.
[14] Die Formulierungen „Arbeitstage“ und „Tage, an denen Kraftfahrer … arbeiten“ werden in den folgenden einschlägigen Rechtsvorschriften gleichbedeutend verwendet: Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG und Durchführungsbeschluss (EU) 2017/1013.
[15] Dennoch hat Malta den Schwellenwert von 3 % der überprüften Arbeitstage immer noch nicht erreicht.
[16] Dies gilt insbesondere für Bulgarien, Deutschland, Österreich, Portugal und Rumänien.

Abbildung 1: Prozentsatz der überprüften Arbeitstage pro Mitgliedstaat



Die meisten Mitgliedstaaten überprüften mehr als die nach der Richtlinie erforderliche Mindestanzahl an Arbeitstagen. Sechs Mitgliedstaaten erfüllten den Schwellenwert von 3 % allerdings nicht; hierbei handelt es sich um Irland, Litauen, Malta, Slowenien, Ungarn und Zypern. Die Situation ist ähnlich wie in den beiden vorangegangenen Berichtszeiträumen (in den Zeiträumen 2019–2020 und 2017–2018 wurde der Schwellenwert von 3 % von sechs Mitgliedstaaten und im Zeitraum 2015–2016 von drei Mitgliedstaaten nicht erreicht). Von den sechs Mitgliedstaaten, die den Schwellenwert von 3 % im Zeitraum 2021–2022 nicht erreicht hatten, sind nur Irland, Malta und Ungarn erneut in dieser Gruppe vertreten. Drei weitere Mitgliedstaaten, die im vorangegangenen Berichtszeitraum gute Werte erzielt hatten, sind hinzugekommen. Griechenland hat seine Durchsetzungsbemühungen erheblich verstärkt (von 0,1 % im Zeitraum 2015–2016, 0,7 % im Zeitraum 2017–2018 und 2,4 % im Zeitraum 2019–2020 auf 3,2 % im laufenden Zeitraum) und liegt zum ersten Mal seit zehn Jahren über dem Schwellenwert.

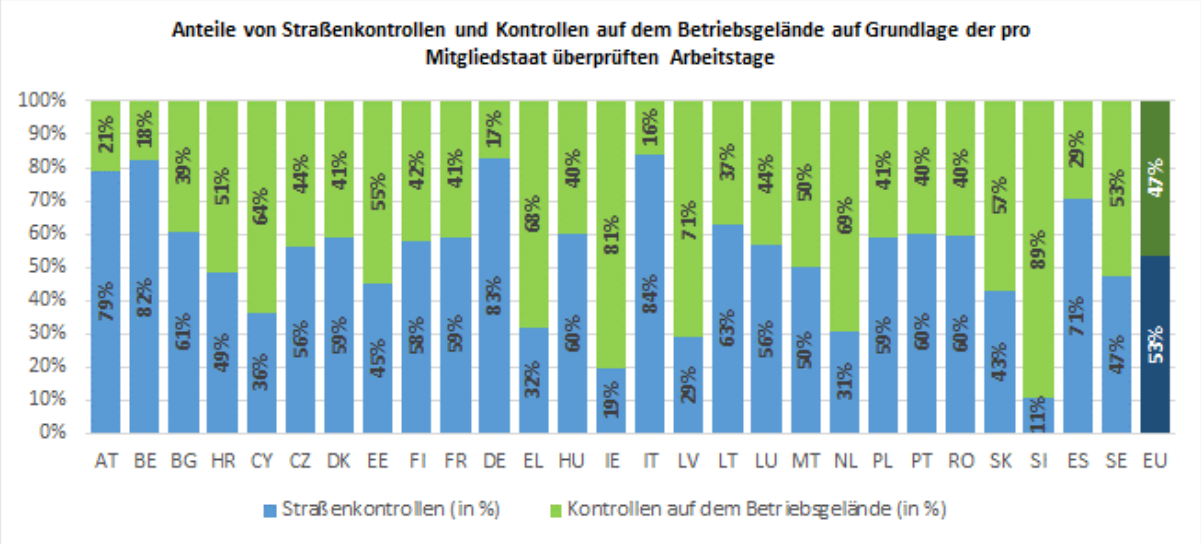
Nach Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG sollen mindestens 30 % aller überprüften Arbeitstage bei Straßenkontrollen und mindestens 50 % der überprüften Arbeitstage bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen überprüft werden. Bei der Berechnung dieser prozentualen Aufteilung wird nicht die Mindestzahl der zu überprüfenden Arbeitstage, sondern die Zahl der von den Durchsetzungsbehörden tatsächlich überprüften Arbeitstage zugrunde gelegt.

Durchschnittlich wurden 53 % der Arbeitstage bei Straßenkontrollen und 47 % bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände überprüft. Im Vergleich zum letzten Zeitraum entspricht dies einem Rückgang der Straßenkontrollen (2019–2020: 60 %) und einem Anstieg

der Kontrollen auf dem Betriebsgelände (2019–2020: 40 %). In den meisten Mitgliedstaaten wurde ein Großteil der Kontrollen auf der Straße durchgeführt. Irland und Slowenien meldeten eine geringere Zahl von Kontrollen auf der Straße. Acht Mitgliedstaaten erfüllen das erforderliche Verhältnis zwischen Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände. Im vorangegangenen Zeitraum 2019–2020 war dies bei sechs Mitgliedstaaten der Fall.[17]

Siehe Abbildung 2 für Einzelheiten zu den nationalen Anteilen von Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände.

Abbildung 2: Anteile von Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände auf Grundlage der pro Mitgliedstaat überprüften Arbeitstage



1.1 Straßenkontrollen

Insgesamt wurden in der gesamten EU 3 564 138 Fahrzeuge und 3 745 458 Fahrer auf der Straße überprüft, gegenüber 4 112 717 Fahrzeugen und 4 323 245 Fahrern im Zeitraum 2019–2020. Die Differenz zwischen der Zahl der überprüften Fahrzeuge und der Zahl der überprüften Fahrer lässt sich durch den Mehrfahrerbetrieb erklären, d. h. eine Situation, in der mindestens zwei Fahrer abwechselnd auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Differenzen zwischen der Zahl der Fahrer und der Zahl der Fahrzeuge sind hauptsächlich in den Berichten aus Belgien, Deutschland, Lettland und Rumänien festzustellen.

Im Vergleich zum Bericht für den Zeitraum 2019–2020 ging die gemeldete Zahl der überprüften Fahrzeuge um 548 579 Fahrzeuge und die Zahl der überprüften Fahrer um 577 787 Fahrer zurück.

Basierend auf dem Zulassungsland des Fahrzeugs handelte es sich bei 64 % der überprüften Fahrzeuge um Fahrzeuge aus dem eigenen Staat, während 29 % aus einem anderen EU-Mitgliedstaat[18] stammten und 7 % der Fahrzeuge in einem Drittland zugelassen waren.

[17] Estland, Griechenland, Kroatien, Malta, Niederlande, Schweden, Slowakei und Zypern. 2019–2020 waren dies die Länder Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Slowakei und Zypern.
[18] Die Daten umfassen auch EWR-Länder und die Schweiz.

Insgesamt wurden die meisten der im Rahmen von Straßenkontrollen überprüften Fahrzeuge (rund 93 % der Gesamtzahl) für die Güterbeförderung genutzt, während nur rund 7 % dem Personenverkehr dienten.

2021–2022 waren 83 % aller bei Straßenkontrollen überprüften Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet, im Vergleich zu 74 % im vorangegangenen Berichtszeitraum. Es besteht daher kein Grund, den Schwellenwert für Kontrollen von 3 % auf 4 % anzuheben, da dies dann zu erfolgen hat, wenn 90 % der kontrollierten Fahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Richtlinie 2006/22/EG mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind.

1.2 Kontrollen auf dem Betriebsgelände

Im Zeitraum 2021–2022 wurden 84 128 Verkehrsunternehmen überprüft, was eine Zunahme um 44 % gegenüber den 58 300 im Zeitraum 2019–2020 überprüften Verkehrsunternehmen darstellt. Die Kontrolleure überprüften etwa 39,3 Millionen Arbeitstage auf Betriebsgeländen, was einer Zunahme um etwa 14 % gegenüber den 34,3 Millionen überprüften Arbeitstagen im letzten Bericht entspricht. Insgesamt überprüften die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf Betriebsgeländen die Aufzeichnungen von 582 218 Fahrern; das sind im Vergleich zu den 499 943 im Berichtszeitraum 2019–2020 16 % mehr.

2. Zuwiderhandlungen

Alle 27 Mitgliedstaaten übermittelten Angaben zu den festgestellten Zuwiderhandlungen, aber nicht alle[19] stellten Einzelheiten zu den Arten der Zuwiderhandlungen bereit. **Die Gesamtzahl der gemeldeten Zuwiderhandlungen lag bei etwa 3,03 Millionen, womit die Zahl im Vergleich zum letzten Bericht (2,25 Millionen) gestiegen ist**. Der Anteil von bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen war mit etwa 50 % der gesamten Zuwiderhandlungen (im Vergleich zu 60 % im letzten Bericht) rückläufig.

Das Verhältnis der verschiedenen Arten von Zuwiderhandlungen an der Gesamtzahl der festgestellten Zuwiderhandlungen blieb gegenüber dem vorigen Berichtszeitraum annähernd gleich, mit geringfügigen Rückgängen oder Zunahmen bei bestimmten Kategorien von Zuwiderhandlungen. In der nachstehenden Abbildung 3 wird der EU-weit durchschnittliche Anteil der 2021–2022 sowohl bei Straßenkontrollen als auch bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen nach Art der Vorschrift, gegen die verstoßen wurde, dargestellt. Die Zahl der Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über Fahrtunterbrechungen ging von 19 % auf 18 % zurück, während Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über Lenkzeiten von 15 % auf 14 % zurückgingen und Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über Lenkzeitunterlagen von 26 % auf 27 % anstiegen. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über Ruhezeiten machten 19 % (gegenüber 23 % im letzten Bericht), Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über das Kontrollgerät[20] 12 % (gegenüber 9 % im

[19] Lettland übermittelte keine Angaben zur Art der bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen.

[20] Zuwiderhandlungen betreffend das Kontrollgerät beziehen sich auf fehlerhafte Funktion und Missbrauch oder Manipulation des Kontrollgeräts.

letzten Bericht) und fehlende/nicht verfügbare Aufzeichnungen zu anderen Arbeiten 10 % (gegenüber 8 % im letzten Bericht) aller festgestellten Zuwiderhandlungen aus. Diese Entwicklungen sind in der nachstehenden Abbildung 4 dargestellt.

Abbildung 3: Kategorien der bei Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen, 2021–2022

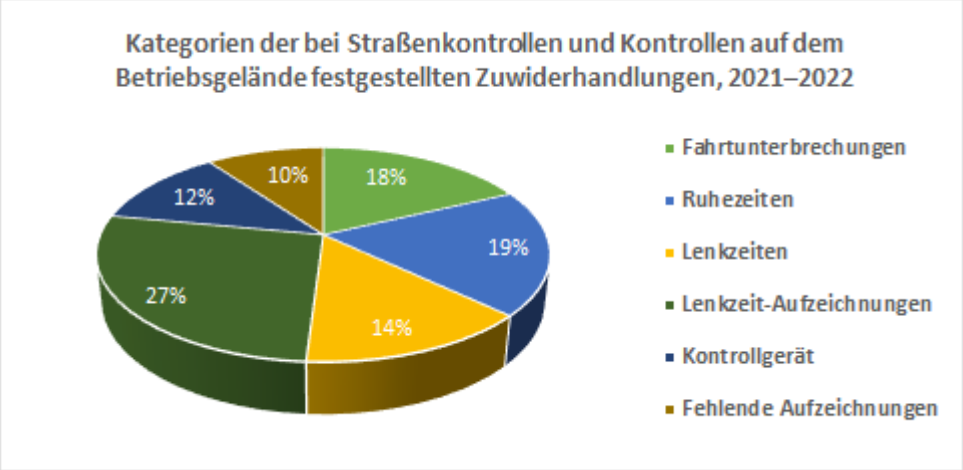
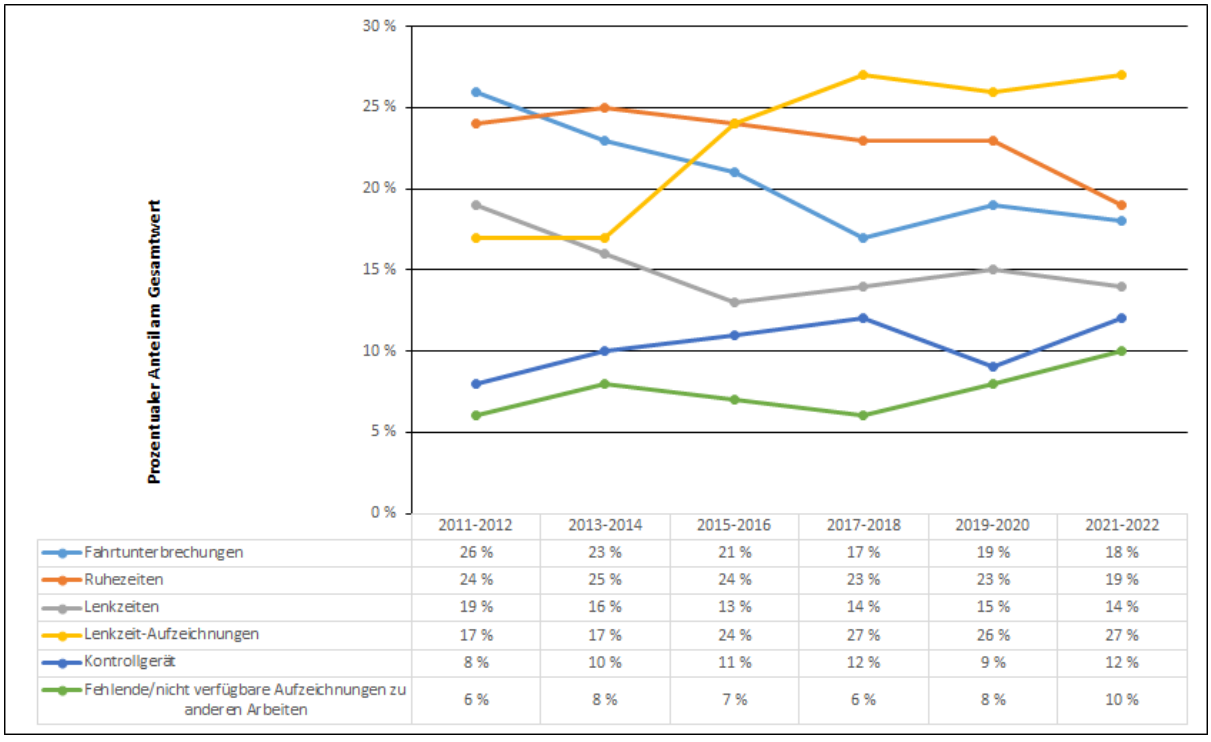


Abbildung 4: Kategorien der bei Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände über die letzten zehn Jahre festgestellten Zuwiderhandlungen



	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020	2021-2022
Fahrtunterbrechungen	26 %	23 %	21 %	17 %	19 %	18 %
Ruhezeiten	24 %	25 %	24 %	23 %	23 %	19 %
Lenkzeiten	19 %	16 %	13 %	14 %	15 %	14 %
Lenkzeit-Aufzeichnungen	17 %	17 %	24 %	27 %	26 %	27 %
Kontrollgerät	8 %	10 %	11 %	12 %	9 %	12 %
Fehlende/nicht verfügbare Aufzeichnungen zu anderen Arbeiten	6 %	8 %	7 %	6 %	8 %	10 %

Die durchschnittliche Zuwiderhandlungsrate, die auf der Grundlage von 100 bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände und bei Straßenkontrollen überprüften Arbeitstagen berechnet wird, stieg von 2,1 in den Jahren 2019–2020 auf 2,7 im aktuellen Berichtszeitraum. Im Vergleich zum letzten Berichtszeitraum stieg die Aufdeckungsrate sowohl bei Straßenkontrollen als auch

bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände an. **Die Aufdeckungsrate bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände ist weiterhin höher als die Aufdeckungsrate bei Straßenkontrollen, womit sich bestätigt, dass Kontrollen auf dem Betriebsgelände deutlich effizienter sind als Straßenkontrollen.**

2.1 Bei Straßenkontrollen festgestellte Zuwiderhandlungen

Etwa 1,53 Millionen Zuwiderhandlungen wurden im Zeitraum **2021–2022** auf der Straße festgestellt **– gegenüber 1,36 Millionen Zuwiderhandlungen im Zeitraum 2019–2020 –, was einem Anstieg von 12 % entspricht.** Im EU-Durchschnitt stieg die Zahl der bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen von 1,82 auf 2,11 pro 100 überprüfte Arbeitstage an. Die Zuwiderhandlungen wurden zu durchschnittlich 51 % bei Fahrern aus dem jeweils eigenen Mitgliedstaat festgestellt, während der Anteil an inländischen Fahrzeugen unter den für Kontrollen angehaltenen Fahrzeugen insgesamt bei 64 % lag.

2.2 Bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellte Zuwiderhandlungen

Die Zahl der auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen betrug etwa 1,50 Millionen, was gegenüber dem letzten Bericht (890 000) einen deutlichen Anstieg darstellt. Die durchschnittliche Zuwiderhandlungsrate pro 100 überprüfte Arbeitstage in der EU erhöhte sich von 2,59 auf 3,81, was einen Anstieg von 47 % im Vergleich zum Zeitraum 2019–2020 darstellt. Die durchschnittliche Rate von auf Betriebsgeländen festgestellten Zuwiderhandlungen stieg von 15 Zuwiderhandlungen pro Unternehmen im Zeitraum 2019–2020 auf mehr als 17 Zuwiderhandlungen.

2.3 Zahl der Kontrollbeamten und Ausrüstung zur Analyse von Fahrtenschreibern

Im aktuellen Berichtszeitraum waren in der gesamten EU 60 040 Kontrollbeamte an Kontrollen beteiligt (gegenüber 54 679 im Zeitraum 2019–2020).

17 081 Kontrollbeamte wurden für die Analyse digitaler Fahrtenschreiberaufzeichnungen ausgebildet (gegenüber 20 058 im Zeitraum 2019–2020). Die Zahl der Ausrüstungseinheiten, die den Kontrollbeamten für die Analyse von digitalen Fahrtenschreibern zur Verfügung gestellt werden, fiel von 13 031 im Zeitraum 2019–2020 auf 8 336 im Zeitraum 2021–2022.

Dies bestätigt einen anhaltend rückläufigen Trend bei den Durchsetzungskapazitäten in den Mitgliedstaaten.

3. Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 durch den Gerichtshof der Europäischen Union

Der Gerichtshof der Europäischen Union entschied in den verbundenen Rechtssachen C-870/19 und C-871/19[21] und in den Rechtssachen C-428/19[22], C-906/19[23] und C-13/21[24] über die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. Im letztgenannten Urteil hat der Gerichtshof klargestellt, dass die Mitgliedstaaten nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 Abweichungen von den geltenden Vorschriften für die Lenkzeit, die Fahrtunterbrechungen und die täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten für Fahrzeuge zulassen können, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden. Erstens hat der Gerichtshof entschieden, dass der Begriff „Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens" dahin zu verstehen ist, dass „er eine auf der Landkarte vom Standort des Unternehmens aus eingezeichnete gerade Linie von höchstens 100 km erfasst, die diesen Standort mit jedem Punkt in einem kreisförmigen geografischen Gebiet um ihn herum verbindet". Er ist daher nicht von der tatsächlichen Anzahl der gefahrenen Kilometer abhängig. Zweitens hat der Gerichtshof klargestellt, dass dann, wenn Fahrzeuge Beförderungen nicht nur in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des betreffenden Unternehmens, sondern auch über diesen Umkreis hinaus durchführen, die von den Mitgliedstaaten zugelassenen Abweichungen nur für Güterbeförderungen mit jenen Fahrzeugen gelten, die diesen Umkreis nicht überschreiten.

4. Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten

Nach Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG müssen die Mitgliedstaaten mindestens sechs Mal jährlich mit mindestens einem anderen Mitgliedstaat abgestimmte Straßenkontrollen durchführen. Die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten auf Grundlage abgestimmter Kontrollen, gemeinsamer Ausbildungsinitiativen oder eines Erfahrungs- und Informationsaustauschs ist für eine bessere Durchsetzung entscheidend, damit die Ziele der Sozialvorschriften im Kraftverkehrssektor (bessere Arbeitsbedingungen, faire Wettbewerbsbedingungen und mehr Straßensicherheit) verwirklicht werden können. Mit dem Mobilitätspaket I[25], das am 21. Februar 2022 nahezu vollständig in Kraft trat, werden die Zusammenarbeit und Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten gefördert und verstärkt und es wird eine wirksamere und einheitliche Durchsetzung der bestehenden Vorschriften sichergestellt. Darüber hinaus hat die Europäische Arbeitsbehörde (ELA) – die 2019 mit dem übergeordneten Ziel errichtet wurde[26], eine faire Arbeitskräftemobilität im Binnenmarkt zu gewährleisten – ihre Tätigkeiten in den Bereichen Information, Schulung und Unterstützung der Durchsetzung in Bezug auf den Kraftverkehr weiterhin ausgeführt. Eine der Hauptaufgaben

[21] Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze gegen MI (C-870/19), TB (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.
[22] OL u. a. gegen Rapidped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt, ECLI:EU:C:2021:548.
[23] Strafverfahren gegen FO, ECLI:EU:C:2021:715.
[24] Pricoforest SRL gegen Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), ECLI:EU:C:2022:531.
[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=DE.
[26] Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Errichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 883/2004, (EU) Nr. 492/2011 und (EU) 2016/589 sowie zur Aufhebung des Beschlusses (EU) 2016/344 (ABl. L 186 vom 11.7.2019, S. 21).

der Europäischen Arbeitsbehörde besteht in der Unterstützung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der grenzüberschreitenden Durchsetzung und der Erleichterung gemeinsamer Kontrollen, einschließlich im Bereich der EU-Sozialvorschriften im Kraftverkehrssektor.

Nach der COVID-19-Krise konnten im Zeitraum 2021–2022 wieder gemeinsame Durchsetzungsmaßnahmen durchgeführt werden. Wie in den Vorjahren übermittelten jedoch nicht alle Mitgliedstaaten Informationen über die genaue Zahl der abgestimmten Kontrollen oder gaben überhaupt nicht an, ob abgestimmte Kontrollen durchgeführt worden waren. Von den 22 Mitgliedstaaten, die angemessene Informationen über die Kontrollen zur Verfügung stellten, hatten zehn Mitgliedstaaten[27] die für den Berichtszeitraum geforderte Zahl an abgestimmten Kontrollen durchgeführt.

Die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten erstreckte sich vorwiegend auf benachbarte Mitgliedstaaten. Wie im letzten Berichtszeitraum gaben die meisten Mitgliedstaaten zudem an, dass die Kooperation im Rahmen des europäischen Verkehrspolizei-Netzwerks (ROADPOL) und der Euro Contrôle Route (ECR) sowie der Europäischen Arbeitsbehörde (ELA) erfolgte.

II. Überblick über die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG

Nach Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, alle zwei Jahre über die Durchführung dieser Richtlinie Bericht zu erstatten und hierbei die Standpunkte der Sozialpartner auf nationaler Ebene mitzuteilen.

1. Geltungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG

Die Richtlinie enthält unter anderem Vorschriften zur Einhaltung angemessener Ruhepausen während der Arbeitszeit, zur durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit und zur Nachtarbeit. Sie ergänzt die Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten, die in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 niedergelegt sind. Da in dieser Richtlinie bestimmte Vorschriften über die Arbeitszeiten festgelegt sind, die sich speziell auf den Kraftverkehrssektor beziehen, gilt sie als lex specialis zur allgemeinen Richtlinie 2003/88/EG[28] über die Arbeitszeit, in der grundlegende Regelungen für die Arbeitszeitgestaltung in allen Sektoren vorgeschrieben sind.

2. Aspekte der Durchführung in den Mitgliedstaaten

Einige Mitgliedstaaten und die Sozialpartner meldeten gewisse Durchführungsprobleme. Die deutschen Behörden berichteten, dass Arbeitgeber die Einhaltung der für Fahrpersonal geltenden einschlägigen Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften nicht systematisch überwachen. Darüber hinaus mangele es Arbeitgebern im Allgemeinen an Kenntnissen zu den Rechtsvorschriften über Lenk- und Arbeitszeiten und dazu, wie diese Vorschriften ineinandergreifen. Die Arbeitszeit des Fahrpersonals werde in der Regel im Rahmen der

[27] Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Litauen, die Niederlande, Österreich, Rumänien und Slowenien.

[28] Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. L 299 vom 18.11.2003, S. 9).

Kontrollen der Lenkzeitvorschriften überprüft; im Allgemeinen werde sie nicht vollständig eingehalten.

Deutschland wies auch darauf hin, dass Unternehmen im Rahmen des Geltungsbereichs der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 grundsätzlich häufigeren Kontrollen unterliegen als Unternehmen, die in den Geltungsbereich anderer Rechtsvorschriften im Kraftverkehrssektor fallen.

Die italienischen Behörden sind der Auffassung, dass die europäischen Rechtsvorschriften zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Fahrer und zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Kraftverkehrsunternehmen beigetragen haben. Von einigen Unternehmen seien besser geeignete Programme für das Herunterladen, Speichern und Überprüfen der Daten von digitalen Fahrtenschreibern eingeführt worden. Einige Arbeitsaufsichtsbehörden wiesen ferner darauf hin, wie wichtig es ist, über geeignete technische Instrumente zur Unterstützung der Kontrolltätigkeiten zu verfügen, um das Problem der knappen Ressourcen für die Durchsetzung zu mildern. In diesem Sinne habe sich eine in Italien verwendete spezielle IT-Anwendung als besonders nützlich für die Kontrolle der Tätigkeiten im Kraftverkehr erwiesen. Ein weiterer positiver Aspekt sei die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Arbeitszeitvorschriften auf selbstständige Kraftfahrer gewesen.

Einige Behörden berichteten auch über Probleme mit einigen Begriffsbestimmungen in der Richtlinie 2002/15/EG. Wie Deutschland im vorherigen Bericht angemerkt hat, bedarf es weiterer Klarstellungen zum Umgang mit „Wartungszeiten an der Rampe“. Es wurde auch festgestellt, dass Entladetätigkeiten oft nicht als „andere Arbeiten“, sondern als Ruhezeit erfasst würden. In einigen Fällen würden die Unternehmen auch zwischen effektiver und entgeltlicher Arbeitszeit entscheiden, sodass die Zeit pauschal – und nicht als „andere Arbeiten“ – erfasst und vergütet werde.

Einige nationale Behörden berichteten außerdem über Probleme bei der Kontrolle der Arbeitszeit von Fahrern, die unterschiedliche Arten von Beförderungsaktivitäten oder Beförderungen für mehrere Arbeitgeber ausführen. Einige Mitgliedstaaten berichteten über einen Mangel an Kontrolleuren für die Überprüfung der Arbeitszeit.

Litauen teilte hingegen mit, dass bei der Durchführung der Kontrollen gemäß der Richtlinie 2002/15/EG keine nennenswerten Probleme aufgetreten seien.

Trotz dieser gemeldeten Beobachtungen bleibt es angesichts der großen Zahl unvollständiger Berichte der Mitgliedstaaten und unterschiedlicher nationaler Verfahren schwierig, Tendenzen und offene Fragen auf Unionsebene auszumachen.

3. Auslegung der Richtlinie 2002/15/EG

Einzelne Mitgliedstaaten[29] berichteten über die Rechtsauslegung bestimmter Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG im Zeitraum 2021–2022 durch nationale Gerichte.

Schweden gab den neuesten Stand zu einem Gerichtsurteil bekannt, bei dem es um die Abgrenzung zwischen den Verantwortlichkeiten der schwedischen Verkehrsbehörde und denen der Sozialpartner bei der Unterzeichnung von Tarifverträgen gehe, die teilweise vom nationalen Rechtsakt zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG[30] abweichen. Das Land teilte ferner mit, dass ansonsten nur wenige Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG von Gerichten erster Instanz beigelegt worden und keine Urteile des Obersten Gerichtshofs ergangen seien. Die Situation in Estland ist sehr ähnlich. Das Land bestätigte, dass die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG im Zeitraum 2021–2022 im Allgemeinen keine Probleme verursacht habe.

Griechenland und Italien berichteten hingegen über Urteile der obersten Gerichte zu einigen Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG. In Deutschland hat das BAG mit Beschluss vom 19. Mai 2021 über die Auslegung von Artikel 10 der Richtlinie 2002/15/EG entschieden.[31]

4. Zuwiderhandlungen gegen Arbeitszeitvorschriften

Lediglich zwölf Mitgliedstaaten[32] übermittelten einige quantitative Daten zu den festgestellten Zuwiderhandlungen. Diese Zahl hat gegenüber dem vorigen Berichtszeitraum, in dem elf Mitgliedstaaten[33] diese Informationen übermittelten, zugenommen. Aufgrund der unzureichenden Zahl an Beiträgen können jedoch keine EU-weiten Schlussfolgerungen gezogen werden.

Deutschland teilte mit, dass es häufig vorkomme, dass gegen die wöchentliche Höchstarbeitszeit verstoßen oder die wöchentliche Höchstarbeitszeit nicht ausgeglichen werde. Die meisten gemeldeten Verstöße gegen die Rechtsvorschriften betrafen Fahrtunterbrechungen.

Einige Mitgliedstaaten gaben an, dass häufigere Kontrollen zu einer besseren Kenntnis der Vorschriften unter Arbeitgebern und Fahrern und zu einer Verhaltenskorrektur führen.

---

[29] Deutschland, Estland, Griechenland, Italien und Schweden. Dänemark berichtete, dass Rechtsstreitigkeiten betreffend die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG von Gerichten erster Instanz behandelt wurden. Es sind keine Urteile des Obersten Gerichtshofs in Estland ergangen.

[30] Das Urteil wurde im Januar 2023 rechtskräftig; darin wird festgestellt, dass ein Unternehmen, das an einen zentralen Tarifvertrag gebunden ist, in dem die Frage der Gesamtarbeitszeit und Nachtarbeit geregelt ist, als diesem Tarifvertrag und nicht spezifischen Artikeln des Gesetzes über Arbeitszeiten im Kraftverkehr unterliegend gilt.

[31] Nach Artikel 10 der Richtlinie 2002/15/EG sind die Mitgliedstaaten befugt, für die Sicherheit und die Gesundheit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, besser schützende Rechts- oder Verwaltungsvorschriften anzuwenden oder einzuführen.

[32] Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Polen, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern.

[33] Deutschland, Finnland, Italien, Luxemburg, Österreich, Polen, Slowakei, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern.

5. Einschätzungen der Sozialpartner zur Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG

Elf Mitgliedstaaten[34] gaben an, wie nach Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG gefordert, die Sozialpartner für die Vorbereitung dieses Berichts konsultiert zu haben. Diese Zahl ist im Vergleich zum letzten Bericht etwas höher[35], lässt aber dennoch erkennen, dass mehr als die Hälfte der Mitgliedstaaten die Sozialpartner nicht in die Berichterstattung über die Durchführung der Arbeitszeitvorschriften einbezieht. Österreich erklärte, dass die Sozialpartner zwar nicht konsultiert würden, der Entwurf des Jahresberichts jedoch nicht nur im Parlament (Sozialausschuss) erörtert werde, sondern auch öffentlich auf der Website des Arbeitsinspektorats zugänglich sei.

Sieben dieser elf Mitgliedstaaten[36] gaben die Standpunkte der Sozialpartner in einem gesonderten Abschnitt oder Absatz wieder.

Die Ansichten der Sozialpartner können nicht weiter analysiert werden, da sie keine repräsentative Stichprobe bilden.

III. Schlussfolgerungen

Das Gesamtergebnis der Analyse der Durchführung und Durchsetzung der in der EU geltenden Sozialvorschriften im Kraftverkehr zeigt, dass die Leistung mit Blick auf Durchsetzung und Einhaltung der Vorschriften im Berichtszeitraum 2021–2022 gegenüber dem Berichtszeitraum 2019–2020 insgesamt konstant geblieben ist, wobei einige positive Entwicklungen festzustellen waren.

Die Gesamtzahl der überprüften Arbeitstage nahm im aktuellen Berichtszeitraum zu, was den in den letzten Jahren zu beobachtenden rückläufigen Trend umkehrt. Allerdings ging im Vergleich zu den vorangegangenen Berichtszeiträumen sowohl die gemeldete Zahl der Fahrzeuge als auch die gemeldete Zahl der Fahrer, die bei Straßenkontrollen in der gesamten EU überprüft wurden, zurück. Ein Anstieg war jedoch bei der Zahl der auf dem Betriebsgelände überprüften Verkehrsunternehmen zu beobachten. Gleichzeitig ist das Verhältnis der Straßenkontrollen und der Kontrollen auf dem Betriebsgelände ausgeglichener (53 % auf der Straße und 47 % auf dem Betriebsgelände, gegenüber 60 % bzw. 40 % im letzten Bericht). Dies stellt eine positive Entwicklung dar, da sich das Verhältnis dieser beiden Arten von Kontrollen an die gesetzlichen Anforderungen annähert.

Die Gesamtzahl der auf dem Betriebsgelände und bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen ist im Vergleich zum letzten Bericht gestiegen, insbesondere was die Zahl der auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen betrifft. Die Aufdeckungsrate bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände ist weiterhin höher als die Aufdeckungsrate bei Straßenkontrollen, womit sich bestätigt, dass gezielte Kontrollen auf dem Betriebsgelände

[34] Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Portugal, Schweden, Slowakei, Slowenien und Zypern.
[35] Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Italien, Polen, Portugal, Schweden, Slowakei, und Zypern.
[36] Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Portugal, Schweden und Slowenien.

deutlich effizienter sind als zufällige Straßenkontrollen. Darüber hinaus ging im Vergleich zum letzten Berichtszeitraum die Aufdeckungsrate bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände zurück.

Die Aufdeckungsrate variiert in der EU erheblich (von 0,08 bis 12,40). Dies macht deutlich, dass die Kontrollen zielgerechter durchgeführt werden müssen. Es ist sehr wichtig, auf Daten wie etwa die Risikoeinstufung bei Straßenkontrollen zugreifen zu können, insbesondere um Kontrollen gezielt auszuführen und die Zahl unnötiger Kontrollen zu verringern, d. h. Kontrollen, bei denen keine Zuwiderhandlungen festgestellt werden. Der Zugang zu Daten der Risikoeinstufung durch auf der Straße tätige Kontrollbeamte wird im Einklang mit den neuen, durch das Mobilitätspaket I eingeführten Anforderungen verpflichtend.

Was die abgestimmten und gemeinsamen Kontrollen der Mitgliedstaaten betrifft, ist deutlich erkennbar, dass diese zum Wissensaustausch und der Verankerung eines harmonisierten Ansatzes im Hinblick auf Verständnis und Durchsetzung der geltenden EU-Vorschriften beitragen. Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten daher auf, ihre Bemühungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit in Form gemeinsamer Kontrolltätigkeiten und abgestimmter Kontrollen weiter zu intensivieren und die von der Europäischen Arbeitsbehörde angebotene Unterstützung in Anspruch zu nehmen. Die Kommission wird gemeinsamen Durchsetzungsmaßnahmen im nächsten Berichtszeitraum besondere Aufmerksamkeit widmen.

Die Anteile der verschiedenen Arten von Zuwiderhandlungen an deren Gesamtzahl haben sich gegenüber dem letzten Berichtszeitraum kaum verändert. Auf Betriebsgeländen festgestellte Zuwiderhandlungen im Zusammenhang mit fehlenden Lenkzeit-Aufzeichnungen machen fast ein Drittel aller festgestellten Zuwiderhandlungen aus, was darauf hinweist, dass Unternehmen Schwierigkeiten mit der angemessenen Aufbewahrung der entsprechenden Daten haben. Im Gegensatz dazu machen Zuwiderhandlungen im Zusammenhang mit Fahrtunterbrechungen, Ruhezeiten und Lenkzeiten fast die Hälfte aller bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen aus.

Was die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG betrifft, so erschwert das Fehlen vergleichbarer quantitativer Daten und qualitativer Informationen in vielen nationalen Berichten eine eingehende Beurteilung. Die Kommission betont die Bedeutung dieser Berichterstattung und weist darauf hin, dass rechtliche Schritte gegen Mitgliedstaaten ergriffen werden können, die ihrer Pflicht nicht nachkommen, Informationen gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu übermitteln.

Die Kommission stellt fest, dass sich die Durchsetzung und die Einhaltung der Vorschriften nach Anwendung des Mobilitätspakets I im aktuellen Berichtszeitraum insgesamt verbessert hat. Dank eines von der Kommission erlassenen Durchführungsrechtsakts über eine harmonisierte Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung[37] können Durchsetzungsbehörden das Profil eines Unternehmens, das sie überprüfen wollen, schnell

[37] Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen (ABl. L 129 vom 3.5.2022, S. 33).

erkennen. Sie werden insbesondere erfahren, ob ein Unternehmen eine niedrige Risikoeinstufung (geringes Niveau an Gesetzesverstößen) oder eine hohe Risikoeinstufung (hohes Niveau an Gesetzesverstößen) aufweist. Ferner erhalten Durchsetzungsbehörden mit der Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch digitaler Fernschreiber die Möglichkeit, die zu kontrollierenden Fahrzeuge auszuwählen. Die Kommission wird weiterhin untersuchen, wie Digitalisierung und Automatisierungstechnologien dazu beitragen könnten, die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften intelligenter zu gestalten (wirksamer, effizienter, papierlos, auf der Grundlage des Zugangs und des Austauschs digitaler Daten).

Die Kommission weist nachdrücklich darauf hin, wie wichtig es ist, dass die Mitgliedstaaten vollständige Datensätze über die Durchführung der Sozialvorschriften im Kraftverkehr gemäß Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG, Artikel 10g der Richtlinie 96/53/EG des Rates und Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 übermitteln. Die Kommission wird die Erfüllung der Berichtspflichten durch die Mitgliedstaaten verstärkt überwachen. Gleichzeitig wird die Kommission technische Möglichkeiten prüfen, wie die Berichterstattung für die Mitgliedstaaten intelligenter und einfacher gestaltet werden kann.

Darüber hinaus wird die Kommission weiterhin daran arbeiten, die Überwachung der Durchführung und Durchsetzung der Sozialvorschriften im Kraftverkehr mit Unterstützung der Mitgliedstaaten zu verbessern. Sie fordert die Mitgliedstaaten auf, die Standpunkte der Sozialpartner zur Durchführung der Arbeitszeitvorschriften gemäß der Richtlinie 2002/15/EG einzubeziehen.