COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.9.2024
COM(2024) 405 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind punerea în aplicare în perioada 2021-2022 a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere și a Directivei 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier
(al 32-lea raport al Comisiei privind punerea în aplicare a legislației sociale referitoare la transportul rutier)

{SWD(2024) 215 final}

Introducere

Prezentul raport oferă o prezentare generală a punerii în aplicare a normelor sociale ale UE în domeniul transporturilor rutiere în statele membre pentru perioada 1 ianuarie 2021-31 decembrie 2022. Raportul oferă un rezumat al analizelor activităților de control și evidențiază principalele provocări în ceea ce privește asigurarea respectării și aplicarea dispozițiilor legale relevante prevăzute în următoarele patru acte legislative:

1) Regulamentul (CE) nr. 561/2006[1] (cunoscut, de asemenea, sub denumirea de **Regulamentul privind duratele de conducere**) care stabilește cerințele minime privind duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal;

2) Directiva 2002/15/CE[2] (cunoscută, de asemenea, sub denumirea de **Directiva privind timpul de lucru în sectorul transportului rutier**) de stabilire a normelor privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier. Ea stabilește cerințele privind durata maximă a săptămânii de lucru, pauzele minime din timpul lucrului și munca de noapte. Directiva se aplică în cazul conducătorilor auto care intră sub incidența Regulamentului privind duratele de conducere;

3) Directiva 2006/22/CE[3] (cunoscută, de asemenea, sub denumirea de **Directiva privind asigurarea respectării legislației**) care stabilește nivelurile minime de controale în trafic și la sediile întreprinderilor de transport în vederea verificării respectării dispozițiilor prevăzute de Regulamentul privind duratele de conducere;

4) Regulamentul (UE) nr. 165/2014[4] (cunoscut, de asemenea, sub denumirea de **Regulamentul privind tahografele**), care stabilește cerințele privind instalarea și utilizarea tahografelor la bordul vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului privind duratele de conducere.

Spre deosebire de raportul anterior, analiza punerii în aplicare a Directivei 96/53/CE a Consiliului[5] (cunoscută și sub denumirea de **Directiva privind greutatea și dimensiunile**) care stabilește, pentru vehiculele grele, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional nu este inclusă în

[1] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

[2] Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

[3] Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).

[4] Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

[5] Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

prezentul raport din cauza lipsei informațiilor necesare, deoarece doar cinci state membre[6] au respectat obligația legală de a transmite rapoartele naționale.

Prezentul raport se bazează pe articolul 17 din Regulamentul privind duratele de conducere și pe articolul 13 din Directiva privind timpul de lucru în sectorul transportului rutier[7].

Prezentul raport este structurat în trei secțiuni: secțiunea I prezintă analiza datelor naționale furnizate cu privire la controalele și încălcările legate aplicarea Directivei 2006/22/CE și a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, în timp ce secțiunea II oferă o prezentare descriptivă a punerii în aplicare de către statele membre a Directivei 2002/15/CE. Secțiunea III prezintă principalele concluzii ale prezentului raport. Raportul Comisiei este completat de un document de lucru al serviciilor Comisiei care conține informații suplimentare privind sancțiunile, cooperarea dintre statele membre, observații din partea autorităților de asigurare a respectării legii și alte date statistice mai detaliate privind controalele.

Prezentarea datelor

Rapoartele naționale privind punerea în aplicare a dispozițiilor Directivei 2002/15/CE și ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 trebuie transmise până la data de 30 septembrie a anului următor datei de încheiere a perioadei de doi ani în cauză, prin intermediul formularului standard de raportare stabilit prin Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 30 martie 2017[8]. Termenul de transmitere a rapoartelor pentru anii 2021-2022 a expirat la 30 septembrie 2023.

Toate statele membre au transmis datele naționale privind punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, deși multe dintre ele le-au transmis după termenul limită[9]. Statele membre au furnizat defalcarea solicitată a statisticilor detaliate privind controalele de conformitate desfășurate în trafic și la sedii. Cu toate acestea, unele state membre nu au furnizat date defalcate în funcție de categoriile solicitate, de exemplu, date defalcate în funcție de tipul de tahograf[10] și de tipul de încălcare[11].

Numai 21 de state membre au transmis informații privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE, dintre care doar 11 state membre au furnizat date statistice privind controalele și

[6] Numai Austria, Țările de Jos, Lituania, Polonia și Suedia au furnizat informații în temeiul articolului 10g din Directiva 96/53/CE a Consiliului pentru perioada 2021-2022.
[7] Articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 prevede că, din doi în doi ani, statele membre trebuie să comunice informațiile necesare pentru a-i permite Comisiei să elaboreze un raport cu privire la aplicarea regulamentului respectiv și la evoluția situației în domeniile respective. Articolul 13 din Directiva 2002/15/CE prevede că statele membre ar trebui să prezinte Comisiei un raport privind aplicarea directivei respective, indicând punctele de vedere ale partenerilor sociali. Rapoartele privind Directiva 2002/15/CE și Regulamentul (CE) nr. 561/2006 pot fi prezentate într-un singur document, deoarece ambele acte legislative acoperă aceeași perioadă de raportare de doi ani și stabilesc norme complementare pentru conducătorii auto profesioniști.
[8] C(2017) 1927 final.
[9] Ultimul raport național a fost prezentat la 30 mai 2024.
[10] Acesta este cazul Lituaniei, care a informat că datele cu privire la tahografele analogice sau cele inteligente nu erau disponibile din cauza unei erori tehnice.
[11] La fel ca în perioada de raportare anterioară, Letonia nu a furnizat această clasificare pentru încălcările la sedii.

rezultatele acestora, care diferă în ceea ce privește nivelul de detaliere[12]. Această lipsă a datelor cantitative și comparabile din partea statelor membre îngreunează evaluarea.

I. Prezentare generală a activităților de asigurare a respectării Directivei 2006/22/CE și a Regulamentului (CE) nr. 561/2006

1. Controale

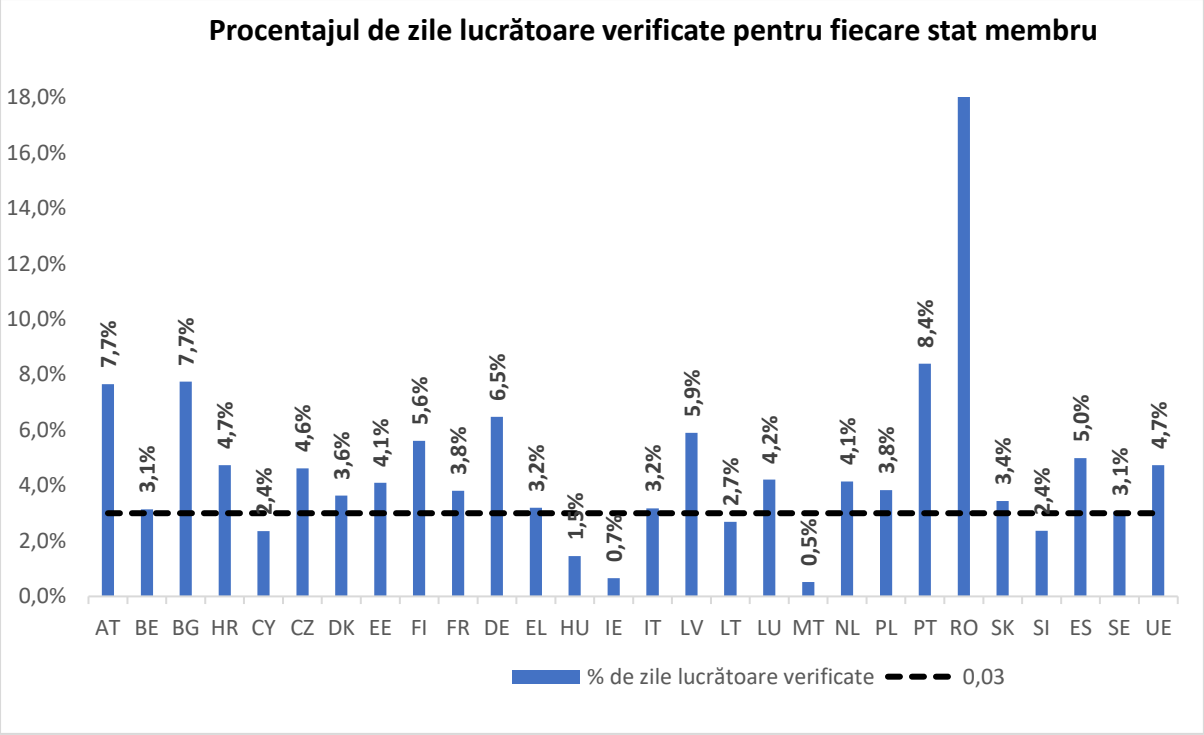
Articolul 2 din Directiva 2006/22/CE impune statelor membre să organizeze un sistem de controale corespunzătoare și regulate în trafic și la sediile întreprinderilor care intră sub incidența dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006. Articolul menționat prevede, de asemenea, ca numărul minim de controale să acopere cel puțin 3 % din zilele lucrate de conducătorii auto[13] ai vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

Datele naționale arată că numărul total de zile lucrătoare[14] verificate în UE a crescut de la aproximativ 108,9 milioane în perioada 2019-2020 la 111,7 milioane de zile lucrătoare verificate în perioada de raportare actuală. Aceasta reprezintă o creștere de 3 %. Analizând cifrele naționale, creșterea numărului de zile lucrătoare verificate este cea mai importantă în Malta (+ 450 %[15]) și Țările de Jos (+ 185 %), în timp ce scăderea numărului de zile lucrătoare verificate este cea mai vizibilă în Slovenia (-48 %), Franța (-45 %) și Ungaria (-39 %).

Astfel cum se arată în figura 1 de mai jos, **media zilelor lucrătoare verificate la nivelul UE este de 4,7 %**, mai mare decât se prevede în directivă[16], dar prezintă o tendință descrescătoare comparativ cu perioadele de raportare anterioare (5,4 % în perioada 2017-2018 și 6,3 % în perioada 2015-2016), exceptând perioada 2019-2020 când s-a înregistrat o medie de 4,5 %. Cu toate acestea, punctajul obținut de România (21,3 %) este ridicat.

Figura 1: Procentajul de zile lucrătoare verificate pentru fiecare stat membru

[12] Cele mai detaliate statistici au fost furnizate de Republica Cehă, Finlanda, Grecia, Polonia și Slovenia.
[13] Această cifră se bazează, pentru fiecare stat membru, pe numărul de zile lucrătoare pentru perioada de doi ani și pe numărul de vehicule înmatriculate în perioada respectivă care intră sub incidența regulamentului.
[14] În legislația relevantă, termenul de „zile lucrătoare” este utilizat interschimbabil cu termenul de „zile lucrate” de un conducător auto: Regulamentul (CE) nr. 561/2006, Directiva 2006/22/CE și Decizia (UE) 2017/1013.
[15] Cu toate acestea, Malta nu a atins încă pragul de 3 % din zilele lucrătoare verificate.
[16] În special în Austria, Bulgaria, Germania, Portugalia și România.



Majoritatea statelor membre au verificat mai multe zile lucrătoare decât minimul prevăzut de directivă. Cu toate acestea, șase state membre nu au atins pragul de 3 %, și anume Cipru, Ungaria, Irlanda, Lituania, Malta și Slovenia. Acest număr este similar cu cel din cele două perioade de raportare anterioare (în care șase state membre nu au atins pragul de 3 % în anii 2019-2020 și 2017-2018 și trei state membre în anii 2015-2016). Dintre cele șase state membre care nu au atins pragul de 3 % în perioada 2021-2022, numai Ungaria, Irlanda și Malta au rămas în acest grup, celelalte trei state membre care li s-au alăturat înregistrând rezultate bune în perioada de raportare anterioară. Grecia și-a intensificat în mod semnificativ eforturile de asigurare a respectării legislației (îmbunătățire de la 0,1 % în perioada 2015-2018, 0,7 % în perioada 2019-2020, 2,4 % în perioada 2017-2016 la 3,2 % în perioada actuală) și, pentru prima dată în ultimii 10 ani, a înregistrat rezultate peste pragul prevăzut.

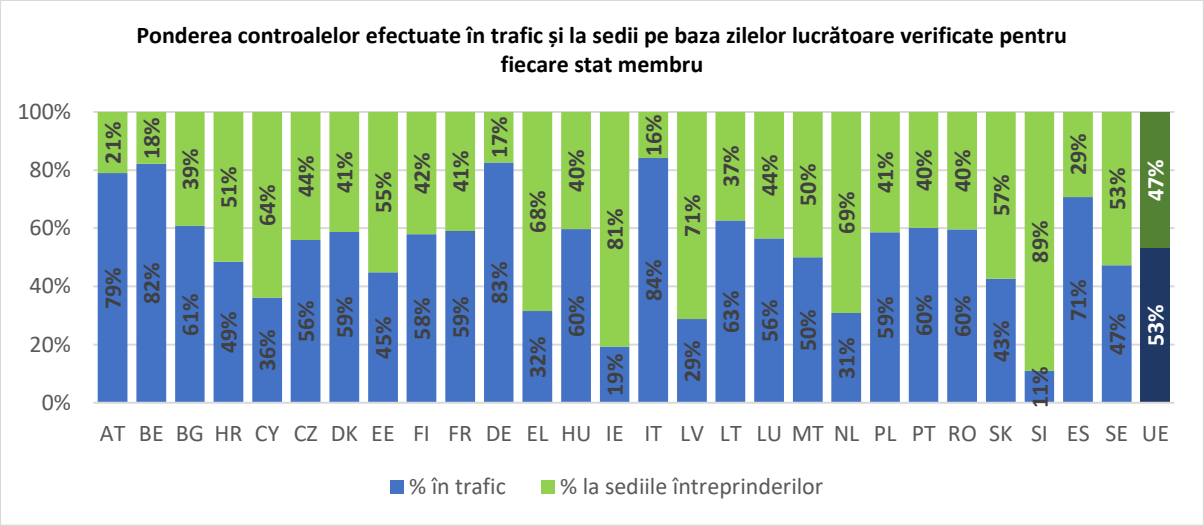
Articolul 2 din Directiva 2006/22/CE stabilește și ponderea zilelor lucrătoare care trebuie verificate în trafic și la sedii, și anume cel puțin 30 % și, respectiv, cel puțin 50 %. Această proporție se calculează pe baza numărului de controale realizate efectiv de autoritățile de control, și nu pe baza numărului minim de zile lucrătoare care trebuie verificate.

În medie, 53 % din zilele lucrătoare au fost verificate în trafic, în timp ce 47 % au fost verificate prin controale la sedii. Aceasta reprezintă o scădere a controalelor în trafic comparativ cu ultima perioadă (60 % în perioada 2019-2020) și o creștere pozitivă a controalelor la sedii comparativ cu ultima perioadă (40 % în perioada 2019-2020). În majoritatea statelor membre, o mare parte a controalelor au fost efectuate în trafic. Irlanda și Slovenia au raportat un număr redus de controale în trafic. Opt state membre respectă ponderea

echilibrată necesară între controalele efectuate la sedii și cele efectuate în trafic, comparativ cu șase state membre în perioada 2019-2020[17].

Pentru detalii cu privire la ponderea de la nivel național a controalelor efectuate în trafic și la sedii, a se vedea figura 2.

Figura 2: Ponderea controalelor efectuate în trafic și la sedii pe baza zilelor lucrătoare verificate pentru fiecare stat membru



1.1 Controalele efectuate în trafic

În total, 3 564 138 de vehicule și 3 745 458 de conducători auto au făcut obiectul controalelor în trafic în întreaga UE, comparativ cu 4 112 717 vehicule și 4 323 245 de conducători auto care au făcut obiectul controalelor în perioada 2019-2020. Diferența dintre numărul de vehicule și numărul de conducători auto care au făcut obiectul controalelor poate fi explicată prin conducerea în echipaj, și anume situația în care la bordul vehiculului se află cel puțin doi conducători auto pentru a asigura, pe rând, conducerea vehiculului. Diferențele dintre numărul de conducători auto și numărul de vehicule sunt prezente în principal în rapoartele din Belgia, Germania, Letonia și România.

Comparativ cu raportul pentru perioada 2019-2020, numărul raportat de vehicule verificate a scăzut cu 548 579, iar numărul de conducători auto verificați a scăzut cu 577 787.

În funcție de țara de înmatriculare a vehiculului, 64 % din vehiculele verificate erau vehicule naționale, 29 % proveneau din alte state membre ale UE[18] și 7 % erau vehicule înmatriculate în țări terțe. Per total, majoritatea vehiculelor verificate în trafic (93 % din numărul total) transportau mărfuri, în timp ce doar aproximativ 7 % transportau persoane.

În perioada 2021-2022, 83 % din vehiculele verificate în trafic erau dotate cu un tahograf digital, comparativ cu 74 % în perioada de raportare anterioară. Prin urmare, nu există motive

[17] Croația, Cipru, Estonia, Grecia, Malta, Țările de Jos, Slovacia și Suedia. În perioada 2019-2020, aceste țări au fost: Bulgaria, Cipru, Estonia, Letonia, Lituania și Slovacia.
[18] Datele includ, de asemenea, țările SEE și Elveția.

pentru ridicarea pragului de controale de la 3 % la 4 %, întrucât acest lucru ar trebui realizat atunci când 90 % din vehiculele verificate sunt dotate cu tahografe digitale în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) din Directiva 2006/22/CE.

1.2 Controalele la sedii

În perioada 2021-2022, au fost verificate 84 128 de întreprinderi de transport, ceea ce reprezintă o creștere cu 44 % în comparație cu cele 58 300 de întreprinderi de transport verificate în perioada 2019-2020. Inspectorii de la sedii au verificat aproximativ 39,3 milioane de zile lucrătoare, ceea ce reprezintă o creștere cu aproximativ 14 % comparativ cu cele 34,3 milioane de zile lucrătoare din raportul anterior. Per total, autoritățile de control ale statelor membre au verificat la sedii evidențele pentru 582 218 conducători auto, ceea ce reprezintă o scădere cu 16 % comparativ cu cei 499 943 de conducători auto din perioada 2019-2020.

2. Încălcări

Toate cele 27 de state membre au furnizat date privind încălcările depistate, însă nu toate[19] au furnizat detalii cu privire la tipurile de încălcări. **Numărul total de încălcări raportate a fost de aproximativ 3,03 milioane, ceea ce reprezintă o creștere comparativ cu raportul anterior (2,25 milioane)**. Ponderea încălcărilor depistate în trafic a scăzut la nivelul de aproximativ 50 % din totalul încălcărilor depistate (60 % în raportul anterior).

Ponderea tipurilor de încălcări din numărul total de încălcări depistate a rămas similară cu cea din perioada de raportare anterioară, cu unele scăderi sau creșteri ușoare pentru anumite categorii de încălcări. Figura 3 de mai jos ilustrează ponderea medie de la nivelul UE a încălcărilor în funcție de tipul de dispoziție încălcată, depistate atât în trafic, cât și la sedii în perioada 2021-2022. Numărul încălcărilor privind pauzele a scăzut de la 19 % la 18 %, în timp ce încălcările privind duratele de conducere au scăzut de la 15 % la 14 %, iar încălcările privind înregistrările duratelor de conducere au crescut de la 26 % la 27 %. Din totalul încălcărilor depistate, încălcările privind perioadele de repaus reprezintă 19 % (23 % în raportul anterior), cele privind tahografele[20] reprezintă 12 % (9 % în raportul anterior), iar lipsa/disponibilitatea înregistrărilor privind alte activități reprezintă 10 % (8 % în raportul anterior). Aceste evoluții sunt prezentate în figura 4 de mai jos.

Figura 3: Categorii de încălcări în trafic și la sedii pentru perioada 2021-2022

[19] Letonia nu a furnizat informații cu privire la tipurile de încălcări depistate în timpul controalelor efectuate la sedii.

[20] Încălcările privind tahografele se referă la funcționarea incorectă și la utilizarea neadecvată sau manipularea tahografelor.

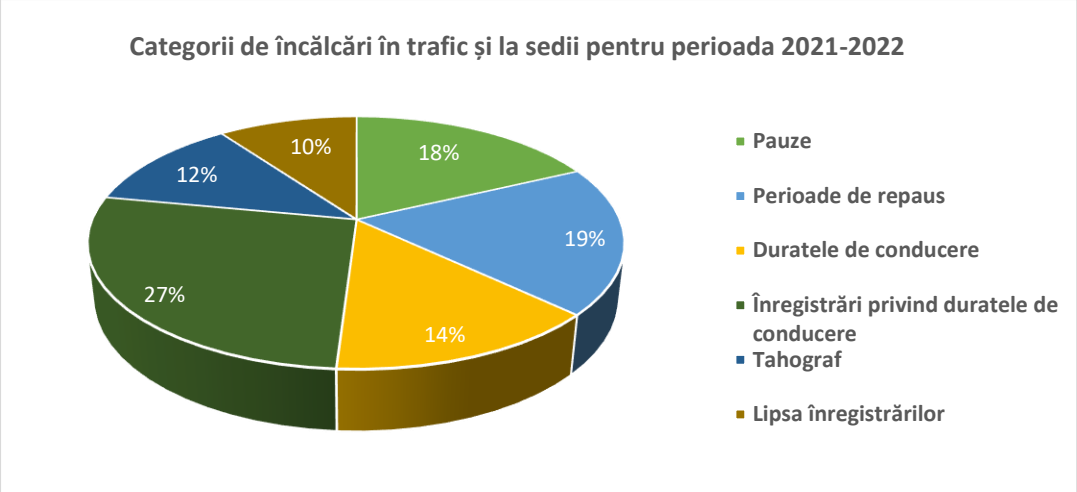
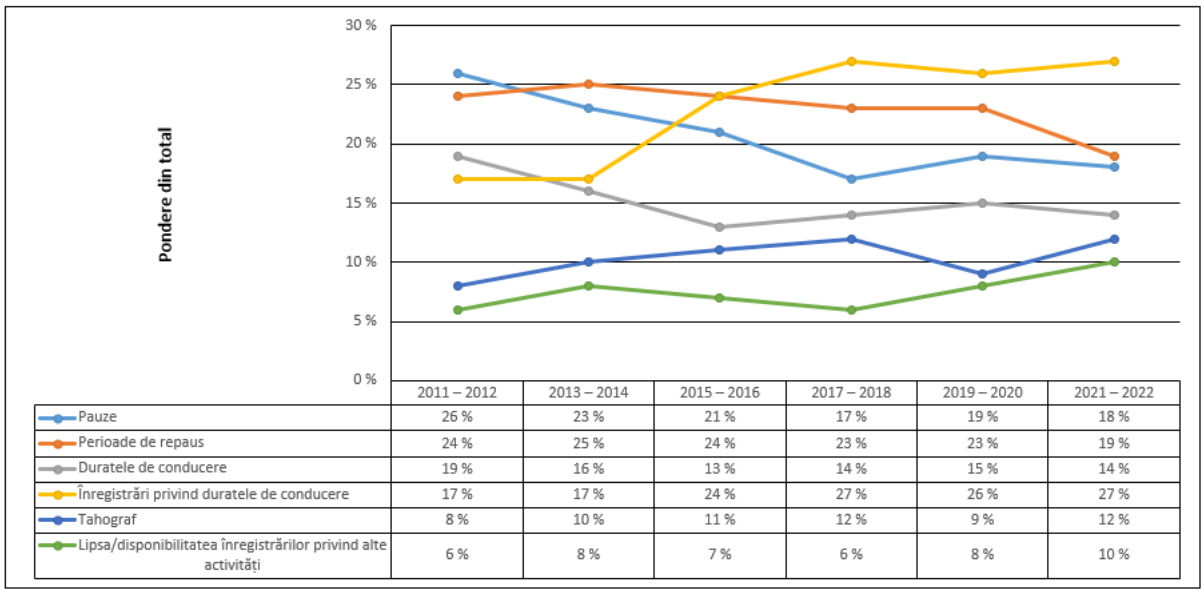


Figura 4: Categorii de încălcări în trafic și la sedii în ultimii 10 ani



	2011 – 2012	2013 – 2014	2015 – 2016	2017 – 2018	2019 – 2020	2021 – 2022
Pauze	26 %	23 %	21 %	17 %	19 %	18 %
Perioade de repaus	24 %	25 %	24 %	23 %	23 %	19 %
Duratele de conducere	19 %	16 %	13 %	14 %	15 %	14 %
Înregistrări privind duratele de conducere	17 %	17 %	24 %	27 %	26 %	27 %
Tahograf	8 %	10 %	11 %	12 %	9 %	12 %
Lipsa/disponibilitatea înregistrărilor privind alte activități	6 %	8 %	7 %	6 %	8 %	10 %

Rata medie a încălcărilor, care este calculată pe baza a 100 de zile lucrătoare verificate la sedii și în trafic**,** a crescut de la 2,1 în 2019-2020 la 2,7 în perioada de raportare actuală. Atât rata de depistare a încălcărilor la sedii, cât și rata de depistare a încălcărilor în trafic au crescut comparativ cu ultima perioadă de raportare. **Rata de depistare a încălcărilor la sedii se menține în continuare mai mare decât rata de depistare a încălcărilor în trafic, ceea ce confirmă o eficiență mai mare a controalelor efectuate la sedii comparativ cu cele efectuate în trafic.**

2.1. Încălcări depistate în trafic

Aproximativ 1,53 milioane de încălcări au fost depistate în trafic în **perioada 2021-2022, ceea ce reprezintă cu aproximativ 12 % mai multe în comparație cu aproximativ 1,36 milioane de încălcări depistate în perioada 2019-2020**. Media de la nivelul UE a încălcărilor depistate în trafic a crescut de la 1,82 la 2,11 pe 100 de zile lucrătoare verificate.

În medie, s-a constatat că 51 % din încălcări au fost comise de către conducători auto naționali, în timp ce ponderea vehiculelor naționale din totalul vehiculelor oprite pentru controale a fost de 64 %.

2.2. Încălcări depistate la sedii

Numărul de încălcări depistate la sedii a fost de aproximativ 1,50 milioane, ceea ce reprezintă o creștere semnificativă comparativ cu ultimul raport (890 000). Rata medie de depistare a încălcărilor la nivelul UE pe 100 de zile lucrătoare verificate a crescut de la 2,59 la 3,81, ceea ce reprezintă o creștere de 47 % comparativ cu perioada 2019-2020. Rata medie a încălcărilor depistate la sedii per întreprindere a crescut, de la 15 încălcări pe întreprindere în perioada 2019-2020 la peste 17 încălcări per întreprindere.

2.3. Numărul agenților de control și al echipamentelor pentru analizarea tahografelor

În actuala perioadă de raportare, 60 040 de agenți de control (comparativ cu 54 679 în perioada 2019-2020) au fost implicați în controale în întreaga UE.

17 081 de agenți de control au fost instruiți să analizeze înregistrările tahografelor digitale (comparativ cu 20 058 în perioada 2019-2020). Unitățile de echipamente puse la dispoziția agenților de control pentru analiza înregistrărilor tahografelor a scăzut de la 13 031 în perioada 2019-2020 la 8 336 în perioada 2021-2022.

Acest lucru confirmă o tendință continuă de scădere a capacității de control în statele membre.

3. Interpretarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene

Curtea de Justiție a Uniunii Europene a oferit o interpretare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 prin hotărârile pronunțate în cauzele conexate C-870/19 și C-871/19[21], precum și în cauzele C-428/19[22], C-906/19[23] și C-13/21[24]. În această din urmă cauză, Curtea a oferit clarificări cu privire la articolul 13 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, care autorizează statele membre să acorde derogări de la normele aplicabile referitoare la duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal pentru vehiculele utilizate sau închiriate fără conducător auto de către întreprinderi agricole, horticole, forestiere, piscicole sau crescătorii, pentru transportul de mărfuri în cadrul activității profesionale specifice pe o rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii. În primul rând, Curtea a definit noțiunea de *„rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii”* ca vizând *o linie dreaptă care nu depășește 100 km, trasată pe hartă de la sediul respectiv și care îl leagă de orice punct dintr-o zonă geografică circulară care înconjoară acelaşi sediu.* Prin urmare, aceasta nu depinde de numărul efectiv de kilometri parcurși. În al doilea rând, Curtea a precizat că, atunci când vehiculele efectuează transporturi de bunuri atât pe o rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii în cauză, cât și peste această rază, derogările acordate de statele membre sunt aplicabile numai transporturilor de bunuri efectuate de aceste vehicule care nu depășesc raza menționată.

[21] Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze/MI (C-870/19), TB (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.
[22] OL și alții/Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt, ECLI:EU:C:2021:548.
[23] Procedură penală împotriva FO, ECLI:EU:C:2021:715.
[24] Pricoforest SRL/Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), ECLI:EU:C:2022:531.

4. Cooperarea dintre statele membre

În conformitate cu articolul 5 din Directiva 2006/22/CE, statele membre au obligația de a efectua cel puțin șase controale în trafic concertate pe an împreună cu cel puțin un alt stat membru. Cooperarea între statele membre pe baza controalelor concertate, a inițiativelor de instruire comune sau a schimburilor de experiență și de informații joacă un rol esențial în accelerarea punerii în aplicare în vederea realizării obiectivelor legislației sociale în sectorul transporturilor rutiere, și anume îmbunătățirea condițiilor de lucru, concurența loială și îmbunătățirea siguranței rutiere. Pachetul privind mobilitatea I[25], care se aplică aproape integral de la 21 februarie 2022, urmărește să promoveze și să consolideze cooperarea și asistența reciprocă între statele membre și să asigure o aplicare mai eficace și mai coerentă a normelor în vigoare. În plus, Autoritatea Europeană a Muncii (ELA), care a fost instituită în 2019[26] cu obiectivul general de a asigura o mobilitate echitabilă a forței de muncă pe piața internă, și-a continuat activitățile de informare, de formare și de sprijinire a asigurării respectării legislației în domeniul transporturilor rutiere pe parcursul perioadei de raportare. Una dintre sarcinile principale ale Autorității Europene a Muncii constă în sprijinirea cooperării dintre statele membre în ceea ce privește asigurarea respectării transfrontaliere a legii și facilitarea inspecțiilor comune, inclusiv în domeniul normelor sociale ale UE din sectorul transporturilor rutiere.

După criza provocată de pandemia de COVID-19, în perioada 2021-2022 au putut fi desfășurate acțiuni comune de asigurare a respectării legislației. Cu toate acestea, la fel ca în anii anteriori, nu toate statele membre au furnizat informații cu privire la numărul exact de controale concertate sau nu au raportat deloc dacă au efectuat controale concertate. Dintre cele 22 de state membre care au furnizat informații cu privire la controale, 10 state membre[27] au întrunit numărul necesar de controale concertate în perioada de raportare.

Cooperarea dintre statele membre a vizat în principal statele membre învecinate. De asemenea, la fel ca în perioada de raportare anterioară, majoritatea statelor membre au indicat că această cooperare s-a desfășurat în cadrul Rețelei Europene a Polițiilor Rutiere (ROADPOL) și al Euro Contrôle Route (ECR), precum și al Autorității Europene a Muncii (ELA).

II. Prezentare generală a punerii în aplicare a Directivei 2002/15/CE

În conformitate cu articolul 13 din Directiva 2002/15/CE, la fiecare doi ani, statele membre au obligația de a prezenta un raport privind aplicarea directivei, indicând punctele de vedere ale reprezentanților angajaților și angajatorilor la nivel național.

1. Domeniul de aplicare al Directivei 2002/15/CE

[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR.

[26] Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de instituire a unei Autorități Europene a Muncii, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 883/2004, a Regulamentului (UE) nr. 492/2011 și a Regulamentului (UE) 2016/589 și de abrogare a Deciziei (UE) 2016/344 (JO L 186, 11.7.2019, p. 21).

[27] Austria, Belgia, Danemarca, Franța, Germania, Italia, Lituania, Țările de Jos, Slovenia și România.

Directiva stabilește norme care reglementează, printre altele, pauzele adecvate din timpul lucrului, durata maximă a săptămânii de lucru și munca de noapte. Dispozițiile sale completează normele privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus, stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Întrucât prevede anumite dispoziții speciale privind timpul de lucru în sectorul transporturilor rutiere, directiva este considerată *lex specialis* în comparație cu Directiva 2003/88/CE[28], directiva generală privind timpul de lucru, care stabilește cerințele de bază pentru organizarea timpului de lucru pentru lucrătorii din toate sectoarele.

2. Aspecte legate de punerea în aplicare în statele membre

O serie de state membre și de parteneri sociali au raportat anumite probleme legate de punerea în aplicare a directivei. Autoritățile germane au raportat că angajatorii nu monitorizează în mod sistematic respectarea normelor relevante în materie de sănătate și de siguranță aplicabile lucrătorilor mobili. De asemenea, există o lipsă generală de cunoaștere a legislației privind duratele de conducere și timpul de lucru în rândul angajatorilor și a modului în care aceste norme interacționează. După cum s-a observat, în majoritatea cazurilor, timpul de lucru pentru lucrătorii mobili este, de obicei, verificat în cadrul controalelor privind respectarea legislației referitoare la duratele de conducere și, în general, nu este respectat în totalitate.

Germania a remarcat, de asemenea, că întreprinderile care intră în domeniul de aplicare al Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 fac, în principiu, obiectul unor controale mai frecvente decât cele care intră în domeniul de aplicare al altor acte legislative privind sectorul transporturilor rutiere.

Autoritățile italiene consideră că legislația europeană a contribuit la protejarea sănătății și siguranței conducătorilor auto și la armonizarea condițiilor de concurență între întreprinderile de transport. Unele întreprinderi au adoptat programe mai adecvate pentru descărcarea, stocarea și verificarea datelor din tahografele digitale. Unele inspectorate de muncă au subliniat, de asemenea, importanța de a dispune de instrumente tehnologice adecvate pentru a sprijini activitățile de inspecție în vederea abordării problemei resurselor limitate de control. În acest sens, o aplicație informatică specifică utilizată în Italia s-a dovedit deosebit de utilă pentru controlul activităților de transport rutier. Un alt aspect pozitiv a fost extinderea domeniului de aplicare al legislației privind timpul de lucru la lucrătorii independenți.

Unele autorități au raportat, de asemenea, probleme legate de anumite definiții din Directiva 2002/15/CE. Potrivit informațiilor Germaniei din raportul anterior, sunt necesare clarificări suplimentare cu privire la modul de abordare a „timpilor de așteptare la rampă”. De asemenea, s-a constatat că, adesea, activitatea de descărcare nu este înregistrată ca „altă muncă”, ci ca timp de odihnă. În unele cazuri, întreprinderile au făcut, de asemenea, distincție între timpul de lucru efectiv și timpul de lucru care face obiectul remunerării, astfel încât timpul a fost înregistrat și remunerat la o rată forfetară, dar nu ca „altă muncă”.

[28] Directiva 2003/88/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 noiembrie 2003 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru (JO L 299, 18.11.2003, p. 9).

În cele din urmă, unele autorități naționale au raportat dificultăți în ceea ce privește controlul timpului de lucru al conducătorilor auto implicați în diferite tipuri de activități de transport sau în efectuarea de operațiuni de transport pentru mai mulți angajatori. Unele state membre au raportat lipsa inspectorilor responsabili pentru controlul timpului de lucru.

În schimb, Lituania a informat că nu au fost întâmpinate probleme semnificative în exercitarea controalelor în temeiul Directivei 2002/15/CE.

În pofida acestor observații comune, identificarea tendințelor și a problemelor nesoluționate de la nivelul UE este în continuare dificilă, din cauza numărului semnificativ de contribuții incomplete din partea statelor membre și a diferitelor practici naționale.

3. Interpretarea Directivei 2002/15/CE

În perioada 2021-2022, câteva state membre[29] au transmis informații cu privire la interpretările judiciare de către instanțele naționale a anumitor dispoziții ale Directivei 2002/15/CE.

Suedia a furnizat informații actualizate cu privire la pronunțarea unei hotărâri într-o cauză referitoare la delimitarea responsabilităților Agenției Suedeze a Transporturilor de cele ale partenerilor sociali în contextul semnării contractelor colective de muncă prin care sunt acordate derogări de la anumite părți ale actului juridic național de transpunere a Directivei 2002/15/CE[30]. Suedia a informat, de asemenea, cu privire la soluționarea de către tribunalele de primă instanță a altor câteva litigii privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE, precum și cu privire la faptul că nu au existat hotărâri ale Curții Supreme. Aceeași situație a fost raportată de Estonia, care a confirmat că, în general, punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE nu a creat probleme în perioada 2021-2022 în Estonia.

În schimb, Grecia și Italia au raportat cu privire la hotărârile pronunțate de curțile supreme referitoare la unele dispoziții ale Directivei 2002/15/CE. În Germania, în ordonanța sa din 19 mai 2021, BAG s-a pronunțat cu privire la interpretarea articolului 10 din Directiva 2002/15/CE[31].

4. Încălcări ale normelor privind timpul de lucru

Doar douăsprezece state membre[32] au furnizat unele date cantitative cu privire la încălcările depistate. Acest număr este ușor mai mare comparativ cu perioada de raportare anterioară, când

[29] Grecia, Estonia, Germania, Italia și Suedia. Danemarca a raportat soluționarea de către tribunalele de primă instanță a litigiilor cu privire la punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE. Nu au existat hotărâri judecătorești pronunțate de Curtea Supremă din Estonia.

[30] În hotărârea care a devenit definitivă în ianuarie 2023 se statuează că, în cazul în care o societate este obligată să respecte un contract colectiv de muncă de la nivel central care reglementează chestiunea timpului total de lucru și a muncii de noapte, se consideră că societatea în cauză a făcut obiectul respectivului contract, și nu al unor articole specifice din Legea privind timpul de lucru în sectorul transporturilor rutiere.

[31] Articolul 10 din Directiva 2002/15/CE permite statelor membre să aplice sau să introducă norme mai favorabile în ceea ce privește protecția sănătății și siguranței persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier.

[32] Cipru, Republica Cehă, Finlanda, Franța, Grecia, Germania, Ungaria, Polonia, România, Slovacia, Slovenia și Suedia.

unsprezece state membre[33] furnizaseră aceste informații. Cu toate acestea, numărul insuficient de contribuții nu permite formularea unor concluzii relevante la nivelul întregii UE.

Germania a furnizat informații cu privire la existența unor încălcări în ceea ce privește durata maximă a săptămânii de lucru sau neacordarea compensațiilor aferente. Cele mai frecvente încălcări ale legislației raportate se referă la pauze.

Unele state membre au indicat că o frecvență mai ridicată a controalelor conduce la o îmbunătățire a nivelului de cunoaștere a normelor în rândul angajatorilor și al conducătorilor auto și la o corectare a comportamentului.

5. Punctele de vedere ale părților interesate cu privire la punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE

În conformitate cu articolul 13 din Directiva 2002/15/CE, unsprezece state membre[34] au indicat în mod clar faptul că partenerii sociali au fost consultați în scopul acestui exercițiu de raportare. Acest număr este ușor mai ridicat comparativ cu ultimul raport[35], însă arată în continuare că mai mult de jumătate dintre statele membre nu implică partenerii sociali în raportarea cu privire la punerea în aplicare a normelor privind timpul de lucru. Austria a explicat că partenerii sociali nu au fost consultați, dar că proiectul de raport anual nu numai că este discutat în Parlament (Comitetul Social), ci este, de asemenea, pus la dispoziția publicului pe site-ul web al Inspectoratului Muncii.

În șapte dintre cele unsprezece state membre[36], punctele de vedere ale partenerilor sociali au fost reflectate într-o secțiune separată sau într-un paragraf separat.

Punctele de vedere ale partenerilor sociali nu pot fi analizate în continuare, deoarece nu constituie un eșantion reprezentativ.

III. Concluzii

Rezultatul general al analizei privind punerea în aplicare și asigurarea respectării normelor sociale ale UE în domeniul transportului rutier arată că nivelurile generale de performanță în ceea ce privește asigurarea respectării normelor și conformitatea din perioada 2021-2022 s-au menținut constante, cu unele evoluții pozitive comparativ cu perioada 2019-2020.

S-a înregistrat o creștere a numărului total de zile lucrătoare verificate în perioada de raportare actuală, ceea ce inversează tendința descrescătoare observată în ultimii ani. Cu toate acestea, comparativ cu perioadele de raportare anterioare, atât numărul raportat de vehicule, cât și numărul raportat de conducători auto controlați în trafic în întreaga UE au scăzut. Creșterea a fost observată, de asemenea, în ceea ce privește numărul de întreprinderi de transport verificate la sedii. În același timp, raportul dintre numărul de zile lucrătoare verificate în trafic și la sedii

[33] Austria, Cipru, Republica Cehă, Finlanda, Germania, Ungaria, Italia, Luxemburg, Polonia, Slovacia și Spania.
[34] Cipru, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Italia, Portugalia, Slovacia, Slovenia și Suedia.
[35] Cipru, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Italia, Polonia, Portugalia, Slovacia și Suedia.
[36] Franța, Germania, Grecia, Italia, Portugalia, Slovenia și Suedia.

s-a modificat în favoarea zilelor lucrătoare verificate la sedii (53 % în trafic și 47 % la sedii, iar în ultimul raport 60 % și, respectiv, 40 %), ceea ce reprezintă o evoluție pozitivă, aducând raportul acestor două tipuri de controale mai aproape de cerințele legale.

Numărul total de încălcări depistate la sedii și în trafic a crescut în comparație cu ultimul raport, în special în ceea ce privește încălcările depistate la sedii. Rata de depistare a încălcărilor la sedii se menține în continuare mai mare decât rata încălcărilor depistate în trafic, ceea ce confirmă o eficiență mai mare a controalelor specifice efectuate la sedii comparativ cu cele aleatorii efectuate în trafic. În plus, rata medie de depistare a încălcărilor la sedii a crescut comparativ cu ultima perioadă de raportare.

Ratele de depistare a încălcărilor variază în mod semnificativ pe întregul teritoriu al UE (de la 0,08 la 12,40). Acest lucru indică necesitatea unei mai bune direcționări a controalele. Accesul la date, cum ar fi clasificarea în funcție de gradul de risc, în trafic are o importanță deosebită, în special pentru a permite efectuarea unor controale mai țintite și pentru a reduce numărul de controale „curate” inutile, și anume controalele în cadrul cărora nu sunt depistate încălcări. Accesul inspectorilor în trafic la datele de clasificare în funcție de gradul de risc devine obligatoriu, în conformitate cu noile cerințe introduse de Pachetul privind mobilitatea I.

În ceea ce privește controalele concertate și comune între statele membre, acestea contribuie în mod clar la schimbul de cunoștințe și la stabilirea unei abordări armonizate a înțelegerii și a asigurării respectării normelor UE în vigoare. Prin urmare, Comisia încurajează statele membre să își intensifice în continuare eforturile pentru îmbunătățirea cooperării, prin inspecții comune și controale concertate, precum și să profite de asistența oferită de Autoritatea Europeană a Muncii. Comisia va acorda o atenție deosebită acțiunilor comune de control în perioada următoare.

Ponderile diverselor tipuri de încălcări sunt în continuare asemănătoare celor din perioada de raportare anterioară. La sedii, încălcările legate de lipsa înregistrărilor duratelor de conducere se ridică la aproape o treime din totalul încălcărilor depistate, fapt care indică existența unor dificultăți în ceea ce privește stocarea corespunzătoare a datelor relevante de către întreprinderi. În schimb, încălcările legate de pauze, de perioadele de repaus și de duratele de conducere se ridică la aproape jumătate din totalul încălcărilor depistate în trafic.

În ceea ce privește punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE, lipsa unor date cantitative și a unor informații calitative comparabile din multe rapoarte naționale îngreunează efectuarea unei evaluări aprofundate. Comisia ar dori să sublinieze importanța acestui exercițiu de raportare și reamintește faptul că se poate iniția o acțiune în justiție împotriva statelor membre pentru nerespectarea cerinței de transmitere a informațiilor prevăzute la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Comisia observă faptul că nivelurile generale de asigurare a respectării normelor și de conformitate în urma aplicării Pachetului privind mobilitatea I s-au îmbunătățit în perioadele de raportare curente. Un act de punere în aplicare adoptat de Comisie cu privire la o formulă

armonizată de clasificare în funcție de gradul de risc[37] permite autorităților de aplicare a legii să recunoască rapid profilul întreprinderii pe care intenționează să o verifice și să știe dacă o întreprindere are un grad de risc scăzut (ca urmare a nivelului redus de încălcări ale legii) sau un grad de risc ridicat (un nivel ridicat de încălcări ale legii). În plus, depistarea timpurie de la distanță a posibilelor manipulări și utilizări necorespunzătoare ale tahografelor digitale oferă autorităților de aplicare a legii posibilitatea de a selecta vehiculele pe care să le verifice. În plus, Comisia va continua să investigheze modul în care tehnologiile de digitalizare și automatizare ar putea contribui la controale ale conformității mai inteligente (mai eficace, mai eficiente, mai informatizate, bazate pe accesul la date digitale și pe schimbul de date digitale).

Comisia insistă asupra importanței transmiterii de către statele membre a unor seturi complete de date privind punerea în aplicare a normelor sociale din sectorul transporturilor rutiere, astfel cum se prevede la articolul 13 din Directiva 2002/15/CE, la articolul 10g din Directiva 96/53/CE a Consiliului și la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Comisia va consolida monitorizarea îndeplinirii obligațiilor de raportare de către statele membre. În același timp, Comisia va explora posibilitățile tehnice pentru ca procesul de raportare să devină mai inteligent și mai ușor pentru statele membre.

În plus, Comisia va continua să depună eforturi pentru a îmbunătăți monitorizarea punerii în aplicare și a asigurării respectării normelor sociale în sectorul transporturilor rutiere cu sprijinul statelor membre. Ea invită statele membre să includă punctele de vedere ale partenerilor sociali cu privire la punerea în aplicare a normelor privind timpul de lucru, astfel cum se prevede în Directiva 2002/15/CE.

[37] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/695 al Comisiei din 2 mai 2022 de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește formula comună pentru calcularea gradului de risc al întreprinderilor de transport (JO L 129, 3.5.2022, p. 33).