EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 4.4.2023
COM(2023) 183 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju Uredbe (ES) št. 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in Direktive 2002/15/ES o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, v obdobju 2019–2020 (31. poročilo Komisije o izvajanju socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom), ter o nadzorih, izvedenih v skladu z Direktivo Sveta 96/53/ES, ki določa največje določene mere in največje dovoljene teže za težka gospodarska vozila

{SWD(2023) 74 final}

Uvod

To poročilo vsebuje pregled izvajanja socialnih pravil EU v cestnem prometu v državah članicah za obdobje od 1. januarja 2019 do 31. decembra 2020. V njem so poudarjeni ključni izzivi pri izvrševanju in uporabi ustreznih pravnih določb, opredeljenih v naslednjih štirih zakonodajnih aktih:

(1) Uredbi (ES) št. 561/2006[1] (znani tudi kot **uredba o času vožnje**), ki določa minimalne zahteve za dnevni in tedenski čas vožnje, odmore ter dnevni in tedenski čas počitka;

(2) Direktivi 2002/15/ES[2] (znani tudi kot **direktiva o delovnem času cestnih prevoznikov**), ki določa pravila o organizaciji delovnega časa voznega osebja. Navedena direktiva določa zahteve glede najdaljšega tedenskega delovnega časa, najkrajših odmorov med delom in nočnega dela. Uporablja se za voznike, za katere velja uredba o času vožnje;

(3) Direktivi 2006/22/ES[3] (znani tudi kot **direktiva o nadzoru**), ki določa minimalne ravni cestnih preverjanj in nadzorov v prostorih prevoznih podjetij za preverjanje skladnosti z določbami uredbe o času vožnje;

(4) Uredbi (EU) št. 165/2014[4] (znani tudi kot **uredba o tahografih**), ki določa zahteve za namestitev in uporabo tahografov v vozilih, za katera velja uredba o času vožnje.

V to poročilo je v skladu s členom 10g Direktive vključena tudi analiza izvajanja Direktive Sveta 96/53/ES[5] (znane tudi kot **direktiva o težah in merah**), ki določa največje določene mere v notranjem in mednarodnem prometu in največje dovoljene teže v mednarodnem prometu za težka gospodarska vozila.

To poročilo, ki temelji na členu 17 uredbe o času vožnje in členu 13 direktive o delovnem času cestnih prevoznikov[6] ter členu 10g direktive o težah in merah[7], vsebuje kvantitativne in

[1] Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

[2] Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

[3] Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 164/2014 ter Direktive 2002/15/ES glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

[4] Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

[5] Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

[6] Člen 17 Uredbe (ES) št. 561/2006 zahteva od držav članic, da Komisiji vsaki dve leti sporočijo potrebne podatke in ji tako omogočijo pripravo poročila o izvajanju navedene uredbe in razvoju na zadevnih področjih. Člen 13 Direktive 2002/15/ES določa, da morajo države članice Komisiji poročati o izvajanju te direktive in pri tem navesti stališča socialnih partnerjev. Poročila o izvajanju Direktive 2002/15/ES in Uredbe (ES) št. 561/2006 se lahko predložijo v enem dokumentu, saj oba zakonodajna akta zajemata isto dvoletno obdobje poročanja in uvajata dopolnilna pravila za poklicne voznike.

kvalitativne podatke o cestnih preverjanjih in preverjanjih v prostorih podjetij, ki jih izvajajo nadzorni organi držav članic, ter o ugotovljenih kršitvah.

Poročilo je razdeljeno na tri oddelke: v oddelku I je predstavljena analiza nacionalnih podatkov o preverjanjih in kršitvah pri izvajanju Direktive 2006/22/ES in Uredbe (ES) št. 561/2006, oddelek II pa opisuje izvajanje Direktive 2002/15/ES v državah članicah. Oddelek III zajema analizo nacionalnih podatkov o preverjanjih in kršitvah pri izvajanju Direktive Sveta 96/53/ES. V oddelku IV so navedene glavne sklepne ugotovitve tega poročila. Delovni dokument služb Komisije dopolnjuje poročilo Komisije z dodatnimi podatki o kaznih in sodelovanju med državami članicami, s pripombami nadzornih organov in podrobnimi statističnimi podatki glede izvajanja Uredbe (ES) št. 561/2006 in Direktive 2002/15/ES. Ne dopolnjuje podatkov glede Direktive Sveta 96/53/ES.

Predložitev podatkov

Nacionalna poročila o izvajanju določb Direktive 2002/15/ES in Uredbe (ES) št. 561/2006 je treba do 30. septembra leta, ki sledi koncu zadevnega dvoletnega obdobja, predložiti na revidiranem standardnem obrazcu za poročanje, določenem v Izvedbenem sklepu Komisije z dne 30. marca 2017[8]. Poročila za obdobje 2019–2020 je bilo treba predložiti najpozneje do 30. septembra 2021.

Vse države članice so predložile svoje nacionalne podatke o izvajanju Uredbe (ES) št. 561/2006, čeprav so številne to storile po poteku roka. Države članice so zagotovile zahtevano razčlenitev podrobnih statističnih podatkov o nadzorih skladnosti, izvedenih na cestah in v prostorih podjetij. Vendar nekatere niso zagotovile podatkov, razvrščenih v zahtevane kategorije, npr. podatkov, razvrščenih glede na vrsto tahografa[9] in vrsto kršitev[10]. Nekatere države članice so pojasnile, zakaj niso predložile vseh zahtevanih podatkov[11].

Le 22 držav članic je predložilo podatke o izvajanju Direktive 2002/15/ES, čeprav so bili ti ponekod zelo omejeni, le 18 držav članic pa je predložilo statistične podatke o nadzorih in njihovih rezultatih. Zaradi pomanjkanja kvantitativnih podatkov držav članic je težko opraviti oceno.

Ker se obveznosti poročanja glede izvajanja socialne zakonodaje ter direktive o težah in merah nanašajo na isto obdobje, je Komisija menila, da je primerno ugotovitve nadzora združiti v enem skupnem poročilu. Direktiva o težah in merah je bila spremenjena z

[7] Člen 10g Direktive Sveta 96/53/ES zahteva od držav članic, da vsaki dve leti sporočijo potrebne podatke v zvezi s številom preverjanj težkih gospodarskih vozil in številom odkritih preobremenjenih vozil ali skupin vozil. V členu 10g Direktive Sveta 96/53/ES je navedeno, da so ti podatki lahko del podatkov, ki se predložijo v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 561/2006.
[8] C(2017) 1927 final.
[9] To velja za Litvo, ki je pojasnila, da podatki niso bili na voljo zaradi tehnične napake.
[10] Latvija ni zagotovila te kategorizacije za kršitve v prostorih podjetij.
[11] Francoski organi so pojasnili, da podatkov z ministrstva za delo, ki predstavljajo približno polovico obveznosti nacionalnih pregledov v podjetjih, za razliko od prejšnjih let ni bilo mogoče pridobiti iz informacijskega sistema. Poljska je pojasnila, da niso bili na voljo podatki o številu policistov, ki so izvajali cestna preverjanja.

Direktivo (EU) 2015/719[12], ki v členu 10g od 7. maja 2017 dalje uvaja obveznost poročanja za države. Nacionalne podatke je treba predložiti do 30. septembra leta, ki sledi koncu zadevnega dvoletnega obdobja. Poročila za obdobje 2019–2020 je bilo treba predložiti najpozneje do 30. septembra 2021. Državam članicam je bila zagotovljena Excelova predloga za lažje poročanje.

Svoje nacionalne podatke je predložilo 19 držav članic[13], med katerimi je le Poljska poslala svoje poročilo pred iztekom roka. Vse države članice razen Poljske so predložile podatke, razčlenjene po letih, Irska pa je predložila podatke, razčlenjene po četrtletjih leta in po tipih vozila (tovorna vozila v primerjavi s potniškimi vozili). Vendar so bili podatki v nekaterih primerih nepopolni. Malta je pojasnila, da ni mogla predložiti podatkov iz leta 2019 zaradi velike napake v njenem sistemu tehtanja. Nemčija je navedla, da se podatki, ki jih je predložila, navezujejo na preverjanja zveznega urada za prevoz blaga in da ni imela enotnih statističnih podatkov glede preverjanj, ki so pod zvezno pristojnostjo. Belgija je sporočila preostalo število odkritih preobremenjenih vozil ali skupin vozil, za katera ni bilo znano, koliko preverjanj je bilo opravljenih leta 2019 in 2020. Hrvaška, Ciper, Češka, Francija, Madžarska, Litva, Portugalska in Romunija niso predložile nacionalnih podatkov za sedanje obdobje poročanja 2019–2020. Celovita presoja ni mogoča zaradi pomanjkanja kvantitativnih podatkov za vse države članice.

I. Pregled nadzornih dejavnosti v zvezi z Direktivo 2006/22/ES in Uredbo (ES) št. 561/2006

1. Preverjanja

Člen 2 Direktive 2006/22/ES od držav članic zahteva, da organizirajo sistem primernih in rednih cestnih preverjanj in preverjanj v prostorih podjetij, za katera veljajo določbe Uredbe (ES) št. 561/2006. Ta člen določa tudi, da mora minimalno število preverjanj zajeti vsaj 3 % dni, ki jih opravijo vozniki[14] vozil, za katere velja Uredba (ES) št. 561/2006.

Nacionalni podatki kažejo, da se je skupno število preverjenih delovnih dni[15] v EU zmanjšalo s približno 119 milijonov[16] v obdobju 2017–2018 na 108,9 milijona preverjenih delovnih dni v sedanjem obdobju poročanja. To pomeni 8-odstotno zmanjšanje. Glede na nacionalne številke je zmanjšanje števila preverjenih delovnih dni največje na Malti (−901 %)[17], Irskem

[12] Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (Besedilo velja za EGP) (UL L 115, 6.5.2015, str. 1).

[13] Države članice, ki so predložile svoje nacionalne podatke, so Avstrija, Belgija, Bolgarija, Danska, Estonija, Finska, Nemčija, Grčija, Italija, Irska, Latvija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Poljska, Slovaška, Slovenija, Španija in Švedska.

[14] Številka temelji na številu delovnih dni v dveh letih in številu registriranih vozil, za katera velja Uredba, v tem obdobju za vsako državo članico.

[15] Izraz „delovni dnevi“ je medsebojno zamenljiv z izrazom „opravljeni delovni dnevi“ voznikov v ustrezni zakonodaji: Uredba (ES) št. 561/2006, Direktiva 2006/22/ES in Sklep (EU) 2017/1013;

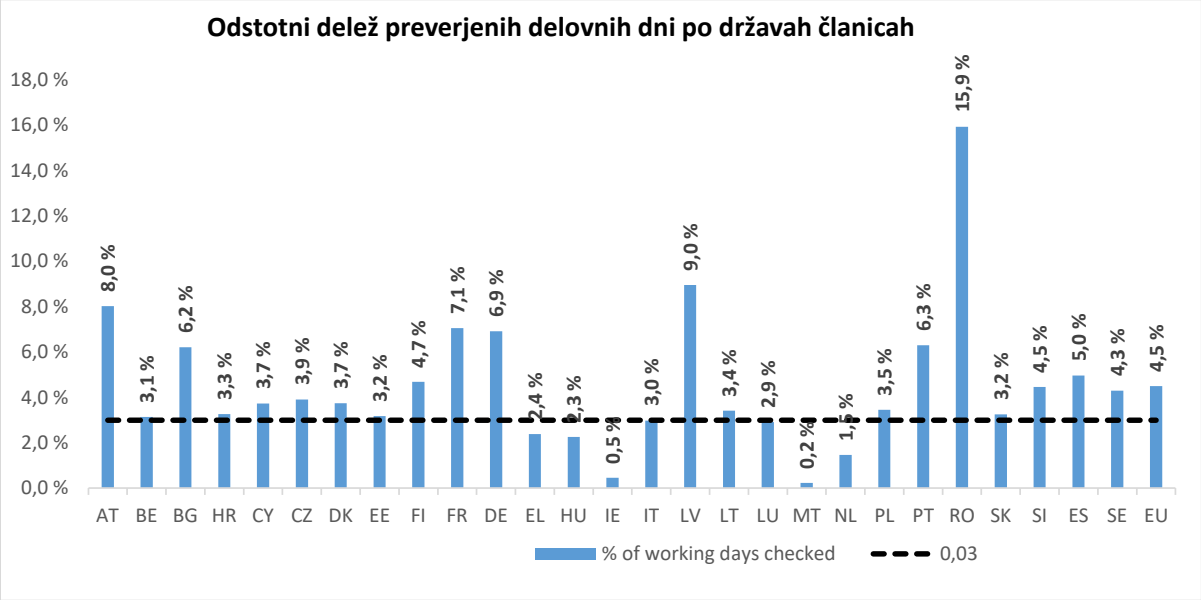
[16] Skupno število 125,7 milijona preverjenih delovnih dni v obdobju 2017–2018 je vključevalo ZK.

[17] Malta je pojasnila, da je do zmanjšanja števila preverjanj prišlo zaradi okoliščin, povezanih s COVID-19, ter nenadnega odhoda dveh zaposlenih, ki sta bila takrat edina odgovorna za preverjanja tahografa. Malteški organi,

(−69 %), v Bolgariji (−59 %) in na Portugalskem (−47 %), povečanje števila preverjenih delovnih dni pa je najbolj očitno v Grčiji (+70 %) in Romuniji (+44 %).

Kot je prikazano na spodnji sliki 1, je **povprečni delež preverjenih delovnih dni v EU 4,5 %**, kar je višje od zahtevanega deleža v skladu z Direktivo[18], vendar kaže padajoč trend v primerjavi s prejšnjima obdobjema poročanja (5,4 % v obdobju 2017–2018 in 6,3 % v obdobju 2015–2016).

Slika 1: Odstotni delež preverjenih delovnih dni po državah članicah



Večina držav članic je preverila več delovnih dni od minimuma, zahtevanega v Direktivi. Kljub temu šest držav članic ni izpolnilo 3-odstotnega praga, in sicer Grčija, Madžarska, Irska, Luksemburg, Malta in Nizozemska. To je enako število držav kot v prejšnjih obdobjih poročanja, saj v obdobju 2017–2018 šest držav članic ni izpolnilo 3-odstotnega praga, v obdobju 2015–2016 pa 3-odstotnega praga niso izpolnile tri države članice. Med šestimi državami članicami[19], ki niso izpolnile 3-odstotnega praga v obdobju 2017–2018, so le Grčija, Irska in Nizozemska ostale v tej „neuspešni“ skupini, v kateri so se jim pridružile tri druge države članice, ki so v prejšnjem obdobju poročanja dosegle dobre rezultate. Grčija je nekoliko okrepila svoja nadzorna prizadevanja (delež se je z 0,1 % v obdobju 2015–2016 zvišal na 0,7 % v obdobju 2017–2018 ter na 2,4 % v sedanjem obdobju), vendar še vedno ostaja pod pragom.

Člen 2 Direktive 2006/22/ES določa tudi razmerje med delovnimi dnevi, za katere je treba opraviti cestno preverjanje in preverjanje v prostorih podjetij, in sicer vsaj 30 % oziroma vsaj 50 %. Izračun tega deleža temelji na številu preverjanj, ki so jih nadzorni organi dejansko opravili, in ne na minimalnem številu delovnih dni, ki jih je treba preveriti.

ki so prepoznali potrebo po takojšnji obravnavi tega vprašanja, so izvedli usposabljanje osmih članov osebja in tako zagotovili, da se podoben položaj v prihodnje ne bo več ponovil.

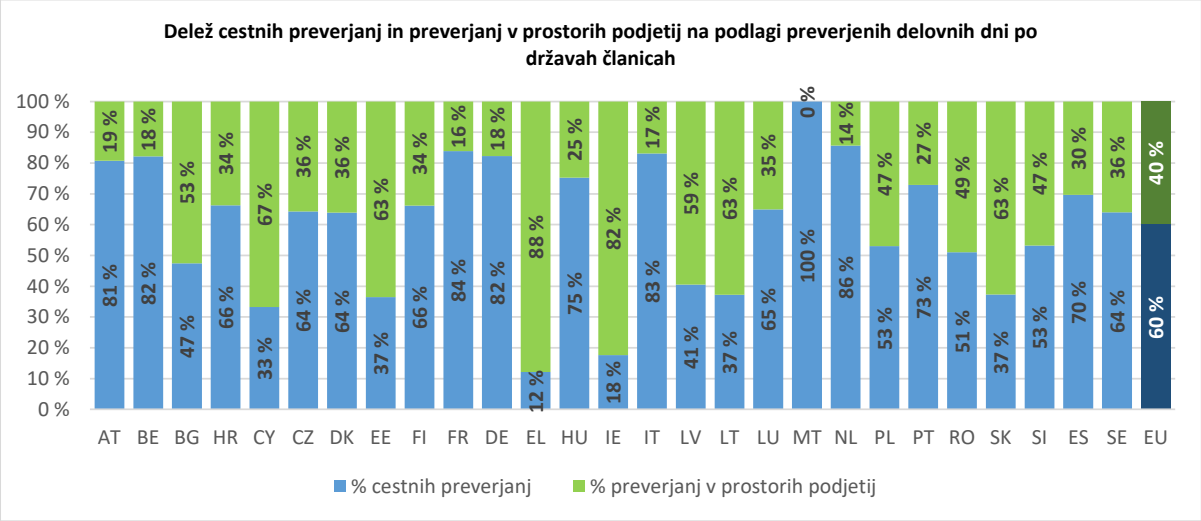
[18] Zlasti v Avstriji, Bolgariji, Franciji, Nemčiji, Latviji, na Portugalskem in v Romuniji, kjer so zabeležili 1/3 preverjenih delovnih dni.

[19] Danska, Finska, Grčija, Irska, Litva in Nizozemska.

V povprečju je bilo 60 % preverjenih delovnih dni opravljenih na cesti, 40 % pa je bilo pregledanih z inšpekcijskimi pregledi v prostorih podjetij. V primerjavi z zadnjim obdobjem (73 % v obdobju 2017–2018) gre za zmanjšanje cestnih preverjanj ter za pozitivno povečanje preverjanj v prostorih podjetij (27 % v obdobju 2017–2018). Ta sprememba se lahko delno pojasni z okoliščinami, povezanimi s COVID-19. V večini držav članic je bil velik del preverjanj opravljen na cesti. Grčija in Irska sta poročali o majhnem številu cestnih preverjanj. Malta ni poročala o nobenem preverjanju v prostorih podjetij. Le šest držav članic je doseglo zahtevano uravnoteženo porazdelitev med preverjanji v prostorih podjetij in cestnimi preverjanji[20], v primerjavi z osmimi državami članicami v obdobju 2017–2018.

Za podrobnosti o nacionalnem deležu cestnih preverjanj in preverjanj v prostorih podjetij glej sliko 2.

Slika 2: Delež cestnih preverjanj in preverjanj v prostorih podjetij na podlagi preverjenih delovnih dni po državah članicah



1.1 Cestna preverjanja

Skupno je bilo v cestnih preverjanjih po vsej EU preverjenih 4 112 717[21] vozil in 4 323 245 voznikov, v primerjavi s 4 982 439 vozili in 5 395 009 vozniki, preverjenimi v obdobju 2017–2018[22]. Razlika med številom preverjenih vozil in voznikov se lahko pojasni z vožnjo z več vozniki, tj. vožnjo, pri kateri sta v vozilu vsaj dva voznika, ki lahko vozita. Razlike med številom voznikov in vozil so navedene zlasti v poročilih Belgije, Danske, Nemčije, Poljske, Romunije in Slovenije.

Sporočeno število preverjenih vozil se je v primerjavi s poročilom za obdobje 2017–2018 zmanjšalo za 869 722 vozil. Glavni razlog za to sta dejstvo, da število preverjenih vozil v ZK (156 496 vozil v obdobju 2017–2018) ni vključeno v sedanje poročilo, ter znatno zmanjšanje

[20] Bolgarija, Ciper, Estonija, Latvija, Litva in Slovaška.
[21] Litva ni sporočila podatkov.
[22] Podatki za obdobje 2017–2018 vključujejo podatke iz ZK (tj. 17 461 podjetij). Brez podatkov iz ZK gre za skoraj 33-odstotno zmanjšanje.

podatkov, o katerih je poročala Malta (–73 %), ki jih niso izravnala povečanja, o katerih so poročale druge države članice[23].

Število preverjenih voznikov se je v primerjavi z obdobjem 2017–2018 zmanjšalo za 1 071 764 voznikov. Razlog za to so tudi dejstvo, da število voznikov, preverjenih v ZK (156 496 voznikov v obdobju 2017–2018) ni vključeno v sedanje poročilo, ter skupni učinki zmanjšanj v več drugih državah članicah.

Glede na državo registracije vozila je bilo 63 % preverjenih vozil nacionalnih vozil, 31 % jih je bilo iz drugih držav članic EU, 6 % vozil pa je bilo registriranih v državah nečlanicah EU[24]. V splošnem je večina vozil, preverjenih na cesti (približno 91 % vseh vozil), prevažala blago, samo manj kot 10 % vozil pa potnike.

V obdobju 2019–2020 je bilo 74 % vozil, preverjenih na cesti, opremljenih z digitalnim tahografom, v primerjavi s 75 % v prejšnjem obdobju poročanja. Zato ni razlogov za zvišanje praga preverjanj s 3 % na 4 %, saj bi bilo treba v skladu s členom 2(3) Direktive 2006/22/ES to storiti, če bi bilo z digitalnimi tahografi opremljenih 90 % preverjenih vozil.

1.2 Preverjanja v prostorih podjetij

V obdobju 2019–2020 je bilo preverjenih 58 300[25] prevoznih podjetij, kar je 44 % manj kot v obdobju 2017–2018, ko so bila preverjena 104 104[26] podjetja. Nadzorniki v podjetjih so preverili približno 34,3 milijona delovnih dni, kar predstavlja približno 2-odstotno povečanje v primerjavi s 33,7 milijona iz prejšnjega poročila, tudi če se upošteva dejstvo, da na Malti niso izvedli nobenega preverjanja in da ni podatkov iz Združenega kraljestva. Nadzorni organi držav članic so v prostorih podjetij skupno preverili zapise 499 943 voznikov, kar je 14 % manj kot v obdobju 2017–2018, ko je bilo preverjenih 641 033 voznikov.

2. Kršitve

Vseh 27 držav članic je zagotovilo podatke o ugotovljenih kršitvah, niso pa vse[27] zagotovile podrobnosti o vrstah kršitev. **Skupno število sporočenih kršitev je bilo približno 2,25 milijona, kar je manj kot v prejšnjem poročilu (3,41 milijona[28])**. To je mogoče pojasniti z dejstvom, da je bilo preverjenih manj delovnih dni. Delež kršitev, ugotovljenih na cesti, je ostal skoraj nespremenjen, saj je znašal 60 % vseh ugotovljenih kršitev (v prejšnjem poročilu je ta delež znašal 58 %).

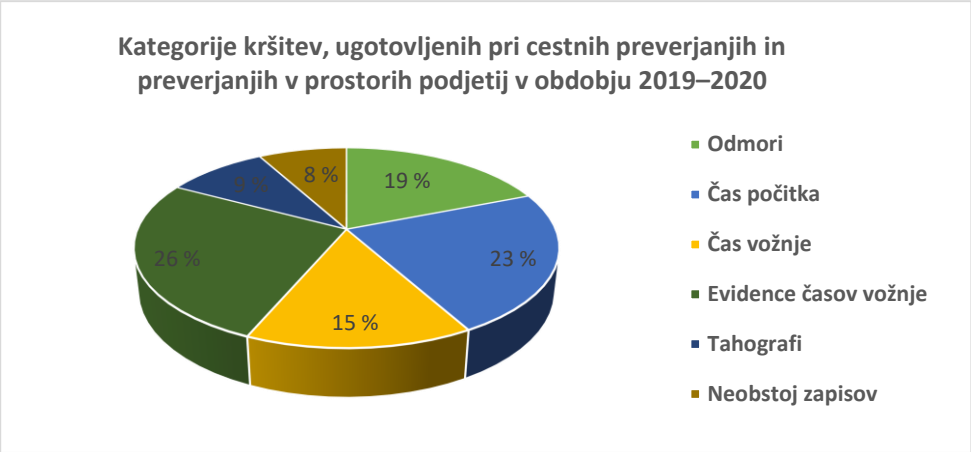
Delež vrst kršitev v skupnem številu ugotovljenih kršitev je ostal podoben kot v prejšnjem obdobju poročanja, z nekaj spremembami. Slika 3 spodaj prikazuje povprečni delež kršitev v EU, ugotovljenih na cesti in v prostorih podjetij v obdobju 2019–2020, po vrstah določb, ki

[23] Npr. +81 % na Danskem in +64 % v Luksemburgu.
[24] Litva ni predložila teh podatkov. Ciper je poročal, da je preveril le nacionalna vozila.
[25] Malta ni predložila teh podatkov.
[26] V obdobju 2017–2018 je bilo preverjenih 86 643 podjetij brez ZK.
[27] Latvija ni zagotovila vrst kršitev pri preverjanjih v prostorih podjetij.
[28] Ali 3,29 milijona brez ZK.

so bile kršene. Število kršitev v zvezi z odmori se je povečalo s 17 % na 19 %, število kršitev v zvezi z zapisovanjem časa vožnje pa se je zmanjšalo s 27 % na 26 %. Delež kršitev v zvezi s časom počitka znaša 23 % vseh kršitev, podobno kot v zadnjem poročilu, tahografi[29] predstavljajo 9 % vseh kršitev (12 % v zadnjem poročilu), neobstoj/dostopnost zapisov o drugem delu pa predstavlja 8 % vseh odkritih kršitev (6 % v zadnjem poročilu). Te spremembe so predstavljene na sliki 4 spodaj.

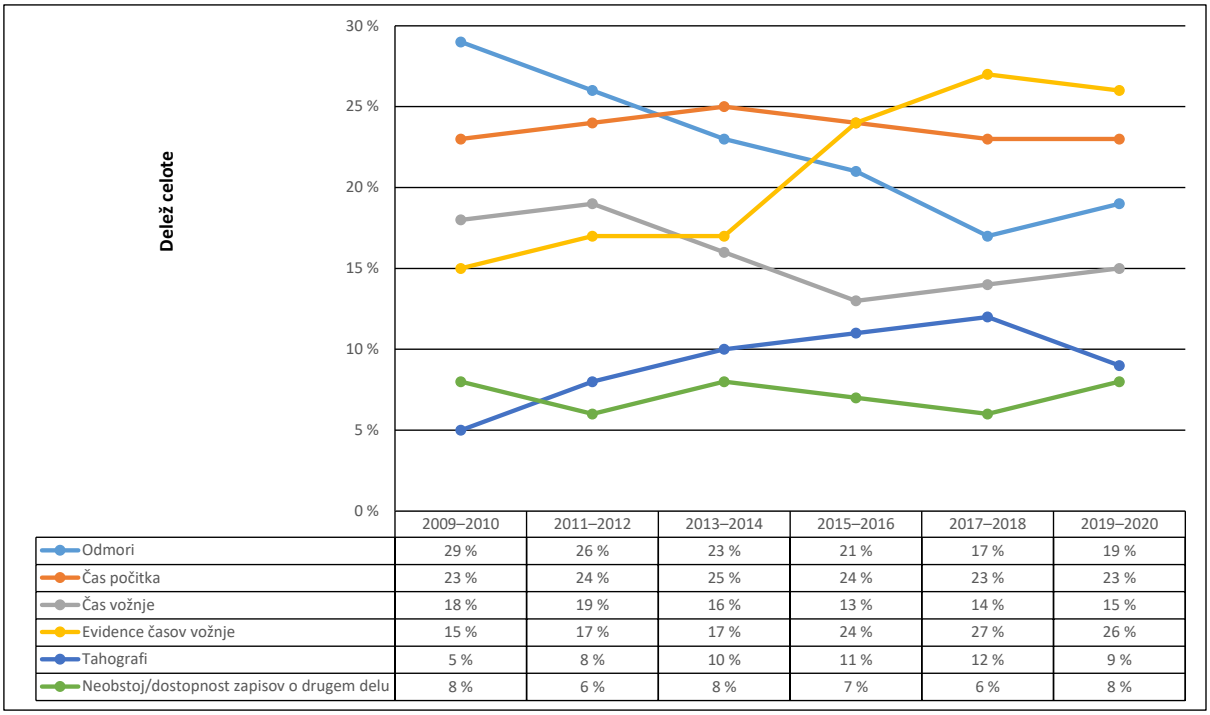
Povprečna stopnja kršitev, izračunana na podlagi 100 delovnih dni, za katera so se opravila preverjanja v prostorih podjetij in cestna preverjanja, se je z 2,7 v obdobju 2017–2018 zmanjšala na 2,1 % v sedanjem obdobju poročanja. **Stopnja kršitev, ugotovljenih v prostorih podjetij, je še vedno višja od stopnje kršitev, ugotovljenih pri cestnih preverjanjih, kar kaže, da so preverjanja v prostorih podjetij bistveno učinkovitejša od priložnostnih cestnih nadzorov.** Vendar se je stopnja kršitev, ugotovljenih v prostorih podjetij, v primerjavi z zadnjim obdobjem poročanja zmanjšala.

Slika 3: Kategorije kršitev, ugotovljenih pri cestnih preverjanjih in preverjanjih v prostorih podjetij v obdobju 2019–2020



Slika 4: Kategorije kršitev, ugotovljenih pri cestnih preverjanjih in preverjanjih v prostorih podjetij v zadnjih desetih letih

[29] Kršitve v zvezi s tahografi se nanašajo na nepravilno delovanje ter zlorabo ali prirejanje tahografov.



	2009–2010	2011–2012	2013–2014	2015–2016	2017–2018	2019–2020
Odmori	29 %	26 %	23 %	21 %	17 %	19 %
Čas počitka	23 %	24 %	25 %	24 %	23 %	23 %
Čas vožnje	18 %	19 %	16 %	13 %	14 %	15 %
Evidence časov vožnje	15 %	17 %	17 %	24 %	27 %	26 %
Tahografi	5 %	8 %	10 %	11 %	12 %	9 %
Neobstoj/dostopnost zapisov o drugem delu	8 %	6 %	8 %	7 %	6 %	8 %

2.1 Kršitve, ugotovljene pri cestnih preverjanjih

V **obdobju 2019–2020** je bilo pri cestnih preverjanjih ugotovljenih približno **1,36 milijona kršitev**, **kar je približno 30 % manj kot v obdobju 2017–2018, ko je bilo ugotovljenih približno 1,94 milijona kršitev**[30]. Povprečje kršitev v EU, ugotovljenih pri cestnih preverjanjih, se je z 2,11 zmanjšalo na 1,82 kršitve na 100 preverjenih delovnih dni. V povprečju so 53 % kršitev storili domači vozniki, delež domačih vozil med vsemi vozili, ki so bila ustavljena zaradi nadzora, pa je znašal 63 %.

2.2 Kršitve, ugotovljene pri preverjanjih v prostorih podjetij

Število kršitev, ugotovljenih pri preverjanjih v prostorih podjetij, je znašalo približno 890 000, kar pomeni precejšnje zmanjšanje v primerjavi s prejšnjim poročilom (1,46 milijona). Povprečna stopnja ugotovljenih kršitev na 100 preverjenih delovnih dni se je s 4,35 zmanjšala na 2,59, kar predstavlja 40-odstotno zmanjšanje v primerjavi z obdobjem 2017–2018. Povprečna stopnja kršitev, ugotovljenih pri preverjanjih v prostorih podjetij, se je nekoliko povečala, s 14 kršitev na podjetje v obdobju 2017–2018 na več kot 15 kršitev na podjetje.

2.3 Število nadzornih uradnikov in opreme za analizo tahografov

V trenutnem obdobju poročanja je v preverjanjih po vsej EU sodelovalo 54 679 nadzornih uradnikov (v primerjavi z 61 558 v obdobju 2017–2018). Gre za trend nenehnega zmanjševanja, tudi če upoštevamo, da niso vključeni podatki iz ZK iz prejšnjega obdobja poročanja (tj. 588 nadzornih uradnikov).

[30] Ali približno 1,84 milijonov brez ZK.

Za analizo zapisov digitalnih tahografov je bilo usposobljenih 20 058 nadzornih uradnikov (v primerjavi z 21 786 v obdobju 2017–2018). Število enot opreme, ki so bile zagotovljene nadzornim uradnikom za analizo zapisov tahografov, se je z 9 677 v obdobju 2017–2018 povečalo na 13 067 v obdobju 2019 2020.

3. Razlaga Uredbe (ES) št. 561/2006 s strani Sodišča Evropske unije

Sodišče Evropske unije je zagotovilo razlago Uredbe (ES) št. 561/2006 v sodbi v zadevi C-834/18[31] z dne 10. aprila 2019. Sodišče je odločilo, da ni nujno, da se „tedenski čas počitka“ v smislu člena 8 Uredbe (ES) št. 561/2006 konča med „tednom“, kot je opredeljeno v členu 4(i) navedene uredbe.

4. Sodelovanje med državami članicami

V skladu s členom 5 Direktive 2006/22/ES morajo države članice vsaj šestkrat na leto izvesti usklajene ukrepe cestnega preverjanja z vsaj še eno drugo državo članico. Sodelovanje med državami članicami na podlagi usklajenih preverjanj, skupnih pobud za usposabljanje ali izmenjav izkušenj in informacij ima ključno vlogo pri zaostritvi nadzora, da se dosežejo cilji socialne zakonodaje v sektorju cestnega prometa, tj. izboljšani delovni pogoji, poštena konkurenca in izboljšana prometna varnost. Sveženj za mobilnost I[32], ki je bil sprejet julija 2020 in je začel (delno) veljati 20. avgusta 2020, je namenjen spodbujanju in krepitvi sodelovanja ter medsebojne pomoči med državami članicami ter zagotavljanju učinkovitejšega in doslednejšega izvrševanja veljavnih pravil. Poleg tega je Evropski organ za delo (ELA), ki je bil ustanovljen leta 2019[33] in katerega glavni cilj je zagotoviti pošteno mobilnost delavcev na notranjem trgu, začel izvajati dejavnosti informiranja, usposabljanja in podpore pri nadzoru na področju cestnega prometa. Ena od glavnih nalog Evropskega organa za delo je podpirati sodelovanje med državami članicami pri čezmejnem izvrševanju in olajšati skupne inšpekcijske preglede, tudi na področju socialnih pravil EU v sektorju cestnega prometa.

Številnih predvidenih skupnih nadzornih ukrepov leta 2020 ni bilo mogoče izvesti zaradi krize zaradi COVID-19. Vendar tudi ob upoštevanju leta 2019 vse države članice niso zagotovile informacij o točnem številu usklajenih preverjanj ali pa sploh niso poročale o tem, ali so izvedle usklajena preverjanja. Od 14 držav članic, ki so zagotovile informacije o preverjanjih[34], jih je 12[35] doseglo zahtevano število usklajenih preverjanj v obdobju poročanja.

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/en/
[32] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR
[33] Uredba (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o ustanovitvi Evropskega organa za delo, spremembi uredb (ES) št. 883/2004, (EU) št. 492/2011 in (EU) 2016/589 ter razveljavitvi Odločbe (EU) 2016/344 (UL L 186, 11.7.2019, str. 21).
[34] Belgija, Hrvaška, Ciper, Češka, Danska, Finska, Grčija, Malta, Nizozemska, Portugalska in Slovenija. Madžarska in Malta sta navedli, da nista izvedli usklajenih preverjanj.
[35] Avstrija, Francija, Nemčija, Irska, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Poljska, Romunija, Slovaška in Španija.

Pri sodelovanju med državami članicami je šlo večinoma za sosednje države članice. Poleg tega je, podobno kot v prejšnjem obdobju poročanja, večina držav članic navedla, da se je sodelovanje izvajalo v okviru organizacije Euro Contrôle Route (ECR).

II. Pregled izvajanja Direktive 2002/15/ES

V skladu s členom 13 Direktive 2002/15/ES morajo države članice vsaki dve leti poročati o njenem izvajanju in pri tem navesti stališča obeh strani v industriji.

1. Področje uporabe Direktive 2002/15/ES

Direktiva določa pravila, ki med drugim urejajo ustrezne odmore med delovnim časom, najdaljši tedenski delovni čas in nočno delo. Njene določbe dopolnjujejo pravila o času vožnje, odmorih in času počitka iz Uredbe (ES) št. 561/2006. Ta direktiva vsebuje nekatere določbe o delovnem času, ki veljajo za sektor cestnega prometa, zato se obravnava kot *lex specialis* v odnosu do splošne Direktive 2003/88/ES[36] o delovnem času, ki določa osnovne zahteve za organizacijo delovnega časa delavcev v vseh sektorjih.

2. Vidiki izvajanja v državah članicah

Nekatere države članice in socialni partnerji so poročali o nekaterih težavah pri izvajanju. Nemški organi so poročali o tem, da delodajalci na splošno premalo poznajo zakonodajo o času vožnje in delovnem času. Kot je bilo navedeno, se skladnost delovnega časa voznega osebja običajno preverja le v okviru preverjanj zakonodaje glede časa vožnje in se v splošnem ne spoštuje dovolj.

Malta je pojasnila, da se delovni čas vozil, ki jim glede na izjemo v skladu s členom 13(1)(e) uredbe o času vožnje ni treba uporabljati tahografov, meri s pomočjo obstoječih sredstev za merjenje delovnega časa voznika, tj. z urami za žigosanje.

Nekatere države članice so poročale o tem, da nimajo dovolj inšpektorjev za nadzor delovnega časa. Italijanski organi so izpostavili težavo pri doseganju najmanjšega zahtevanega deleža 50 % preverjanj v prostorih podjetij. Razlog za glavne težave so posebej zapletena preverjanja v sektorju ter znatna prizadevanja, ki so potrebna z vidika človeških virov. Med inšpekcijskim pregledom v prostorih podjetij se poleg preverjanj skladnosti s socialno zakonodajo EU preveri tudi status socialne varnosti in plačni status delavcev.

Švedska je poročala o metodi, ki jo uporabljajo nadzorni organi za spremljanje skladnosti s tistim delom socialne zakonodaje, v zvezi s katerim so socialni partnerji sklenili dogovore, npr. z nočnim delom. V takšnih primerih švedski organi pošljejo pisne zahteve delodajalcem in samozaposlenim voznikom ter se tudi osebno obrnejo na voznike, ki se inšpekcijsko pregledujejo. Cilj je krepiti ozaveščenost o pravilih in sprožiti spremembe vedenja.

Poleg tega so nekateri organi poročali, da bi bilo treba dodatno pojasniti nekatere opredelitve v Direktivi 2002/15/ES. Ena od nemških dežel je pozvala k nadaljnjim pojasnilom glede

[36] Direktiva 2003/88/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. novembra 2003 o določenih vidikih organizacije delovnega časa (UL L 299, 18.11.2003, str. 9).

obravnavanja „čakalnih dob na prehodih“. Ugotovljeno je bilo tudi, da se raztovarjanje pogosto ne zabeleži kot „drugo delo“, temveč kot čas počitka. V nekaterih primerih so podjetja razlikovala tudi med dejanskim delovnim časom in delovnim časom, ki se plačuje, da je bil čas tako zabeležen in plačan po pavšalnem znesku in ne kot „drugo delo“.

Nazadnje, nekateri nacionalni organi so poročali o težavah pri nadzorovanju delovnega časa voznikov, ki se ukvarjajo z različnimi vrstami prevoznih dejavnosti ali opravljajo prevoze za več delodajalcev.

Nasprotno je Bolgarija pojasnila, da niso naleteli na nobeno težavo pri izvajanju nadzorov v skladu z Direktivo 2002/15/ES.

Kljub navedenim ugotovitvam je še vedno težko ugotoviti trende in nerešene težave na ravni EU, ker so številne države članice predložile nepopolna poročila in upoštevajo različne nacionalne prakse.

3. Razlaga Direktive 2002/15/ES

V obdobju 2019–2020 je nekaj držav članic poročalo o razlagah nekaterih določb Direktive 2002/15/ES s strani nacionalnih sodišč. Švedska je ponovno poudarila, da čaka na sodbo sodišča v zadevi v zvezi z razmejitvijo med odgovornostmi švedske agencije za promet in odgovornostmi socialnih partnerjev v primerih, kjer so bile podpisane kolektivne pogodbe, ki odstopajo od delov nacionalnega pravnega akta, s katerim je bila prenesena Direktiva 2002/15/ES. Švedska je navedla tudi, da so prvostopenjska sodišča rešila nekaj drugih pravnih sporov v zvezi z izvajanjem Direktive 2002/15/ES in da vrhovno sodišče ni sprejelo nobene pravne odločbe. O enakem položaju je poročala tudi Estonija, ki je potrdila, da prenos Direktive 2002/15/ES v Estoniji na splošno ni povzročil nikakršnih socialnih problemov v obdobju 2019–2020.

V Španiji je potekalo več sodnih zadev v zvezi z delovnim časom, odmori, časom razpoložljivosti in kolektivnimi pogodbami, ki so bile denimo povezane z izračunom ur prisotnosti, ko je voznik na voljo delodajalcu, plačilom za več kot 20 ur razpoložljivosti in plačilom dnevnic.

4. Kršitve pravil o delovnem času

Le 11 držav članic[37] je zagotovilo kvantitativne podatke o ugotovljenih kršitvah, čeprav nekateri od teh podatkov niso bili popolni. To število je nekoliko višje od tistega v prejšnjem obdobju poročanja, ko je te podatke zagotovilo devet držav članic[38]. Zaradi nezadostnega števila prispevkov ni mogoče sprejeti sklepov za celotno EU.

Nekatere države članice so navedle, da so omogočile popravek vedenja v določenem roku, da bi se izognile izreku kazni. Nadzorni organi izrečejo sankcije samo takrat, kadar pomanjkljivost ni odpravljena. Švedski sektor je zato poročal, da je bila ureditev brez neposredne sankcije dobro sprejeta, saj omogoča, da zaposleni in samozaposleni uvajajo nove

[37] Avstrija, Ciper, Češka, Finska, Nemčija, Madžarska, Italija, Luksemburg, Poljska, Slovaška in Španija.
[38] Avstrija, Ciper, Češka, Finska, Francija, Irska, Luksemburg in Poljska.

načine dela, uporabljajo nove tehnologije ali spreminjajo postopke, da bi izboljšali skladnost z zakonodajo.

5. Mnenja zainteresiranih strani o izvajanju Direktive 2002/15/ES

V skladu s členom 13 Direktive 2002/15/ES je deset držav članic[39] jasno navedlo, da so se posvetovale s socialnimi partnerji za namene tega poročanja. To je nekoliko manj kot v prejšnjem poročilu[40], vendar je še vedno jasno, da več kot polovica držav članic ne vključuje socialnih partnerjev v poročanje o izvajanju pravil o delovnem času. Avstrija je pojasnila, da se ni posvetovala s socialnimi partnerji, vendar se o osnutku letnega poročila razpravlja v parlamentu (socialni odbor) in je poleg tega javno dostopen tudi na spletni strani inšpektorata za delo.

V šestih od desetih držav članic[41] so bila mnenja socialnih partnerjev navedena v ločenem oddelku ali odstavku.

Mnenj socialnih partnerjev ni mogoče nadalje analizirati, saj vzorec ni reprezentativen.

III. Pregled nadzornih dejavnosti v zvezi z Direktivo Sveta 96/53/ES

1. Preverjanja

Člen 10d(1) Direktive Sveta 96/53/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo EU 2015/719, od držav članic zahteva, da do 27. maja 2021 sprejmejo posebne ukrepe za samodejno prepoznavanje vozil ali skupin vozil v prometu, za katere je verjetno, da presegajo največjo dovoljeno težo in bi jih pristojni organi držav članic zato morali preveriti, da se zagotovi skladnost z zahtevami direktive o težah in merah. V skladu s podatki, ki so jih zagotovile države članice, Irska in Nemčija uporabljata samodejni sistem tehtanja vsaj od leta 2019. Člen 10d(1) omogoča tudi možnost uporabe samodejnih sistemov, da se neposredno ugotovijo kršitve in naložijo kazni. V tem primeru se navedeni sistemi potrdijo. V skladu s podatki, ki so jih zagotovile države članice, se nobena država članica ni odločila za namestitev potrjenih sistemov. Zato so se težka vozila v prometu, za katera je bilo verjetno, da presegajo največjo dovoljeno težo, najprej opredelila z uporabo samodejnih sistemov in so morala nato prestati še dodatni nadzor teže na cesti s potrjenimi tehtnicami za ugotovitev morebitnih kršitev.

Poleg tega člen 10d(2) določa, da morajo države članice vsako koledarsko leto izvesti **ustrezno število preverjanj teže** vozil ali skupin vozil v prometu, **sorazmerno s skupnim številom vozil, ki so vsako leto pregledana** na njenem ozemlju. Vendar Direktiva Sveta 96/53/ES ne vsebuje razlage o tem, kako je mogoče razlagati izraz „sorazmerno“, zaradi česar lahko države članice po lastni presoji izkoristijo nekaj manevrskega prostora pri izvajanju tega pravila. Po drugi strani Direktiva Sveta 96/53/ES ne določa, da morajo države članice sporočiti skupno število vozil, ki so bila vsako leto pregledana na njihovem ozemlju,

[39] Ciper, Estonija, Finska, Francija, Nemčija, Italija, Poljska, Portugalska, Slovaška in Švedska.
[40] V zadnjem poročilu je bilo navedenih 12 držav članic, vključno z Združenim kraljestvom.
[41] Francija, Nemčija, Italija, Poljska, Portugalska in Švedska.

kar bi bilo potrebno za primerjavo in pridobitev informacij o dejanskem deležu opravljenega nadzora največje teže.

1.1 Cestna preverjanja

V letu 2019 in 2020 je bilo na ozemljih 19 držav članic, ki so zagotovile popolne ali delne podatke, na cesti skupno preverjenih približno **17 milijonov vozil in skupin vozil** (11 350 448 vozil leta 2019 in 5 810 609 vozil leta 2020). Število opravljenih nadzorov je precej neenakomerno: na Irskem so opravili največ nadzorov (približno 12,6 milijona), čemur z bistveno manjšim številom nadzorov sledita Poljska (približno 3 milijone nadzorov) in Italija (skoraj 600 000 nadzorov). To je mogoče pripisati izključni uporabi samodejnih sistemov tehtanja na Irskem[42].

Glede na primerljive sklope podatkov iz 16 držav članic[43] se je število nadzorov na njihovih ozemljih povečalo za 2 %.

1.2 Kršitve

V 19 državah članicah so ugotovili **več kot pol milijona kršitev, povezanih s preseženo največjo maso ali največjo osno obremenitvijo** (285 065 kršitev leta 2019 in 287 547 kršitev leta 2020).

Glede na primerljive sklope podatkov iz 16 držav članic[44] za obdobje 2017–2018 se je število ugotovljenih kršitev na njihovih ozemljih v obdobju 2019–2020 povečalo za 4 %.

Glede na podatke, ki so na voljo, je bilo preobremenjenih 3,3 % nadzorovanih vozil ali skupin vozil. Ta delež se giblje od 4,9 % leta 2019 do 2,5 % leta 2020, kar bi glede na to, da je bilo v navedenih letih izvedeno podobno število nadzorov, lahko pomenilo, da se je povečal delež skladnosti s pravili glede teže. Vendar se številke med državami članicami močno razlikujejo, na učinkovitost takšnih nadzorov pa lahko, glede na podatke, ki so jih posredovale države članice, bistveno vplivajo tudi druge okoliščine, kot so lokacije, dnevi in ure, izbrani za cestni nadzor, ter izkušenost/usposobljenost nadzornih uradnikov, ki opravljajo nadzor. Razlike med državami članicami denimo ponazarja primer Estonije, ki je poročala o 2 166 ugotovljenih kršitvah pri 2 929 opravljenih nadzorih (72,2-odstotna učinkovitost), in Poljske, ki je poročala o 7 217 ugotovljenih kršitvah pri 3 050 851 opravljenih nadzorih (0,2-odstotna učinkovitost).

IV. Sklepne ugotovitve

Splošni rezultati analize izvajanja in izvrševanja socialnih pravil na področju cestnega prometa v EU kažejo, da splošna učinkovitost v zvezi z ravnmi izvrševanja in skladnosti v obdobju 2019–2020 ostaja skoraj enaka kot v obdobju 2017–2018.

[42] Vsi nadzori, o katerih poroča Irska, se izvajajo s sistemi Weigh In Motion (WIM).

[43] Države članice, ki so predložile nacionalne podatke za celotno obdobje 2017–2018, so Avstrija, Belgija, Bolgarija, Danska, Estonija, Finska, Nemčija, Grčija, Italija, Latvija, Luksemburg, Nizozemska, Poljska, Slovaška, Slovenija in Španija.

[44] Države članice, ki so predložile nacionalne podatke za celotno obdobje 2017–2018, so Avstrija, Belgija, Bolgarija, Danska, Estonija, Finska, Nemčija, Grčija, Italija, Latvija, Luksemburg, Nizozemska, Poljska, Slovaška, Slovenija in Španija.

Vendar ni mogoče pripraviti neposredne primerjave izvajanja in izvrševanja socialnih pravil na področju cestnega prometa v EU v obeh obdobjih poročanja (2017–2018 in 2019–2020) zaradi posebnega položaja, povezanega s krizo zaradi COVID-19 in dejstvom, da Združenemu Kraljestvu ni več treba poročati o njegovih dejavnostih izvrševanja.

Kriza zaradi COVID-19 je negativno vplivala na število preverjanj in usklajenih dejavnosti, ki so jih opravile države članice. Vendar je mogoče kljub temu navesti nekatere trende.

Število preverjenih delovnih dni se še naprej zmanjšuje. V primerjavi s prejšnjimi obdobji poročanja se je zmanjšalo sporočeno število vozil in sporočeno število voznikov, preverjenih na cesti, v vsej EU. Zmanjšanje je bilo zabeleženo tudi v številu prevoznih podjetij, ki so bila preverjena v prostorih podjetij. Obenem se je razmerje med delovnimi dnevi, preverjenimi na cesti in v prostorih podjetij, spremenilo v korist delovnih dni, za katere so bila opravljena preverjanja v prostorih podjetij (60 % preverjenih na cesti in 40 % preverjenih v prostorih podjetij, pri čemer sta ta dva deleža v zadnjem poročilu znašala 73 % in 27 %), kar je pozitiven trend, ki razmerje teh dveh vrst nadzorov približuje pravnim zahtevam.

Število kršitev, ugotovljenih pri preverjanjih v prostorih podjetij in pri cestnih preverjanjih, se je v primerjavi s prejšnjim poročilom zmanjšalo, kar se lahko pojasni z manjšim številom opravljenih preverjanj. Stopnja kršitev, ugotovljenih v prostorih podjetij, je še vedno višja od stopnje kršitev, ugotovljenih pri cestnih preverjanjih, kar kaže, da so preverjanja v prostorih podjetij bistveno učinkovitejša od priložnostnih cestnih nadzorov. Vendar se je stopnja kršitev, ugotovljenih v prostorih podjetij, v primerjavi z zadnjim obdobjem poročanja zmanjšala.

Stopnje ugotovljenih kršitev se po vsej EU znatno razlikujejo (od 0,12 do 8,39). Ta podatek skupaj s trendom zmanjševanja števila preverjenih delovnih dni in omejenimi nadzornimi zmogljivostmi (človeški in finančni viri, spretnosti in znanja ter naprave za nadzor) v državah članicah kaže, da morajo biti preverjanja nujno bolj ciljno usmerjena. Dostop do podatkov, na primer ocene tveganja, je na cesti zelo pomemben, saj izboljša ciljno usmerjene nadzore in zmanjša število nepotrebnih „čistih“ preverjanj, tj. preverjanj, pri katerih se kršitve ne ugotovijo. Dostop do podatkov o oceni tveganja inšpektorjev na cesti je obvezen na podlagi novih zahtev, ki jih uvaja sveženj za mobilnost I[45]. Komisija bo sprejela izvedbeni akt o načinih tega dostopa[46]. Poleg tega bo raziskala tudi, kako bi tehnologije digitalizacije in avtomatizacije lahko pripomogle k pametnejšemu nadzoru skladnosti (učinkovitejšemu, uspešnejšemu, brezpapirnemu, osnovanemu na dostopu do digitalnih podatkov in njihovi izmenjavi).

Očitno je, da usklajena in skupna preverjanja v državah članicah prispevajo k izmenjavi znanja in vzpostavljanju usklajenega pristopa za razumevanje in izvrševanje veljavnih pravil EU. Komisija zato spodbuja države članice, naj s skupnimi inšpekcijskimi pregledi in usklajenimi preverjanji dodatno okrepijo svoja prizadevanja za izboljšanje sodelovanja ter izkoristijo pomoč, ki jo ponuja Evropski organ za delo.

[46] V skladu s členom 16(6) Uredbe (ES) št. 1071/2009, kot je bil spremenjen z Uredbo (EU) 2020/1055.

Deleži različnih vrst kršitev ostajajo podobni tistim v prejšnjem obdobju poročanja. V prostorih podjetij je skoraj polovica vseh ugotovljenih kršitev povezanih z zapisovanjem časa vožnje, kar kaže, da imajo podjetja težave s primernim shranjevanjem ustreznih podatkov. Nasprotno pa je skoraj polovica vseh ugotovljenih kršitev med cestnimi preverjanji povezanih s časom počitka in časom vožnje.

Zaradi pomanjkanja podrobnih kvantitativnih in kvalitativnih podatkov v številnih nacionalnih poročilih je težko opraviti poglobljeno oceno o izvajanju Direktive 2002/15/ES. Komisija želi poudariti pomen tega poročanja in opozoriti, da se lahko zoper države članice, ki ne izpolnjujejo zahteve glede predložitve informacij iz člena 13 Direktive (EU) 2002/15/ES, uvedejo pravni ukrepi.

Kar zadeva **izvajanje Direktive Sveta 96/53/ES**, je **težko podati zaključke**, saj številne države članice niso zagotovile podatkov. V tem smislu je splošni rezultat ta, da sta se skupna raven nadzora in skladnosti v obdobju 2019–2020 sicer nekoliko povečali (2 % več nadzora in 4 % več ugotovljenih kršitev v primerjavi z obdobjem 2017–2018), vendar obstajajo **bistvene razlike med državami članicami** v številu nadzorov in ugotovljenih kršitev v danem obdobju.

Te razlike je mogoče opaziti tudi v učinkovitosti nadzornih ukrepov, ki se meri kot odstotek ugotovljenih kršitev pri vsakem nadzoru.

Ker morajo od 27. maja 2021 dalje vse države članice uvesti sisteme tehtanja vozil v gibanju, bo analiza prihodnjih podatkov in njihova primerjava s sedanjimi sklopi podatkov ključnega pomena za oblikovanje sklepov o zmogljivosti in učinkovitosti teh samodejnih sistemov.

Glede **primernosti in sorazmernosti nadzorov največje teže** ni mogoče izpeljati nikakršnih splošnih ugotovitev. Po eni strani gre to pripisati dejstvu, da v pravnem besedilu ni objektivnih enotnih meril za opredelitev „sorazmernosti“. Direktiva Sveta 96/53/ES v nasprotju z merilom glede 3 odstotkov iz člena 2 Direktive 2006/22/ES pušča državam članicam določeno polje proste presoje glede izvajanja tega pravila. Po drugi strani pa direktiva o težah in merah niti ne zahteva, da morajo države članice sporočati skupno število vozil, ki so bila pregledana vsako leto na njihovih ozemljih, kar ovira ugotavljanje sorazmernosti nadzora teže tudi z vidika stalnega razmerja, kar pomeni, da je treba na ozemlju države članice, kjer se pregleda več vozil, izvesti tudi več preverjanj teže vozil.

Komisija meni, da se bo splošna raven izvrševanja in skladnosti po uporabi svežnja za mobilnost I izboljšala v prihodnjih obdobjih poročanja. Izvedbeni akt o usklajeni formuli za oceno tveganja[47], ki ga je sprejela Komisija, omogoča nadzornim organom hitro prepoznavanje profila podjetja, ki ga nameravajo preveriti, lahko pa tudi izvedo, ali ima podjetje nizko oceno tveganja (zaradi nizke stopnje kršitev zakonodaje) ali visoko oceno tveganja (zaradi visoke stopnje kršitev zakonodaje). Poleg tega bodo lahko nadzorni organi z oddaljenim zgodnjim odkrivanjem morebitnega prirejanja in zlorab izbirali vozila, ki jih bodo

[47] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/695 z dne 2. maja 2022 o določitvi pravil za uporabo Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede skupne formule za izračun ocene tveganja prevoznih podjetij (UL L 129, 3.5.2022, str. 33).

preverili. Vsi ti ukrepi bodo zmanjšali število nepotrebnih preverjanj ter prihranili vire nadzornih organov in voznikov.

Komisija bo ob pomoči držav članic še naprej spremljala izvajanje socialnih pravil v cestnem prometu. Države članice poziva, naj v skladu z Direktivo 2002/15/ES vključijo stališča obeh strani v industriji glede izvajanja pravil o delovnem času.

Komisija poudarja pomen predložitve popolnih sklopov podatkov s strani držav članic o izvajanju Direktive 2002/15/ES, za naslednje obdobje poročanja pa je predvideno njeno izvrševanje ter izvrševanje Direktive Sveta 96/53/ES, da se izpolnijo zahteve iz člena 13 Direktive 2002/15/ES, člena 10g Direktive Sveta 96/53/ES in člena 17 Uredbe (ES) št. 561/2006.