EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 4.4.2023
COM(2023) 183 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de toepassing in 2019-2020 van Verordening (EG) nr. 561/2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en van Richtlijn 2002/15/EG betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (31e verslag van de Commissie over de toepassing van de sociale wetgeving voor het wegvervoer), en over de controles die zijn uitgevoerd conform Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling van de maximaal toegestane afmetingen en de maximaal toegestane gewichten van zware vrachtvoertuigen

{SWD(2023) 74 final}

Inleiding

Dit verslag bevat een overzicht van de toepassing in de lidstaten van de sociale regelgeving van de EU voor het wegvervoer in de periode van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2020. De klemtoon ligt op de belangrijkste uitdagingen voor de handhaving en de toepassing van de regels in de volgende vier wetgevingshandelingen:

1) Verordening (EG) nr. 561/2006[1] (**rijtijdenverordening**), met minimumvoorschriften voor dagelijkse en wekelijkse rijtijden en onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden;

2) Richtlijn 2002/15/EG[2] (**richtlijn arbeidstijd in het wegvervoer**), met voorschriften voor de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden uitvoeren. In de richtlijn zijn de voorschriften vastgelegd voor maximale wekelijkse arbeidstijden, minimale werkonderbrekingen en nachtarbeid. Ze geldt voor bestuurders die binnen het toepassingsgebied van de rijtijdenverordening vallen;

3) Richtlijn 2006/22/EG[3] (**handhavingsrichtlijn**), met minimumniveaus voor wegcontroles en controles ter plaatse bij vervoersondernemingen om de naleving van de rijtijdenverordening na te gaan;

4) Verordening (EU) nr. 165/2014[4] (**tachograafverordening**), met voorschriften voor de installatie en het gebruik van tachografen in voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de rijtijdenverordening vallen.

De analyse van de toepassing van Richtlijn 96/53/EG van de Raad[5] (**richtlijn inzake gewichten en afmetingen**), met de in het nationale en internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen en de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten, is ook in dit verslag opgenomen conform artikel 10 octies van de richtlijn.

[1] Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

[2] Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35).

[3] Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 en van Richtlijn 2002/15/EG betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

[4] Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

[5] Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

Dit verslag is opgesteld op grond van artikel 17 van de rijtijdenverordening, artikel 13 van de richtlijn arbeidstijd in het wegvervoer[6] en artikel 10 octies van de richtlijn inzake gewichten en afmetingen[7], en bevat kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over controles langs de weg en ter plaatse bij ondernemingen die zijn uitgevoerd door de controle-instanties van de lidstaten, en over vastgestelde inbreuken.

Het verslag bestaat uit drie delen: deel I bevat de analyse van de nationale gegevens over controles en inbreuken bij de toepassing van Richtlijn 2006/22/EG en Verordening (EG) nr. 561/2006. In deel II wordt een beschrijvend overzicht gegeven van de toepassing door de lidstaten van Richtlijn 2002/15/EG. Deel III bevat de analyse van de nationale gegevens over controles en inbreuken bij de toepassing van Richtlijn 96/53/EG van de Raad. In deel IV worden de belangrijkste conclusies van dit verslag getrokken. Het verslag van de Commissie wordt aangevuld door een werkdocument van de diensten van de Commissie met extra informatie over sancties, samenwerking tussen de lidstaten, opmerkingen van handhavingsinstanties en gedetailleerdere statistieken over de toepassing van Verordening (EG) nr. 561/2006 en Richtlijn 2002/15/EG. Het werkdocument vormt geen aanvulling op de informatie over Richtlijn 96/53/EG van de Raad.

Indiening van gegevens

De nationale verslagen over de toepassing van Richtlijn 2002/15/EG en Verordening (EG) nr. 561/2006 moeten tegen 30 september van het jaar volgend op het einde van de betrokken periode van twee jaar worden ingediend door middel van het standaardrapportageformulier dat is vastgesteld in het Uitvoeringsbesluit van de Commissie van 30 maart 2017[8]. De termijn voor het indienen van verslagen over 2019-2020 is op 30 september 2021 verstreken.

Alle lidstaten hebben hun nationale gegevens over de toepassing van Verordening (EG) nr. 561/2006 ingediend, maar meestal na het verstrijken van de termijn. De lidstaten hebben de gedetailleerde statistieken over controles langs de weg en ter plaatse bij ondernemingen uitgesplitst zoals gevraagd. Sommige lidstaten hebben de gegevens echter niet gesorteerd volgens de gevraagde categorieën, bijvoorbeeld op type tachograaf[9] en type inbreuk[10].

[6] Volgens artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006 moeten de lidstaten om de twee jaar de nodige inlichtingen verstrekken, zodat de Commissie een verslag kan opstellen over de toepassing van de verordening en over de ontwikkelingen op de betrokken gebieden. Volgens artikel 13 van Richtlijn 2002/15/EG moeten de lidstaten aan de Commissie verslag uitbrengen over de toepassing van de richtlijn, onder vermelding van de standpunten van de sociale partners. De verslagen over Richtlijn 2002/15/EG en Verordening (EG) nr. 561/2006 mogen worden gebundeld in één document omdat voor beide wetgevingshandelingen dezelfde verslagperiode van twee jaar geldt en ze complementaire voorschriften voor beroepschauffeurs bevatten.

[7] Volgens artikel 10 octies van Richtlijn 96/53/EG van de Raad moeten de lidstaten om de twee jaar de vereiste informatie bezorgen over het aantal controles van zware bedrijfsvoertuigen en het aantal vastgestelde overbeladen voertuigen of voertuigcombinaties. In artikel 10 octies van Richtlijn 96/53/EG van de Raad is bepaald dat die informatie onderdeel kan zijn van de informatie die krachtens artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006 wordt verstrekt.

[8] C(2017) 1927 final.

[9] Dat is het geval voor Litouwen, dat heeft meegedeeld dat er geen gegevens beschikbaar waren als gevolg van technische fouten.

[10] Letland heeft de inbreuken ter plaatse niet in categorieën ingedeeld.

Sommige lidstaten hebben uitgelegd waarom zij niet alle gevraagde informatie hebben bezorgd[11].

Maar 22 lidstaten hebben, soms zeer beperkte, informatie over de toepassing van Richtlijn 2002/15/EG ingediend en maar 18 lidstaten hebben statistische gegevens over controles en bijbehorende resultaten verstrekt. Het gebrek aan kwantitatieve gegevens van de lidstaten bemoeilijkt een beoordeling.

Omdat de rapportageverplichtingen over de toepassing van de sociale wetgeving en de richtlijn inzake gewichten en afmetingen betrekking hebben op dezelfde periode, achtte de Commissie het opportuun om de resultaten van de controles in één verslag samen te voegen. De richtlijn inzake gewichten en afmetingen is gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2015/719[12]; daarbij werd artikel 10 octies ingevoegd met een rapportageverplichting voor de lidstaten vanaf 7 mei 2017. De lidstaten moeten hun informatie indienen tegen 30 september van het jaar volgend op het einde van de betrokken periode van twee jaar. De termijn voor het indienen van verslagen over 2019-2020 is op 30 september 2021 verstreken. De lidstaten beschikken over een Excel-formulier om de rapportage te vergemakkelijken.

Negentien lidstaten[13] hebben hun nationale informatie ingediend, maar alleen Polen deed dat binnen de gestelde termijn. Alle lidstaten behalve Polen hebben de informatie uitgesplitst per jaar. Ierland heeft de informatie uitgesplitst per kwartaal en per type voertuig (goederen en passagiers). Soms was de informatie echter onvolledig. Malta heeft meegedeeld dat het de gegevens voor 2019 niet kon verstrekken door een ernstig defect in zijn weegsysteem. Duitsland heeft aangegeven dat de informatie betrekking heeft op controles die zijn uitgevoerd door het federaal bureau voor goederenvervoer en dat het geen uniforme statistieken heeft over controles die onder de verantwoordelijkheid van de federale overheid vallen. België heeft een overblijvend aantal vastgestelde overbeladen voertuigen en voertuigcombinaties gemeld waarvoor het aantal uitgevoerde controles in zowel 2019 als 2020 onbekend was. Cyprus, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Litouwen, Portugal, Roemenië en Tsjechië hebben hun nationale gegevens voor 2019 en 2020 niet ingediend. Het gebrek aan kwantitatieve gegevens voor alle lidstaten maakt een alomvattende beoordeling onmogelijk.

I. Overzicht van handhavingsactiviteiten voor Richtlijn 2006/22/EG en Verordening (EG) nr. 561/2006

1. Controles

[11] De Franse autoriteiten hebben meegedeeld dat de gegevens van het Ministerie van Arbeid, die ongeveer de helft van de nationale inspectieverplichtingen in ondernemingen uitmaken, in tegenstelling tot vorige jaren niet uit het informatiesysteem konden worden gehaald. Polen heeft meegedeeld dat geen gegevens beschikbaar zijn over het aantal politieagenten dat wegcontroles uitvoert.

[12] Richtlijn (EU) 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 115 van 6.5.2015, blz. 1).

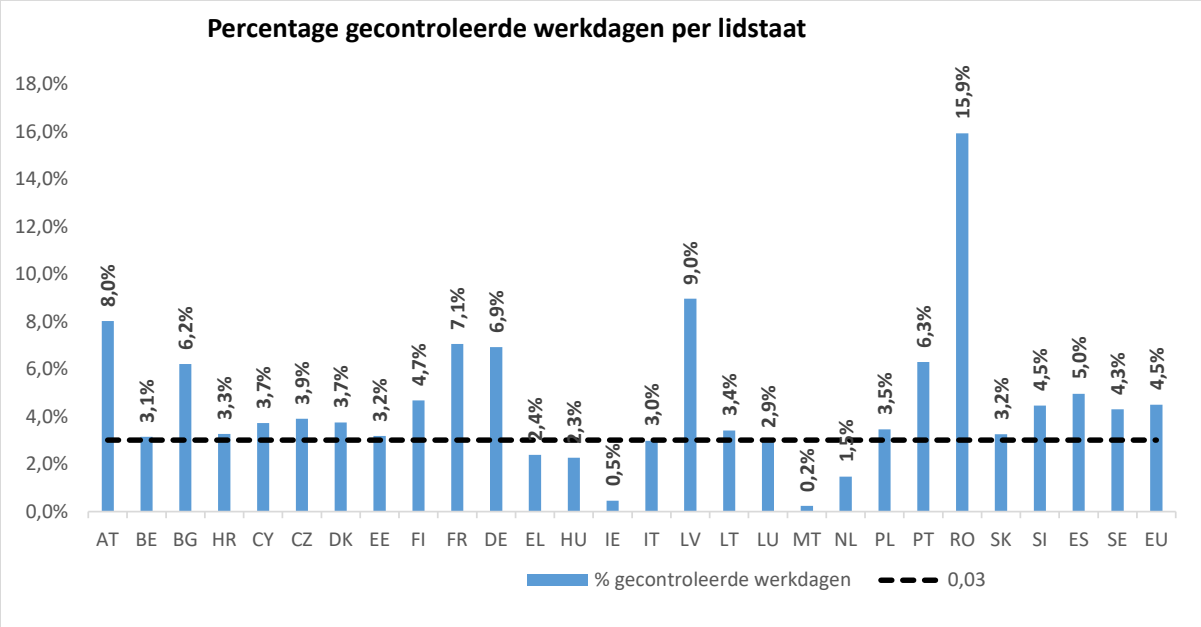
[13] De lidstaten die hun nationale gegevens hebben ingediend, zijn België, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Griekenland, Italië, Ierland, Letland, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Slovenië, Slowakije, Spanje en Zweden.

Volgens artikel 2 van Richtlijn 2006/22/EG moeten de lidstaten een systeem organiseren van adequate en regelmatige wegcontroles en controles ter plaatse bij ondernemingen waarop Verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is. In dat artikel is ook vastgesteld dat ten minste 3 % van de dagen die zijn gewerkt door bestuurders[14] van voertuigen die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 vallen, moet worden gecontroleerd.

Uit de nationale gegevens blijkt dat het totale aantal werkdagen[15] dat in de EU is gecontroleerd, is gedaald van ongeveer 119 miljoen[16] in de periode 2017-2018 naar 108,9 miljoen gecontroleerde werkdagen in de huidige verslagperiode. Dat is een daling met 8 %. Uit de nationale cijfers blijkt dat de daling van de gecontroleerde werkdagen het grootst is in Malta (–901 %)[17], Ierland (–69 %), Bulgarije (–59 %) en Portugal (–47 %). De stijging van de gecontroleerde werkdagen is het grootst in Griekenland (+70 %) en Roemenië (+44 %).

Zoals hieronder in figuur 1 wordt geïllustreerd, **bedraagt het gemiddelde percentage gecontroleerde werkdagen in de EU 4,5 %**, wat hoger is dan volgens de richtlijn verplicht is[18], maar lager dan in de vorige rapportageperioden (5,4 % in 2017-2018 en 6,3 % in 2015-2016).

Figuur 1: percentage gecontroleerde werkdagen per lidstaat



[14] Dit aantal is gebaseerd op het aantal werkdagen gedurende twee jaar en het aantal geregistreerde voertuigen dat gedurende die periode voor elke lidstaat binnen het toepassingsgebied van de verordening valt.

[15] De termen "werkdagen" en "dagen die zijn gewerkt" door een bestuurder worden in de desbetreffende wetgeving door elkaar gebruikt: Verordening (EG) nr. 561/2006, Richtlijn 2006/22/EG en Uitvoeringsbesluit (EU) 2017/1013.

[16] Het totaal van 125,7 miljoen gecontroleerde werkdagen in 2017-2018 is inclusief het Verenigd Koninkrijk.

[17] Malta heeft meegedeeld dat de daling van het aantal controles te wijten was aan COVID-19 en aan het plotselinge vertrek van de twee enige werknemers die op dat moment verantwoordelijk waren voor de tachograafcontroles. De Maltese autoriteiten erkenden dat het probleem onmiddellijk moet worden aangepakt en dat acht personeelsleden moeten worden opgeleid om te garanderen dat een dergelijke situatie zich in de toekomst niet opnieuw voordoet.

[18] Vooral in Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Letland, Oostenrijk, Portugal en Roemenië, die 1/3 van de gecontroleerde werkdagen voor hun rekening namen.

In de meeste lidstaten zijn meer werkdagen gecontroleerd dan minimaal verplicht volgens de richtlijn. Niettemin hebben zes lidstaten de drempel van 3 % niet gehaald: Griekenland, Hongarije, Ierland, Luxemburg, Malta en Nederland. Dat is hetzelfde aantal landen als in de vorige verslagperiode (2017-2018); in 2015-2016 ging het om drie lidstaten. Van de zes lidstaten[19] die in 2017-2018 de drempel van 3 % niet haalden, blijven alleen Griekenland, Ierland en Nederland in de "ondermaats" presterende groep. Zij krijgen het gezelschap van drie andere lidstaten die in de vorige verslagperiode goed presteerden. Griekenland voerde zijn handhavingsinspanningen aanzienlijk op (van 0,1 % in 2015-2016 en 0,7 % in 2017-2018 naar 2,4 % in de huidige periode), maar haalt de drempel nog altijd niet.

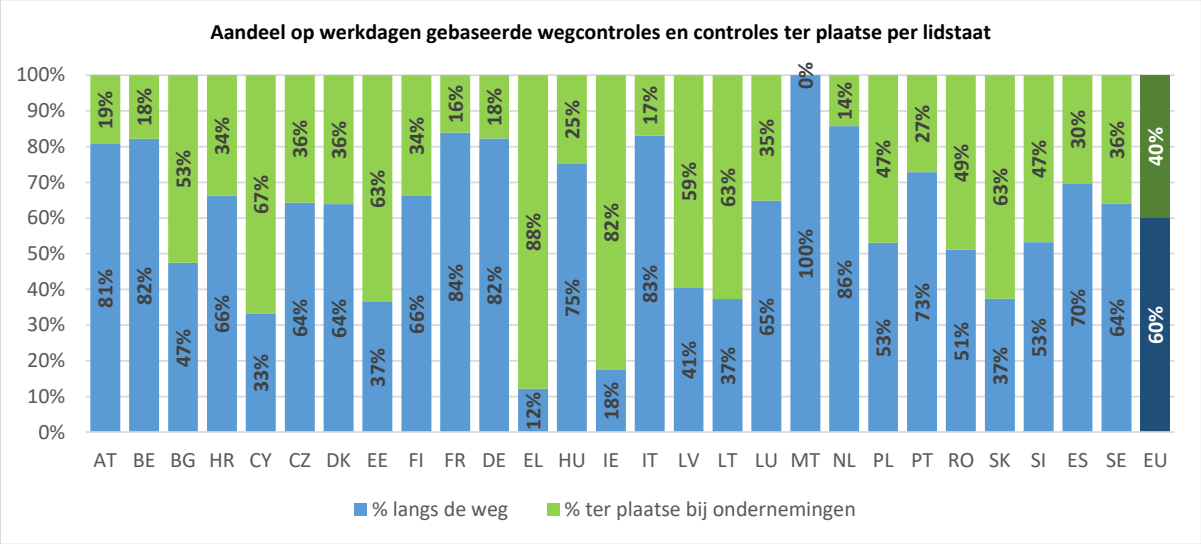
In artikel 2 van Richtlijn 2006/22/EG is ook de verhouding bepaald tussen het aantal werkdagen dat moet worden gecontroleerd door middel van wegcontroles en door middel van controles ter plaatse bij ondernemingen: respectievelijk minstens 30 % en 50 %. De berekening van die verhouding is gebaseerd op het aantal controles dat daadwerkelijk door handhavingsinstanties wordt verricht en niet op het minimumaantal te controleren werkdagen.

Gemiddeld is 60 % van de gecontroleerde werkdagen langs de weg gecontroleerd, tegenover 40 % ter plaatse bij ondernemingen. Dat is een daling van het aantal controles langs de weg ten opzichte van de vorige periode (73 % in 2017-2018) maar een toename van het aantal controles ter plaatse bij ondernemingen (27 % in 2017-2018). Dat kan deels worden verklaard door COVID-19. In de meeste lidstaten is een groot deel van de controles langs de weg verricht. Griekenland en Ierland hebben een laag aantal wegcontroles gemeld. Malta heeft geen controles ter plaatse bij ondernemingen gemeld. Maar zes lidstaten haalden de vereiste verhouding tussen controles ter plaatse bij ondernemingen en controles langs de weg[20], tegenover acht lidstaten in 2017-2018.

Zie figuur 2 voor gegevens over de nationale verhoudingen tussen wegcontroles en controles ter plaatse bij ondernemingen.

[19] Denemarken, Finland, Griekenland, Ierland, Litouwen en Nederland.
[20] Bulgarije, Cyprus, Estland, Letland, Litouwen en Slowakije.

Figuur 2: aandeel van controles langs de weg en ter plaatse bij ondernemingen op basis van gecontroleerde werkdagen per lidstaat



1.1 Wegcontroles

In totaal werden in de hele EU 4 112 717[21] voertuigen en 4 323 245 bestuurders langs de weg gecontroleerd, tegenover 4 982 439 voertuigen en 5 395 009 bestuurders in 2017-2018[22]. Het verschil tussen het aantal voertuigen en bestuurders kan worden verklaard door het rijden met meerdere bemanningsleden, d.w.z. dat er ten minste twee bestuurders aan boord zijn. Dat is vooral het geval in de verslagen van België, Denemarken, Duitsland, Polen, Roemenië en Slovenië.

Ten opzichte van het verslag over 2017-2018 is het gemelde aantal gecontroleerde voertuigen gedaald met 869 722 voertuigen. Dat is voornamelijk te wijten aan het feit dat het aantal door het Verenigd Koninkrijk gecontroleerde voertuigen (156 496 in 2017-2018) niet in het huidige verslag is opgenomen en aan een aanzienlijke daling van het gerapporteerde aantal in Malta (–73 %), wat niet werd gecompenseerd door de stijging in andere lidstaten[23].

Het aantal gecontroleerde bestuurders is met 1 017 764 gedaald ten opzichte van 2017-2018. Dat is ook te wijten aan het feit dat het aantal door het Verenigd Koninkrijk gecontroleerde bestuurders (156 496 in 2017-2018) niet in het huidige verslag is opgenomen en aan het accumulatief effect van de daling in verschillende andere lidstaten.

Op basis van het land waar het voertuig is ingeschreven, waren 63 % van de gecontroleerde voertuigen binnenlandse voertuigen, 31 % voertuigen uit andere EU-lidstaten en 6 % voertuigen die buiten de EU geregistreerd stonden[24]. In het algemeen waren de meeste

[21] Litouwen heeft geen gegevens verstrekt.
[22] Het cijfer voor 2017-2018 is inclusief gegevens van het Verenigd Koninkrijk (17 461 ondernemingen). Zonder het Verenigd Koninkrijk bedraagt de daling bijna 33 %.
[23] Bijvoorbeeld +81 % in Denemarken en +64 % in Luxemburg.
[24] Litouwen heeft deze gegevens niet verstrekt. Cyprus meldde dat alleen nationale voertuigen werden gecontroleerd.

voertuigen die langs de weg werden gecontroleerd vrachtvoertuigen (91 % van het totale aantal); slechts 10 % werd gebruikt voor passagiersvervoer.

In de periode 2019-2020 was 74 % van de bij wegcontroles gecontroleerde voertuigen uitgerust met een digitale tachograaf; in de vorige rapportageperiode was dat 75 %. Er is dan ook geen reden om de drempelwaarde voor controles van 3 % naar 4 % te verhogen, omdat dit volgens artikel 2, lid 3, van Richtlijn 2006/22/EG pas moet gebeuren als 90 % van de gecontroleerde voertuigen met een digitale tachograaf is uitgerust.

1.2 Controles ter plaatse bij ondernemingen

In de periode 2019-2020 zijn 58 300[25] vervoersondernemingen gecontroleerd, wat neerkomt op een daling van 44 % ten opzichte van de 104 104[26] gecontroleerde ondernemingen in 2017-2018. Controleurs ter plaatse controleerden ongeveer 34,3 miljoen werkdagen, wat neerkomt op een stijging van ongeveer 2 % ten opzichte van de 33,7 miljoen in het vorige verslag, zelfs al waren er geen controles ter plaatse bij ondernemingen in Malta en ontbraken de gegevens van het Verenigd Koninkrijk. In totaal hebben de controle-instanties van de lidstaten de gegevens van 499 943 bestuurders ter plaatse bij ondernemingen gecontroleerd, of 14 % minder dan de 641 033 bestuurders in 2017-2018.

2. Inbreuken

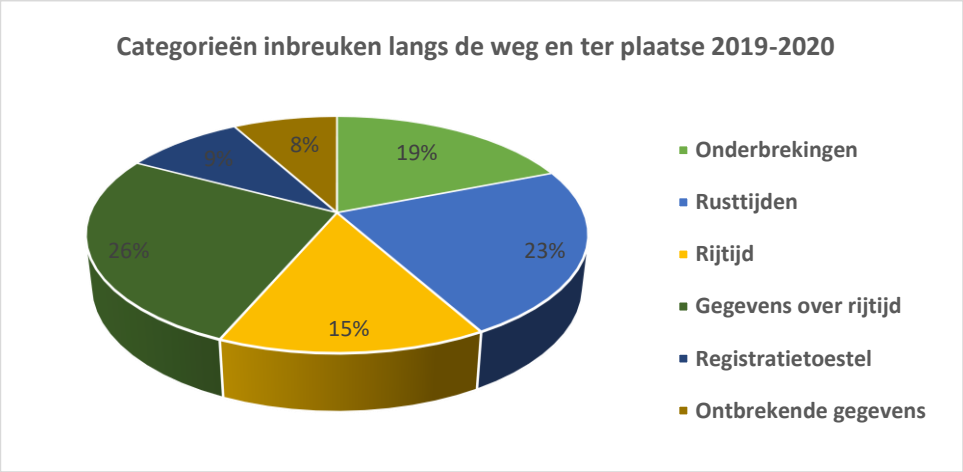
Alle 27 lidstaten hebben gegevens over vastgestelde inbreuken verstrekt, maar ze hebben niet allemaal[27] details verstrekt over de soorten inbreuken. **Het totale aantal gerapporteerde inbreuken bedroeg ongeveer 2,25 miljoen, een daling ten opzichte van het vorige verslag (3,41 miljoen[28]).** Dat kan worden verklaard door het feit dat minder werkdagen zijn gecontroleerd. Het percentage langs de weg vastgestelde inbreuken bleef stabiel op 60 % van het totale aantal vastgestelde inbreuken (58 % in het vorige verslag).

De verhouding tussen het soort inbreuken binnen het totale aantal vastgestelde inbreuken bleef vergelijkbaar met die in de vorige verslagperiode, met enkele wijzigingen. In figuur 3 hieronder wordt het gemiddelde percentage inbreuken in de EU, die in 2019-2020 zowel via wegcontroles als controles ter plaatse bij ondernemingen zijn vastgesteld, weergegeven per soort overtreden bepaling. Het percentage inbreuken met betrekking tot onderbrekingen is gestegen van 17 % naar 19 %, terwijl het percentage inbreuken op de registratie van de rijtijden is gedaald van 27 % naar 26 %. Inbreuken met betrekking tot de rusttijden vertegenwoordigen net zoals in het vorige verslag 23 % van het totale aantal vastgestelde inbreuken, inbreuken met betrekking tot het controleapparaat[29] 9 % (12 % in het vorige verslag) en het ontbreken/de beschikbaarheid van gegevens over andere werkzaamheden 8 % (6 % in het vorige verslag). Die evolutie is hieronder weergegeven in figuur 4.

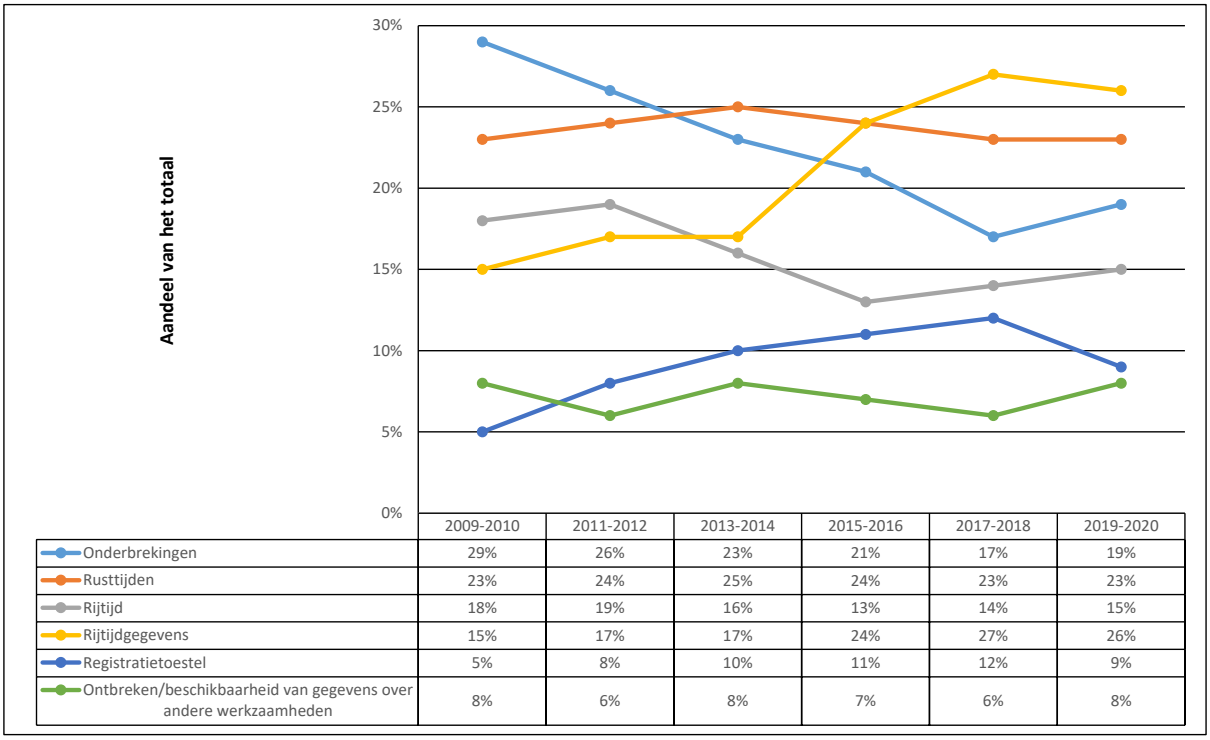
[25] Malta heeft deze gegevens niet verstrekt.
[26] 86 643 gecontroleerde ondernemingen in 2017-2018, zonder het Verenigd Koninkrijk.
[27] Letland heeft voor controles ter plaatse bij ondernemingen niet het soort inbreuken opgegeven.
[28] Of 3,29 miljoen zonder het Verenigd Koninkrijk.
[29] Inbreuken inzake het controleapparaat hebben betrekking op onjuist functioneren, misbruik en manipulatie van het controleapparaat.

Het gemiddelde inbreukpercentage, dat wordt berekend op basis van honderd ter plaatse bij ondernemingen en tijdens wegcontroles gecontroleerde werkdagen, is gedaald van 2,7 in 2017-2018 naar 2,1 in de huidige verslagperiode. **Het vaststellingspercentage bij controles ter plaatse bij ondernemingen blijft hoger dan het vaststellingspercentage bij wegcontroles. Dat toont aan dat controles ter plaatse bij ondernemingen efficiënter zijn dan ad-hoccontroles langs de weg.** Het vaststellingspercentage bij ondernemingen is echter gedaald ten opzichte van de vorige verslagperiode.

Figuur 3: categorieën inbreuken bij wegcontroles en controles ter plaatse bij ondernemingen in de periode 2019-2020



Figuur 4: categorieën inbreuken bij wegcontroles en controles ter plaatse bij ondernemingen in de afgelopen tien jaar



	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020
Onderbrekingen	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Rusttijden	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Rijtijd	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Rijtijdgegevens	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Registratietoestel	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Ontbreken/beschikbaarheid van gegevens over andere werkzaamheden	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1 Tijdens wegcontroles vastgestelde inbreuken

In de periode 2019-2020 zijn bij wegcontroles **ongeveer 1,36 miljoen inbreuken** vastgesteld, **ongeveer 30 % minder dan de ongeveer 1,94 miljoen inbreuken in 2017-2018**[30]. Het EU-gemiddelde van tijdens wegcontroles vastgestelde inbreuken is gedaald van 2,11 naar 1,82 per honderd gecontroleerde werkdagen. Gemiddeld werd 53 % van de inbreuken gepleegd door binnenlandse bestuurders, terwijl 58 % van alle voertuigen die voor controle werden aangehouden binnenlandse voertuigen waren.

2.2 Tijdens controles ter plaatse bij ondernemingen vastgestelde inbreuken

Het aantal ter plaatse bij ondernemingen vastgestelde inbreuken bedroeg ongeveer 890 000, een aanzienlijke daling ten opzichte van het vorige verslag (1,46 miljoen). Het gemiddelde percentage vastgestelde inbreuken per honderd gecontroleerde werkdagen is gedaald van 4,35 naar 2,59, een daling van 40 % ten opzichte van 2017-2018. Het gemiddelde aantal overtredingen dat ter plaatse bij ondernemingen werd vastgesteld, is licht gestegen van 14 inbreuken per onderneming in 2017-2018 tot meer dan 15 overtredingen per onderneming.

2.3 Aantal controleambtenaren en toestellen voor de analyse van tachografen

In de huidige verslagperiode waren 54 679 controleambtenaren betrokken bij controles in de hele EU (tegenover 61 558 in 2017-2018). Die dalende trend zet zich door, zelfs als rekening wordt gehouden met het feit dat de cijfers van het VK uit de vorige verslagperiode (588 controleambtenaren) niet zijn opgenomen.

Er werden 20 058 controleambtenaren opgeleid om de gegevens van digitale tachografen te analyseren (tegenover 21 786 in 2017-2018). Het aantal toestellen voor de analyse van tachograafgegevens dat ter beschikking van de controleambtenaren wordt gesteld, is gestegen van 9 677 in 2017-2018 tot 13 067 in 2019-2020.

3. Interpretatie van Verordening (EG) nr. 561/2006 door het Hof van Justitie van de Europese Unie

Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft Verordening (EG) nr. 561/2006 uitgelegd aan de hand van het arrest in zaak C-834/18[31] van 10 april 2019. Het Hof oordeelde dat een "wekelijkse rusttijd" in de zin van artikel 8 van Verordening (EG) nr. 561/2006 niet noodzakelijk hoeft te eindigen tijdens de "week", zoals gedefinieerd in artikel 4, punt i), van die verordening.

4. Samenwerking tussen lidstaten

Volgens artikel 5 van Richtlijn 2006/22/EG moeten de lidstaten ten minste zesmaal per jaar onderling afgestemde wegcontroles uitvoeren met ten minste één andere lidstaat. Samenwerking tussen de lidstaten op basis van onderling afgestemde controles, gezamenlijke

[30] Of 1,84 miljoen inbreuken zonder het Verenigd Koninkrijk.
[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/nl/

opleidingsinitiatieven of uitwisseling van ervaringen en informatie speelt een cruciale rol in het versterken van de handhaving om de doelstellingen in de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer te halen, namelijk betere arbeidsomstandigheden, eerlijke concurrentie en verhoogde verkeersveiligheid. Mobiliteitspakket I[32], dat in juli 2020 is aangenomen en op 20 augustus 2020 (gedeeltelijk) van toepassing is geworden, heeft tot doel de samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de lidstaten te bevorderen en te versterken en een doeltreffendere en consistentere handhaving van de geldende regels te waarborgen. Daarnaast is de Europese Arbeidsautoriteit (ELA), die in 2019[33] werd opgericht met als overkoepelende doelstelling eerlijke arbeidsmobiliteit op de interne markt te waarborgen, begonnen met voorlichting, opleiding en handhaving op het gebied van wegvervoer. Een van de belangrijkste taken van de ELA is het ondersteunen van de samenwerking tussen de lidstaten bij grensoverschrijdende handhaving en het faciliteren van gezamenlijke controles, onder meer op het gebied van EU-voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.

Als gevolg van de COVID-19-crisis konden veel geplande gezamenlijke handhavingsacties niet plaatsvinden in 2020. Maar ook voor 2019 hebben niet alle lidstaten informatie verstrekt over het exacte aantal onderling afgestemde controles of hebben zij daarvan helemaal geen melding gemaakt. Van de 14 lidstaten die wel informatie over controles hebben verstrekt[34], haalden 12 lidstaten[35] het vereiste aantal onderling afgestemde controles in de verslagperiode.

Het gaat voornamelijk om samenwerking tussen buurlanden. Net als in de vorige verslagperiode gaven de meeste lidstaten ook aan dat de samenwerking plaatsvond binnen het kader van Euro Contrôle Route (ECR).

II. Overzicht van de toepassing van Richtlijn 2002/15/EG

Volgens artikel 13 van Richtlijn 2002/15/EG moeten de lidstaten om de twee jaar verslag uitbrengen over de uitvoering van de richtlijn, onder vermelding van de standpunten van de sociale partners.

1. Het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/15/EG

In de richtlijn zijn onder meer regels vastgelegd betreffende voldoende pauzes ter onderbreking van de arbeidstijd, de maximale wekelijkse arbeidstijd en nachtarbeid. De bepalingen van de richtlijn vormen een aanvulling op de voorschriften van Verordening (EG) nr. 561/2006 inzake rijtijden, onderbrekingen en rusttijden. Aangezien in de richtlijn bepaalde voorschriften zijn vastgesteld met betrekking tot arbeidsuren die specifiek voor de wegvervoersector zijn, wordt de richtlijn beschouwd als een *lex specialis* bij algemene

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

[33] Verordening (EU) 2019/1149 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot oprichting van een Europese Arbeidsautoriteit, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 en (EU) 2016/589, en tot intrekking van Besluit (EU) 2016/344 (PB L 186 van 11.7.2019, blz. 21).

[34] België, Cyprus, Denemarken, Finland, Griekenland, Kroatië, Malta, Nederland, Portugal, Slovenië en Tsjechië. Hongarije en Malta hebben meegedeeld dat zij geen onderling afgestemde controles hebben uitgevoerd.

[35] Duitsland, Frankrijk, Ierland, Italië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slowakije en Spanje.

Richtlijn 2003/88/EG[36] betreffende de arbeidstijd, waarin de basisvoorschriften voor de organisatie van de arbeidstijd van werknemers in alle sectoren zijn vastgesteld.

2. Uitvoeringsaspecten in de lidstaten

Verscheidene lidstaten en sociale partners hebben enkele toepassingsproblemen gerapporteerd. De Duitse autoriteiten meldden een algemeen gebrek aan kennis van de wetgeving betreffende rij- en werktijden bij werkgevers. Zoals gemeld wordt de arbeidstijd van mobiele werknemers doorgaans alleen op naleving gecontroleerd in het kader van controles van de rijtijdenwetgeving en wordt die over het algemeen niet voldoende nageleefd.

Malta heeft meegedeeld dat in het geval van voertuigen die geen tachografen moeten gebruiken overeenkomstig de vrijstelling uit hoofde van artikel 13, lid 1, punt e), van de rijtijdenverordening, de arbeidstijd wordt gemeten aan de hand van bestaande middelen om de werktijden van de bestuurder te meten, zoals een prikklok.

Sommige lidstaten meldden een gebrek aan controleurs voor controle van de arbeidstijd. De Italiaanse autoriteiten wezen erop dat ze problemen hadden om het vereiste minimum van 50 % controles ter plaatse bij ondernemingen halen. De belangrijkste problemen zijn het gevolg van de bijzonder complexe controles in de sector en de aanzienlijke eisen op het vlak van personeel. Tijdens controles ter plaatse bij ondernemingen wordt niet alleen de naleving van de sociale wetgeving van de EU gecontroleerd, maar ook informatie over de sociale zekerheid en het salaris van de werknemers.

Zweden heeft verslag uitgebracht over de methode die de controle-instanties gebruiken om toe te zien op de naleving van dat deel van de sociale wetgeving waarover de sociale partners overeenkomsten hebben gesloten, bijvoorbeeld nachtarbeid. In dergelijke gevallen sturen de Zweedse autoriteiten niet alleen schriftelijke verzoeken aan werkgevers en zelfstandige bestuurders, maar nemen zij ook persoonlijk contact op met de gecontroleerde bestuurders. Daarmee willen ze de kennis van de regels verbeteren en een gedragsverandering teweegbrengen.

Verscheidene autoriteiten meldden ook dat sommige definities van Richtlijn 2002/15/EG verder moeten worden verduidelijkt. In Duitsland vroeg één deelstaat meer duidelijkheid over de manier waarop moet worden omgegaan met “wachttijden aan het laadplatform”. Ook werd vastgesteld dat loswerkzaamheden vaak niet als “ander werk” worden geregistreerd, maar als rusttijd. In sommige gevallen maakten ondernemingen ook een onderscheid tussen werkelijke arbeidstijd en arbeidstijd waarvoor een vergoeding gold, zodat de tijd forfaitair werd geregistreerd en vergoed, maar niet als “ander werk”.

Tot slot meldden sommige nationale autoriteiten moeilijkheden bij het controleren van de arbeidstijd van bestuurders die betrokken zijn bij verschillende typen vervoersactiviteiten of bij vervoersactiviteiten voor verschillende werkgevers.

[36] Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd (PB L 299 van 18.11.2003, blz. 9).

Bulgarije deelde daarentegen mee dat er geen significante problemen waren vastgesteld bij controles uit hoofde van Richtlijn 2002/15/EG.

Ondanks die opmerkingen blijft het door het grote aantal onvolledige verslagen en de verschillende praktijken van de lidstaten moeilijk om trends en onopgeloste problemen op EU-niveau vast te stellen.

3. Interpretatie van Richtlijn 2002/15/EG

Enkele lidstaten rapporteerden juridische interpretaties van een aantal bepalingen van Richtlijn 2002/15/EG door nationale rechterlijke instanties in de periode 2019-2020. Zweden herhaalde dat het wachtte op een rechterlijke uitspraak in een zaak over de afbakening van verantwoordelijkheden tussen het Zweedse Vervoersagentschap en de sociale partners voor de ondertekening van collectieve overeenkomsten die afwijken van delen van de nationale wet tot omzetting van Richtlijn 2002/15/EG. Zweden deelde ook mee dat weinig andere juridische geschillen over de toepassing van Richtlijn 2002/15/EG zijn beslecht door rechtbanken van eerste aanleg en dat de hoogste rechterlijke instantie geen uitspraken heeft gedaan. Ook Estland bevestigde dat de omzetting van Richtlijn 2002/15/EG over het algemeen geen sociale problemen had opgeleverd in de periode 2019-2020.

In Spanje liep een aantal rechtszaken over werktijden, onderbrekingen, beschikbaarheidsperioden en collectieve overeenkomsten met betrekking tot bijvoorbeeld de berekening van de uren dat men ter beschikking van de werkgever moet staan, betalingen voor meer dan 20 uur beschikbaarheid en de betaling van dagvergoedingen.

4. Inbreuken op de regels inzake de arbeidstijd

Slechts elf lidstaten[37] verstrekten kwantitatieve gegevens over de vastgestelde overtredingen, en sommige gegevens waren onvolledig. Dat aantal is lichtjes hoger dan in de vorige verslagperiode, toen acht lidstaten[38] die informatie verstrekten. Door dat ontoereikende aantal bijdragen kunnen geen conclusies voor de hele EU worden getrokken.

Verscheidene lidstaten gaven aan dat de mogelijkheid werd gegeven om het gedrag binnen een bepaalde termijn te wijzigen om een boete te vermijden. De handhavingsinstanties zullen alleen sancties opleggen in gevallen waarin de tekortkoming niet wordt aangepakt. In dat verband meldde de Zweedse sector dat het uitblijven van directe sancties wordt gewaardeerd, aangezien werkgevers en zelfstandigen daardoor de kans krijgen nieuwe werkmethoden toe te passen, nieuwe technologie te gebruiken of hun procedures te wijzigen om de naleving van de wetgeving te verbeteren.

5. Standpunten van belanghebbenden over de toepassing van Richtlijn 2002/15/EG

Conform artikel 13 van Richtlijn 2002/15/EG hebben tien lidstaten[39] duidelijk aangegeven dat voor deze verslaglegging de sociale partners uit de sector zijn geraadpleegd. Dat zijn er

[37] Cyprus, Duitsland, Finland, Hongarije, Italië, Luxemburg, Oostenrijk, Polen, Slowakije, Spanje en Tsjechië.
[38] Cyprus, Finland, Frankrijk, Ierland, Luxemburg, Oostenrijk, Polen en Tsjechië.
[39] Cyprus, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Italië, Polen, Portugal, Slowakije en Zweden.

iets minder dan bij het vorige verslag[40], en het toont aan dat nog altijd meer dan de helft van de lidstaten de sociale partners niet betrekt bij de verslaglegging over de toepassing van de regels inzake de arbeidstijd. Oostenrijk verklaarde dat de sociale partners niet zijn geraadpleegd, maar dat het ontwerpjaarverslag niet alleen wordt besproken in het parlement (sociaal comité), maar ook openbaar toegankelijk is op de website van de arbeidsinspectie.

In zes van de tien lidstaten[41] werden de standpunten van de sociale partners weergegeven in een afzonderlijk deel of afzonderlijke alinea.

De standpunten van de sociale partners kunnen niet verder worden geanalyseerd omdat ze geen representatieve steekproef vormen.

III. Overzicht van de handhaving van Richtlijn 96/53/EG

1. Controles

Conform artikel 10 quinquies, lid 1, van Richtlijn 96/53/EG van de Raad, zoals gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2015/719, moesten de lidstaten tegen 27 mei 2021 specifieke maatregelen treffen om automatisch vast te stellen welke rijdende voertuigen of voertuigcombinaties waarschijnlijk het maximaal toegestane gewicht overschrijden en derhalve door de bevoegde autoriteiten moeten worden gecontroleerd om de naleving van de richtlijn inzake gewichten en afmetingen af te dwingen. Volgens de door de lidstaten verstrekte informatie gebruiken Ierland en Duitsland ten minste sinds 2019 een automatisch weegsysteem. Nog volgens artikel 10 quinquies, lid 1, moeten die automatische systemen worden gecertificeerd als ze worden gebruikt om inbreuken vast te stellen en sancties op te leggen. Volgens de door de lidstaten verstrekte informatie heeft geen enkele lidstaat ervoor gekozen om gecertificeerde systemen te installeren. Daardoor moesten zware bedrijfsvoertuigen die waarschijnlijk het maximaal toegestane gewicht hadden overschreden en die door automatische systemen waren geïdentificeerd, worden onderworpen aan een aanvullende gewichtscontrole met een gecertificeerde weegbrug langs de weg om eventuele inbreuken vast te stellen.

Daarnaast moet elke lidstaat conform artikel 10 quinquies, lid 2, elk kalenderjaar een **adequaat aantal controles uitvoeren op het gewicht** van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties, **dat evenredig is aan het totale aantal voertuigen dat jaarlijks wordt geïnspecteerd** op zijn grondgebied. Richtlijn 96/53/EG van de Raad voorziet echter niet in een interpretatie van wat als “evenredig” kan worden beschouwd en laat een zekere ruimte voor interpretatie aan de lidstaten met betrekking tot de wijze waarop ze die regel toepassen. Anderzijds verplicht Richtlijn 96/53/EG van de Raad de lidstaten niet om het totale aantal voertuigen dat elk jaar op hun grondgebied wordt geïnspecteerd, mee te delen; dat zou nochtans nodig zijn om gegevens over het werkelijke aandeel van de verrichte controles op het maximumgewicht te vergelijken en te verkrijgen.

[40] In het laatste verslag werden twaalf lidstaten vermeld, waaronder het Verenigd Koninkrijk.
[41] Duitsland, Frankrijk, Italië, Polen, Portugal en Zweden.

1.1 Wegcontroles

In totaal werden **in 2019 en 2020 ongeveer 17 miljoen voertuigen en voertuigcombinaties langs de weg gecontroleerd** (11 350 448 in 2019 en 5 810 609 in 2020) op het grondgebied van de negentien lidstaten die volledige of gedeeltelijke gegevens hebben verstrekt. Het aantal uitgevoerde controles is zeer ongelijk verdeeld: Ierland verrichtte het meeste controles (ongeveer 12,6 miljoen), op grote afstand gevolgd door Polen (ongeveer 3 miljoen) en Italië (bijna 600 000). Dat kan worden toegeschreven aan het feit dat Ierland uitsluitend automatische weegsystemen gebruikt[42].

Volgens vergelijkbare gegevensreeksen van zestien lidstaten[43] is het aantal controles op hun grondgebied met 2 % gestegen.

1.2 Inbreuken

In negentien lidstaten **werden meer dan een half miljoen overtredingen wegens overschrijding van het maximale gewicht of de maximale asdruk vastgesteld** (285 065 overtredingen in 2019 en 287 547 in 2020).

Volgens vergelijkbare gegevensreeksen van zestien lidstaten[44] voor de periode 2017-2018 is het aantal op hun grondgebied vastgestelde overtredingen in de periode 2019-2020 met 4 % gestegen.

Volgens de beschikbare gegevens was in totaal **3,3 % van de gecontroleerde voertuigen of voertuigcombinaties te zwaar beladen.** Dat percentage varieert van 4,9 % in 2019 tot 2,5 % in 2020, wat er gezien het vergelijkbare aantal controles dat in die twee jaar is uitgevoerd, op kan wijzen dat de regels inzake gewicht beter worden nageleefd. De cijfers verschillen echter sterk van lidstaat tot lidstaat. Ook de omstandigheden zijn anders, zoals de plaatsen, dagen en tijdstippen waarop de wegcontroles plaatsvonden en de ervaring en de opleiding van de handhavingsambtenaren die de controles uitvoeren. Dat kan volgens de door de lidstaten verstrekte informatie de doeltreffendheid van de controles aanzienlijk beïnvloeden. Een voorbeeld van de verschillen tussen de lidstaten: Estland meldt 2 166 vastgestelde inbreuken tijdens 2 929 uitgevoerde controles (72,2 % doeltreffendheid), Polen 7 217 inbreuken tijdens 3 050 851 controles (0,2 % doeltreffendheid).

IV. Conclusies

Uit de algemene resultaten van de analyse van de toepassing en handhaving van de sociale voorschriften van de EU voor het wegvervoer blijkt dat het algemene handhavings- en nalevingsniveau in de periode 2019-2020 stabiel bleef ten opzichte van de periode 2017-2018.

[42] Alle door Ierland gemelde controles werden uitgevoerd met systemen voor rijdend wegen.

[43] De lidstaten die hun nationale gegevens hebben ingediend voor de volledige periode 2017-2018, zijn België, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Griekenland, Italië, Letland, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Polen, Slovenië, Slowakije en Spanje.

[44] De lidstaten die hun nationale gegevens hebben ingediend voor de volledige periode 2017-2018, zijn België, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Griekenland, Italië, Letland, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Polen, Slovenië, Slowakije en Spanje.

Een rechtstreekse vergelijking van de toepassing en handhaving van de sociale voorschriften van de EU voor het wegvervoer in de twee verslagperioden is echter niet mogelijk door de specifieke situatie ten gevolge van de COVID-19-crisis en het feit dat het Verenigd Koninkrijk zijn handhavingsactiviteiten niet langer hoeft te melden.

De COVID-19-crisis heeft een negatief effect gehad op het aantal uitgevoerde controles en onderling afgestemde acties van de lidstaten. Er kunnen niettemin bepaalde trends worden aangegeven.

Het aantal gecontroleerde werkdagen blijft dalen. In vergelijking met de vorige verslagperioden is zowel het gerapporteerde aantal voertuigen als het gerapporteerde aantal bestuurders dat bij wegcontroles is gecontroleerd, in de hele EU gedaald. Ook het aantal controles ter plaatse bij vervoersondernemingen is gedaald. Tegelijk schoof de verhouding tussen het aantal gecontroleerde werkdagen langs de weg en ter plaatse bij ondernemingen op in de richting van controles ter plaatse bij ondernemingen (60 % langs de weg en 40 % ter plaatse bij ondernemingen, tegenover respectievelijk 73 % en 27 % in het vorige verslag). Dat is een positieve ontwikkeling waardoor de verhouding tussen de twee soorten controles dichter bij de wettelijke voorschriften komt te liggen.

Het aantal vastgestelde inbreuken is zowel bij controles langs de weg als bij controles ter plaatse bij ondernemingen gedaald ten opzichte van het vorige verslag, doordat er minder controles werden uitgevoerd. Het vaststellingspercentage bij controles ter plaatse bij ondernemingen blijft hoger dan het vaststellingspercentage bij wegcontroles. Dat toont aan dat controles ter plaatse bij ondernemingen efficiënter zijn dan ad-hoccontroles langs de weg. Het vaststellingspercentage bij ondernemingen is echter gedaald ten opzichte van de vorige verslagperiode.

Het percentage vastgestelde inbreuken loopt in de hele EU sterk uiteen (van 0,12 tot 8,39). Dat feit, in combinatie met de dalende trend in het aantal gecontroleerde werkdagen en de beperkte handhavingscapaciteit (personeel en financiële middelen, vaardigheden en controleapparatuur) in de lidstaten, toont aan dat gerichtere controles absoluut noodzakelijk zijn. De toegang tot gegevens, zoals risicoclassificatie, langs de weg is van groot belang, met name om gerichtere controles mogelijk te maken en onnodige “schone” controles, d.w.z. controles waarbij geen inbreuken worden vastgesteld, te beperken. Risicoclassificatiegegevens moeten tijdens wegcontroles verplicht ter beschikking worden gesteld van de controleurs, overeenkomstig de nieuwe voorschriften die zijn ingevoerd bij Mobiliteitspakket I[45]. De Commissie zal een uitvoeringshandeling over de modaliteiten vaststellen[46]. Bovendien zal de Commissie onderzoeken hoe nalevingscontroles doeltreffender, efficiënter, papierloos en gebaseerd op toegang tot en uitwisseling van digitale gegevens kunnen verlopen dankzij digitalisering en automatisering.

[46] Conform artikel 16, lid 6, van Verordening (EG) nr. 1071/2009, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/1055.

Het is duidelijk gebleken dat onderling afgestemde en gezamenlijke controles door de lidstaten bijdragen tot het delen van kennis en tot een geharmoniseerde aanpak van de kennis en de handhaving van de geldende EU-regels. De Commissie moedigt de lidstaten derhalve aan om hun inspanningen voor een betere samenwerking verder op te voeren door middel van gezamenlijke en onderling afgestemde controles, en om de aangeboden bijstand van de Europese Arbeidsautoriteit te benutten.

De verhouding tussen de verschillende soorten inbreuken is vergelijkbaar met die van de vorige verslagperiode. Bij de ondernemingen vormt het aantal inbreuken in verband met de registratie van de rijtijden bijna de helft van alle vastgestelde inbreuken. Dat wijst op moeilijkheden bij het correct opslaan van de desbetreffende gegevens door ondernemingen. Inbreuken in verband met rust- en rijtijden vormen daarentegen bijna de helft van alle inbreuken die worden vastgesteld bij wegcontroles.

Wat de toepassing van Richtlijn 2002/15/EG betreft, bemoeilijkt het ontbreken van gedetailleerde kwantitatieve en kwalitatieve gegevens in veel nationale verslagen een grondige beoordeling. De Commissie benadrukt het belang van deze verslaglegging en herinnert eraan dat wettelijke maatregelen kunnen worden getroffen tegen lidstaten die niet voldoen aan de vereiste om de informatie in te dienen, zoals voorgeschreven in artikel 13 van Richtlijn 2002/15/EG.

Wat de **toepassing van Richtlijn 96/53/EG van de Raad** betreft, maakt het gebrek aan informatie van veel lidstaten het **moeilijk om conclusies te trekken**. De algemene uitkomst is dan ook dat, hoewel het globale handhavings- en nalevingsniveau in de periode 2019-2020 licht is gestegen (2 % meer controles en 4 % meer inbreuken dan in 2017-2018), er **tussen de lidstaten aanzienlijke verschillen** zijn wat betreft het aantal controles en vastgestelde overtredingen in een bepaalde periode.

Die verschillen gelden ook voor de efficiëntie van de controles, gemeten als het percentage geconstateerde overtredingen per uitgevoerde controle.

Aangezien sinds 27 mei 2021 in alle lidstaten systemen voor rijdend wegen moeten worden ingevoerd, zal de vergelijking van toekomstige gegevensreeksen met de huidige van cruciaal belang zijn om conclusies te trekken over de prestaties en de efficiëntie van die automatische systemen.

Er kan geen algemene conclusie worden getrokken met betrekking tot **de geschiktheid en evenredigheid van de controles op het maximale gewicht.** Dat is enerzijds te wijten aan het ontbreken van objectieve uniforme criteria voor de definitie van “evenredigheid” in de wettekst. In tegenstelling tot het criterium van 3 % in artikel 2 van Richtlijn 2006/22/EG laat Richtlijn 96/53/EG van de Raad de lidstaten een zekere ruimte met betrekking tot de wijze waarop zij die regel toepassen. Anderzijds zijn de lidstaten volgens de richtlijn inzake gewichten en afmetingen niet verplicht om het totale aantal voertuigen mee te delen dat elk jaar op hun grondgebied wordt gecontroleerd. Dat belemmert de beoordeling van de evenredigheid van gewichtscontroles ook vanuit het oogpunt van een constante verhouding,

d.w.z. hoe meer voertuigen op het grondgebied van een lidstaat worden gecontroleerd, hoe meer het gewicht van de voertuigen moet worden gecontroleerd.

De Commissie is van mening dat het algemene handhavings- en nalevingsniveau na de toepassing van Mobiliteitspakket I in de volgende verslagperioden zal verbeteren. Een door de Commissie vastgestelde uitvoeringshandeling inzake een geharmoniseerde formule voor risicoclassificatie[47] stelt handhavingsinstanties in staat om snel het profiel te herkennen van de onderneming die zij willen controleren en om te weten of een onderneming een lage (dankzij een laag niveau van inbreuken op de wet) of een hoge risicoclassificatie (door een hoog niveau van inbreuken op de wet) heeft. Bovendien biedt een vroegtijdige detectie op afstand van mogelijke manipulatie en misbruik handhavers een instrument om te bepalen welke voertuigen gecontroleerd moeten worden. Dat alles moet leiden tot een vermindering van het aantal onnodige controles en tot een besparing van middelen bij zowel handhavers als bestuurders.

De Commissie zal met de hulp van de lidstaten blijven toezien op de uitvoering van de sociale voorschriften voor het wegvervoer. Zij roept de lidstaten op om de standpunten van de sociale partners bij te voegen over de toepassing van de regels inzake arbeidstijd, zoals vereist bij Richtlijn 2002/15/EG.

De Commissie benadrukt dat het belangrijk is dat de lidstaten voor de volgende verslagperiode complete gegevensreeksen indienen over de toepassing en handhaving van Richtlijn 2002/15/EG en over de handhaving van Richtlijn 96/53/EG van de Raad, zodat wordt voldaan aan de voorschriften van artikel 13 van Richtlijn 2002/15/EG, artikel 10 octies van Richtlijn 96/53/EG van de Raad en artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006.

[47] Uitvoeringsverordening (EU) 2022/695 van de Commissie van 2 mei 2022 tot vaststelling van regels voor de toepassing van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de gemeenschappelijke formule voor de berekening van de risicoclassificatie van vervoersondernemingen (PB L 129 van 3.5.2022, blz. 33).