COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 4.4.2023
COM(2023) 183 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a aplicação em 2019-2020 do Regulamento (CE) n.º 561/2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, e da Diretiva 2002/15/CE, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário (31.º relatório da Comissão sobre a aplicação das disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários), bem como sobre os controlos realizados ao abrigo da Directiva 96/53/CE do Conselho, que fixa as dimensões máximas autorizadas e os pesos máximos autorizados para certos veículos rodoviários

{SWD(2023) 74 final}

Introdução

O presente relatório apresenta uma panorâmica da aplicação da regulamentação social da UE no setor do transporte rodoviário dos Estados-Membros para o período de 1 de janeiro de 2019 a 31 de dezembro de 2020. Destaca os principais reptos colocados pela execução e aplicação das disposições jurídicas pertinentes, estabelecidas nos seguintes quatro atos legislativos:

1) Regulamento (CE) n.º 561/2006[1] (também conhecido como **Regulamento Tempo de Condução**), que estabelece os requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diária e semanal, pausas e períodos de repouso diários e semanais;

2) Diretiva 2002/15/CE[2] (também designada por **Diretiva Tempo de Trabalho no Transporte Rodoviário**), que estabelece as regras relativas à organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis. Estabelece os requisitos relativos à duração máxima dos tempos de trabalho semanais, às pausas mínimas no trabalho e ao trabalho noturno. É aplicável aos condutores abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento Tempo de Condução;

3) Diretiva 2006/22/CE[3] (também designada por **Diretiva de Execução**), que estabelece níveis mínimos para os controlos na estrada e para os controlos nas instalações das empresas de transporte, a fim de verificar o cumprimento das disposições do Regulamento Tempo de Condução;

4) Regulamento (UE) n.º 165/2014[4] (também conhecido como **Regulamento Tacógrafos**), que estabelece os requisitos sobre a instalação e a utilização de tacógrafos em veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento Tempo de Condução.

A análise da aplicação da Diretiva 96/53/CE do Conselho[5] (também conhecida por **Diretiva Pesos e Dimensões**), que estabelece as dimensões máximas autorizadas para os veículos

[1] Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

[2] Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

[3] Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 164/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

[4] Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

pesados no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional, é igualmente incluída no presente relatório, em conformidade com o artigo 10.º-G da diretiva.

O presente relatório, adotado com base no artigo 17.º do Regulamento Tempo de Condução, no artigo 13.º da Diretiva Tempo de Trabalho no Transporte Rodoviário[6] e no artigo 10.º-G da Diretiva Pesos e Dimensões[7] inclui dados qualitativos e quantitativos sobre os controlos efetuados na estrada e nas instalações das empresas pelas autoridades de controlo dos Estados-Membros, bem como sobre as infrações detetadas.

O presente relatório compreende quatro secções principais: A secção I analisa os dados nacionais relativos aos controlos e às infrações relacionados com a implementação da Diretiva 2006/22/CE e do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e a secção II descreve a aplicação da Diretiva 2002/15/CE pelos Estados-Membros. A secção III analisa os dados nacionais relativos aos controlos e às infrações à aplicação da Diretiva 96/53/CE do Conselho. A secção IV traça as principais conclusões do presente relatório. Um documento de trabalho dos serviços da Comissão complementa o relatório da Comissão com informações suplementares sobre as sanções e sobre a cooperação entre os Estados-Membros, observações das autoridades de fiscalização e dados estatísticos mais pormenorizados sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e da Diretiva 2002/15/CE. Não complementa a informação sobre a aplicação da Diretiva 96/53/CE do Conselho.

Comunicação dos dados

Os relatórios nacionais sobre a aplicação da Diretiva 2002/15/CE e do Regulamento (CE) n.º 561/2006 devem ser apresentados até 30 de setembro do ano seguinte ao termo do período de dois anos em causa, obedecendo ao modelo estabelecido na Decisão de Execução da Comissão de 30 de março de 2017[8]. O prazo para a apresentação de relatórios relativos ao período de 2019-2020 expirou em 30 de setembro de 2021.

Todos os Estados-Membros apresentaram os respetivos dados sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006, embora nem sempre em tempo útil. Os Estados-Membros apresentaram a discriminação das estatísticas pormenorizadas sobre os controlos de

[5] Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

[6] O artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 prevê que os Estados-Membros comuniquem de dois em dois anos as informações necessárias para que a Comissão elabore um relatório sobre a aplicação do regulamento e a evolução registada nos domínios em questão. O artigo 13.º da Diretiva 2002/15/CE prevê que os Estados-Membros apresentem à Comissão um relatório sobre a aplicação da diretiva que indique os pontos de vista dos parceiros sociais. Os relatórios sobre a Diretiva 2002/15/CE e o Regulamento (CE) n.º 561/2006 podem ser apresentados num único documento, uma vez que ambos os atos legislativos preveem o mesmo período de referência de dois anos e estabelecem disposições complementares para os motoristas profissionais.

[7] O artigo 10.º-G da Diretiva 96/53/CE do Conselho exige que os Estados-Membros comuniquem de dois em dois anos informações sobre o número de inspeções aos veículos pesados e sobre o número de veículos ou conjuntos de veículos detetados com sobrecarga. O artigo 10.º-G da Diretiva 96/53/CE do Conselho estabelece que essas informações podem fazer parte das informações apresentadas ao abrigo do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

[8] C(2017) 1927 final.

conformidade efetuados na estrada e nas instalações das empresas. No entanto, alguns não forneceram dados ordenados pelas categorias solicitadas, por exemplo, dados ordenados por tipo de tacógrafo[9] e tipo de infrações[10]. Alguns Estados-Membros explicaram as razões pelas quais não forneceram todas as informações exigidas[11].

No que diz respeito às informações sobre a aplicação da Diretiva 2002/15/CE, apenas 22 Estados-Membros apresentaram as informações solicitadas, embora por vezes de forma bastante limitada, e somente 18 Estados-Membros apresentaram dados estatísticos sobre os controlos e os respetivos resultados. A falta de dados quantitativos transmitidos pelos Estados-Membros dificulta a avaliação.

Uma vez que as obrigações de apresentação de relatórios para a aplicação da legislação social e da Diretiva Pesos e Dimensões se referem ao mesmo período, a Comissão considerou oportuno combinar as conclusões dos controlos num único relatório conjunto. A Diretiva Pesos e Dimensões foi alterada pela Diretiva (UE) 2015/719[12], que introduziu uma obrigação de apresentação de relatórios para os Estados-Membros no seu artigo 10.º-G, a partir de 7 de maio de 2017. As informações nacionais devem ser apresentadas até 30 de setembro do ano seguinte ao termo do período de dois anos em causa. O prazo para a apresentação de relatórios relativos ao período de 2019-2020 expirou em 30 de setembro de 2021. Foi fornecido aos Estados-Membros um modelo Excel para facilitar a comunicação de informações.

Dezanove Estados-Membros[13] apresentaram as suas informações nacionais, dos quais apenas a Polónia enviou o seu relatório dentro do prazo. Todos os Estados-Membros, com exceção da Polónia, apresentaram as informações desagregadas por ano e a Irlanda apresentou as informações discriminadas por trimestres e por tipo de veículo (mercadorias *versus* passageiros). No entanto, nalguns casos, as informações estavam incompletas. Malta informou que não estava em condições de fornecer os dados relativos a 2019 devido a uma falha importante no seu sistema de pesagem. A Alemanha indicou que as informações fornecidas se referiam aos controlos efetuados pelo Serviço Federal do Transporte de Mercadorias e que não dispunha de estatísticas uniformes para os controlos efetuados no âmbito das responsabilidades federais. A Bélgica comunicou um número residual de veículos/conjuntos de veículos detetados com sobrecarga mas o número de controlos efetuados em 2019 e 2020 não é conhecido. A Croácia, a República de Chipre, a República

[9] Foi o caso da Lituânia, que informou que os dados não estavam disponíveis devido a um erro técnico.

[10] A Letónia não apresentou as infrações cometidas nas instalações para as diferentes categorias.

[11] As autoridades francesas informaram que os dados do Ministério do Trabalho, que representam cerca de metade das obrigações nacionais de inspeção das empresas, não puderam ser extraídos do sistema de informação, contrariamente ao que aconteceu nos anos anteriores. A Polónia informou que não estavam disponíveis dados sobre o número de agentes da polícia que efetuam os controlos na estrada.

[12] Diretiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 115 de 6.5.2015, p. 1)

[13] Os Estados-Membros que apresentaram os seus dados nacionais foram a Áustria, a Bélgica, a Bulgária, a Dinamarca, a Estónia, a Finlândia, a Alemanha, a Grécia, a Itália, a Irlanda, a Letónia, o Luxemburgo, Malta, os Países Baixos, a Polónia, a República Eslovaca, a Eslovénia, a Espanha e a Suécia.

Checa, a França, a Hungria, a Lituânia, Portugal e a Roménia não apresentaram os seus dados nacionais para o relatório de 2019-2020. A falta de dados quantitativos relativos a todos os Estados-Membros não permite uma avaliação completa.

I. Síntese das atividades de aplicação da Diretiva 2006/22/CE e do Regulamento (CE) n.º 561/2006

1. Controlos

O artigo 2.º da Diretiva 2006/22/CE exige que os Estados-Membros organizem um sistema de controlos adequados e regulares, tanto na estrada como nas instalações das empresas abrangidas pelas disposições do Regulamento (CE) n.º 561/2006. Este artigo estabelece que o número mínimo de controlos deve abranger, pelo menos, 3 % dos dias de trabalho dos motoristas de veículos[14] abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Os dados nacionais mostram que o número total de dias de trabalho[15] controlados na UE diminuiu de cerca de 119,0 milhões[16] em 2017-2018 para 108,9 milhões no período em análise, o que representa uma diminuição de 8 %. Analisando os dados nacionais, a redução dos dias de trabalho controlados é mais importante em Malta (-901 %)[17], na Irlanda (-69 %), na Bulgária (-59 %) e em Portugal (-47 %), enquanto o aumento dos dias de trabalho controlados é mais visível na Grécia (+70 %) e na Roménia (+44 %).

Tal como ilustrado na figura 1, **a média dos dias de trabalho controlados na UE é de 4,5 %**, o que é superior ao exigido pela diretiva[18], mas verifica-se uma tendência decrescente em comparação com os períodos de referência anteriores (5,4 % em 2017-2018 e 6,3 % em 2015-2016).

Figura 1: Percentagem de dias de trabalho controlados, por Estado-Membro

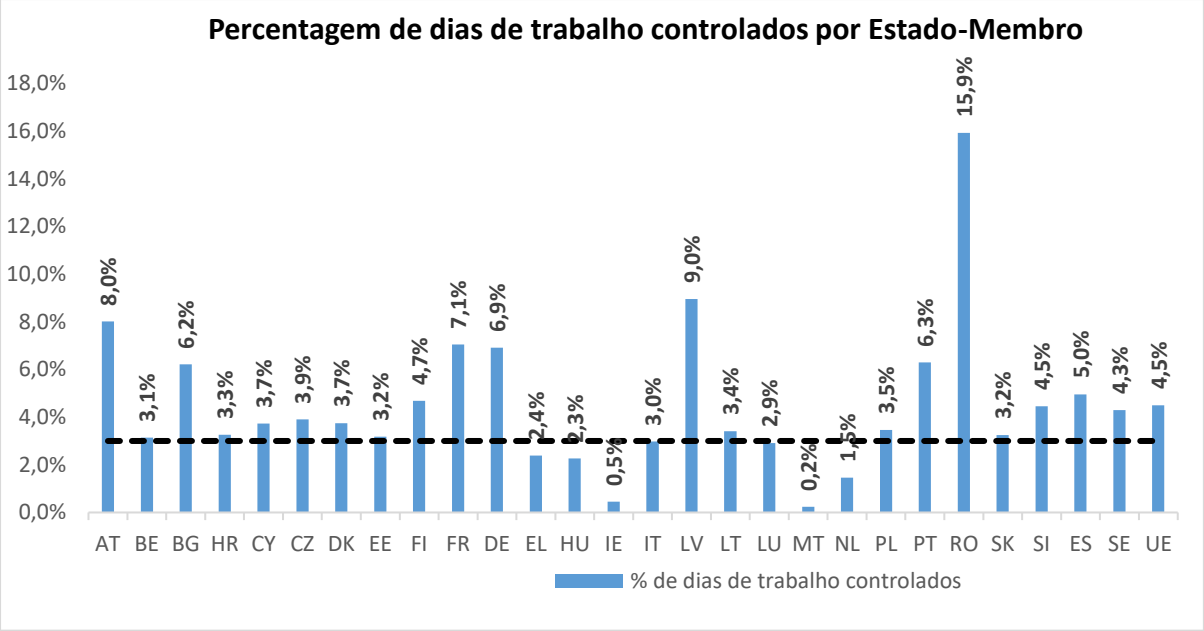
[14] Este valor é calculado por Estado-Membro com base no número de dias de trabalho ao longo de um período de dois anos e no número de veículos registados no âmbito do regulamento durante esse período para cada Estado-Membro.

[15] A expressão «dias úteis» é utilizada indiscriminadamente a par do termo «dias de trabalho» de um motorista na legislação pertinente: Regulamento (CE) n.º 561/2006, Diretiva 2006/22/CE e Decisão (UE) 2017/1013;

[16] O total de 125,7 milhões de dias de trabalho controlados em 2017-2018 incluía o Reino Unido.

[17] Malta informou que a diminuição do número de controlos se deveu a circunstâncias relacionadas com a COVID-19 e também a uma partida súbita de dois trabalhadores que, na altura, eram os únicos responsáveis pelas inspeções dos tacógrafos. As autoridades maltesas reconheceram a necessidade de abordar esta questão imediatamente e de proceder à formação de oito membros do pessoal, a fim de garantir que esta situação não volte a ocorrer no futuro.

[18] Especialmente na Áustria, na Bulgária, em França, na Alemanha, na Letónia, em Portugal e na Roménia, que comunicaram 1/3 de dias de trabalho controlados.



Na sua maior parte, os Estados-Membros controlaram mais dias de trabalho do que o mínimo exigido pela diretiva. No entanto, seis Estados-Membros não atingiram o limiar de 3 %, nomeadamente, a Grécia, a Hungria, a Irlanda, o Luxemburgo, Malta e os Países Baixos. Trata-se do mesmo número de países que no período de referência anterior, em que seis Estados-Membros não atingiram o limiar de 3 % em 2017-2018, o que ocorreu igualmente com três Estados-Membros em 2015-2016. Dos seis Estados-Membros[19] que não tinham atingido o limiar de 3 % em 2017-2018, apenas a Grécia, a Irlanda e os Países Baixos permaneceram neste grupo «subcompetente», a que se juntaram três outros Estados-Membros que tinham tido bons resultados no período de referência anterior. A Grécia aumentou os seus esforços significativamente (tendo passado de 0,1 % em 2015-2016 para 0,7 % em 2017-2018 e para 2,4 % no período em curso), mas permanece muito abaixo do limiar.

O artigo 2.º da Diretiva 2006/22/CE estabelece igualmente o rácio entre os dias de trabalho controlados na estrada e nas instalações das empresas, ou seja, pelo menos 30 % e 50 %, respetivamente. Este cálculo percentual baseia-se no número de controlos efetivamente realizados pelas autoridades de aplicação da lei e não no número mínimo de dias de trabalho a controlar.

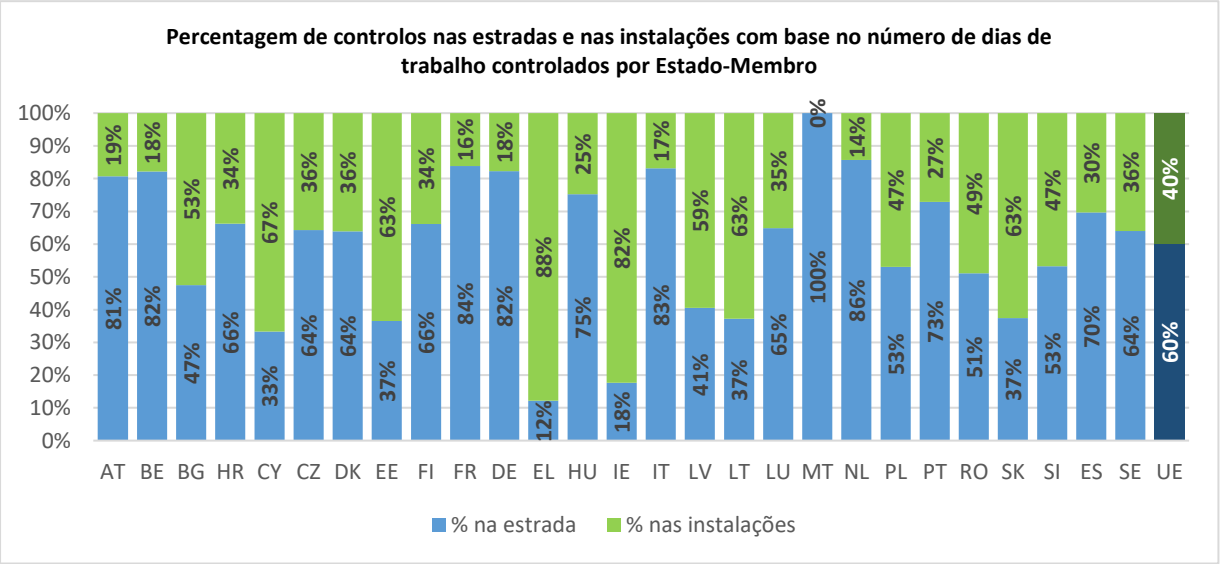
Em média, 60 % dos dias de trabalho foram controlados na estrada, enquanto 40 % foram controlados no âmbito de inspeções nas instalações. Trata-se de uma diminuição dos controlos na estrada em comparação com o último período (73 % em 2017-2018) e de um aumento positivo dos controlos nas instalações em comparação com o último período (27 % em 2017-2018). Esta alteração pode ser explicada, em parte, pelas circunstâncias da COVID-19. Na maioria dos Estados-Membros, uma grande parte dos controlos foram realizados na estrada. A Grécia e a Irlanda comunicaram um número reduzido de controlos na estrada. Malta não comunicou quaisquer controlos nas instalações. Apenas seis Estados-Membros têm a necessária repartição equilibrada entre as fiscalizações nas

[19] Dinamarca, Finlândia, Grécia, Irlanda, Lituânia e Países Baixos.

instalações e os controlos na estrada[20], em comparação com oito Estados-Membros em 2017-2018.

Para informações pormenorizadas sobre a percentagem nacional de controlos na estrada e nas instalações das empresas, veja-se a Figura 2.

Figura 2: Percentagem de controlos na estrada e nas instalações das empresas com base nos dias de trabalho controlados, por Estado-Membro



1.1 Controlos na estrada

No total, 4 112 717 veículos[21] e 4 323 245 motoristas foram controlados na estrada em toda a UE, em comparação com 4 982 439 veículos e 5 395 009 motoristas controlados em 2017-2018[22]. A diferença entre o número de veículos e condutores controlados pode explicar-se pela tripulação múltipla, ou seja, quando há pelo menos dois condutores que conduzem o veículo. As diferenças entre o número de condutores e de veículos estão patentes principalmente nos relatórios da Bélgica, da Dinamarca, da Alemanha, da Polónia, da Roménia e da Eslovénia.

Em comparação com o relatório de 2017-2018, o número de veículos inspecionados sofreu uma diminuição de 869 722 veículos. Tal deve-se principalmente ao facto de o número de veículos inspecionados pelo Reino Unido (156 496 veículos em 2017-2018) não estar incluído no presente relatório e a reduções significativas nos números comunicados por Malta (-73 %), que não foram compensadas pelos aumentos comunicados por outros Estados-Membros[23].

[20] Bulgária, Chipre, Estónia, Letónia, Lituânia e Eslováquia.
[21] A Lituânia não comunicou quaisquer dados.
[22] O valor relativo ao período de 2017-2018 inclui os dados do Reino Unido (i.e. 17 461 empresas). Sem os dados do Reino Unido, esse decréscimo é de quase 33 %.
[23] Por exemplo, +81 % na Dinamarca e 64 % no Luxemburgo.

O número de condutores controlados diminuiu de 1 071 764 em comparação com o número registado para o período de 2017-2018. Tal deve-se igualmente ao facto de o número de condutores controlados pelo Reino Unido (156 496 condutores em 2017-2018) não estar incluído no presente relatório e aos efeitos cumulativos dos decréscimos verificados em vários outros Estados-Membros.

Em função do país de registo do veículo, 63 % dos veículos controlados eram veículos nacionais, 31 % eram veículos matriculados noutros Estados-Membros da UE e 6 % eram veículos matriculados em países terceiros[24]. Em geral, a maioria dos veículos controlados na estrada (cerca de 91 % do total) transportavam mercadorias e apenas menos de 10 % transportavam passageiros.

Em 2019-2020, 74 % dos veículos controlados na estrada estavam equipados com tacógrafos digitais, em comparação com 75% no período de referência anterior. Por conseguinte, não existem motivos para aumentar o limite de controlos de 3 % para 4 %, uma vez que tal só deve ser feito se 90 % dos veículos controlados estiverem equipados com tacógrafos digitais em conformidade com o artigo 2.º, n.º 3, da Diretiva 2006/22/CE.

1.2 Controlos nas instalações

No período de 2019-2020, foram controladas 58 300[25] empresas de transporte, o que representa uma diminuição de 44 % em comparação com 104 104[26] empresas controladas em 2017-2018. Foram controlados cerca de 34,3 milhões de dias úteis, o que representa um aumento de cerca de 2 % em comparação com 33,7 milhões no relatório anterior, mesmo tendo em conta que não foram comunicados quaisquer controlos efetuados por Malta ou quaisquer dados em relação ao Reino Unido. Globalmente, as autoridades de controlo dos Estados-Membros verificaram nas instalações os registos de 499 943 condutores, ou seja, menos 14 % em comparação com 641 033 em 2017-2018.

2. Infrações

Todos os 27 Estados-Membros comunicaram dados sobre as infrações detetadas, mas nem todos[27] forneceram informações sobre os tipos de infrações. **O número total de infrações comunicadas foi de cerca de 2,25 milhões, o que representa um decréscimo em comparação com o último relatório (3,41 milhões[28]).** Tal pode explicar-se pelo facto de terem sido controlados menos dias úteis. A percentagem de infrações na estrada registada manteve-se estável, com 60 % do total de infrações detetadas (em comparação com 58 % no relatório anterior).

A percentagem de tipos de infrações no número total de infrações detetadas foi semelhante à do período de referência anterior, com algumas alterações. A figura 3 ilustra a percentagem média de infrações na UE por tipo de disposição infringida, detetadas tanto na estrada como

[24] A Lituânia não forneceu estes dados. Chipre comunicou que apenas foram controlados os veículos nacionais.
[25] Malta não forneceu estes dados.
[26] 86 643 empresas controladas em 2017-2018, com exclusão do Reino Unido.
[27] A Letónia não apresentou os tipos de infrações nos controlos nas instalações.
[28] Ou 3,29 milhões sem o Reino Unido.

nas instalações em 2019-2020. Mais uma vez, o número de infrações relativas às pausas aumentou de 17 % para 19 %, enquanto que as infrações dos registos do tempo de condução diminuíram de 27 % para 26 %. As infrações relativas aos períodos de repouso correspondem a 23 % do total das infrações detetadas, tal como no último relatório, as relativas ao aparelho de controlo[29] representam 9 % das infrações totais (12 % no último relatório) e as relacionadas com a inexistência/disponibilidade de registos de outras atividades representam 8 % (6 % no último relatório) do total das infrações detetadas. Esta evolução é apresentada na Figura 4 infra.

A média da taxa de infrações, calculada com base em 100 dias de trabalho controlados nas instalações e em controlos na estrada, diminuiu de 2,7 em 2017-2018 para 2,1 no período atualmente em análise. **A taxa de deteção nas instalações continua a ser mais elevada do que a taxa de deteção na estrada, o que confirma que os controlos nas instalações são mais eficientes do que os controlos *ad hoc* na estrada.** No entanto, a taxa de deteção nas instalações diminuiu em comparação com o último período de referência.

Figura 3: Categorias de infrações na estrada e nas instalações para o período de 2019-2020

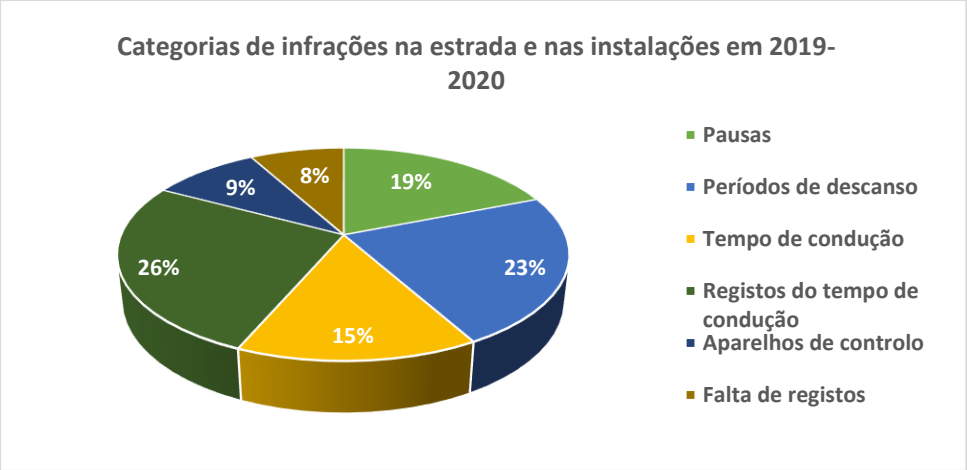
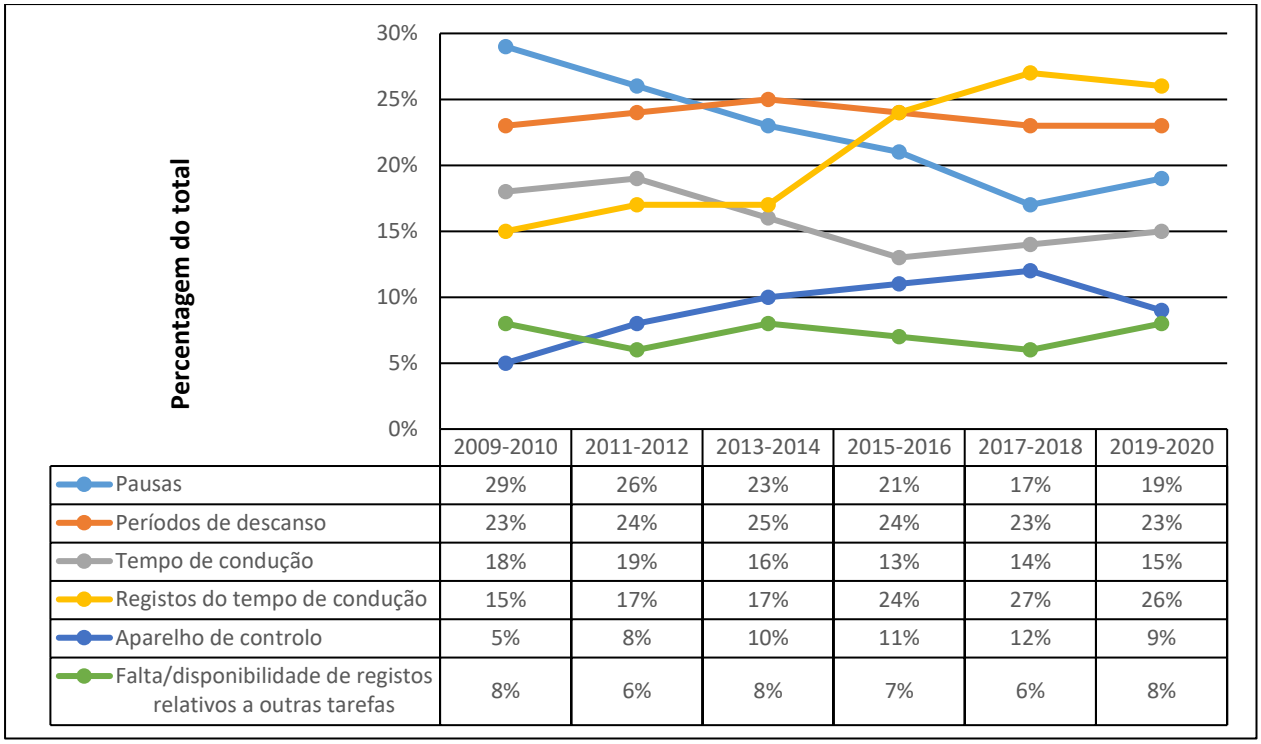


Figura 4: Categorias de infrações na estrada e nas instalações ao longo dos últimos 10 anos

[29] As infrações relativas ao aparelho de controlo dizem respeito ao funcionamento incorreto e à utilização ou manipulação incorreta do aparelho de controlo.



	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020
Pausas	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Períodos de descanso	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Tempo de condução	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Registos do tempo de condução	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Aparelho de controlo	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Falta/disponibilidade de registos relativos a outras tarefas	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1 Infrações detetadas na estrada

Em 2019-2020, foram detetadas **cerca de 1,36 milhões de infrações** na estrada, **ou seja, menos 30 % em comparação com cerca de 1,94 milhões de infrações em 2017-2018**[30]. A média da UE de infrações detetadas na estrada diminuiu ligeiramente de 2,11 para 1,82 por 100 dias de trabalho controlados. Em média, 53 % das infrações foram cometidas por condutores nacionais, enquanto a percentagem do total de veículos nacionais controlados na estrada foi de 63 %.

2.2 Infrações detetadas nas instalações das empresas

O número total de infrações comunicadas foi de cerca de 890 000, o que constitui um decréscimo significativo em comparação com o último relatório (1,46 milhões). A taxa média de deteção de infrações por 100 dias de trabalho controlados diminuiu de 4,35 para 2,59, o que representa um decréscimo de 40 % em relação a 2017-2018. A taxa média de infrações detetadas nas instalações por empresa aumentou ligeiramente de 14 infrações por empresa em 2017-2018 para mais de 15 infrações por empresa.

2.3. Número de agentes responsáveis pela aplicação da lei e equipamento para analisar os tacógrafos

No atual período de referência, 54 679 agentes de controlo (em contraste com 61 558 em 2017-2018) participaram nos controlos efetuados em toda a UE. Trata-se de uma tendência decrescente contínua, mesmo tendo em conta que os valores do Reino Unido relativos ao período de referência anterior (ou seja, 588 agentes de controlo) não estão incluídos.

[30] Ou cerca de 1,84 milhões de infrações, excluído o Reino Unido.

Foram formados 20 058 agentes de controlo para analisar os registos de tacógrafos digitais (em comparação com 21 786 em 2017-2018). As unidades de equipamento fornecidas aos agentes de controlo para analisar os registos tacográficos aumentaram de 9 677 em 2017-2018 para 13 067 em 2019-2020.

3. Interpretação do Regulamento (CE) n.º 561/2006 pelo Tribunal de Justiça da União Europeia

O Tribunal de Justiça da União Europeia interpretou o Regulamento (CE) n.º 561/2006 por intermédio do seu acórdão no processo C-834/18[31] de 10 de abril de 2019. O Tribunal de Justiça declarou que a expressão «período de repouso semanal», na aceção do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, não tem necessariamente de terminar durante a «semana», tal como definida no artigo 4.º, alínea i), do mesmo regulamento.

4. Cooperação entre os Estados-Membros

De acordo com o artigo 5.º da Diretiva 2006/22/CE, os Estados-Membros são obrigados a realizar no mínimo seis controlos na estrada por ano, em concertação com, pelo menos, um outro Estado-Membro. A cooperação entre os Estados-Membros com base em controlos concertados e iniciativas de formação conjunta, ou no intercâmbio de experiências e informação, desempenha um papel crucial no reforço da aplicação com vista à consecução dos objetivos da legislação social no setor do transporte rodoviário, nomeadamente a melhoria das condições de trabalho, condições de concorrência equitativas e a melhoria da segurança rodoviária. O pacote de mobilidade I[32], que foi adotado em julho de 2020 e entrou (parcialmente) em vigor em 20 de agosto de 2020, visa promover e reforçar a cooperação e a assistência mútua entre os Estados-Membros e assegurar uma aplicação mais eficaz e coerente das regras em vigor. Além disso, a Autoridade Europeia do Trabalho (AET), que foi criada em 2019[33] com o objetivo global de assegurar uma mobilidade laboral justa no mercado interno, iniciou as suas atividades de informação, formação e apoio à execução para o setor do transporte rodoviário. Uma das principais tarefas da AET consiste em apoiar a cooperação entre os Estados-Membros no que respeita à aplicação transfronteiriça e em facilitar inspeções conjuntas, incluindo no domínio da regulamentação social da UE no setor do transporte rodoviário.

Devido à crise de COVID-19, muitas das ações conjuntas de execução previstas não puderam ser realizadas em 2020. Contudo, mesmo tendo em conta o exercício de 2019, nem todos os Estados-Membros forneceram informações sobre o número exato de controlos concertados ou sequer comunicaram se tinham realizado esses controlos. Dos 14 Estados-Membros que

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/pt/
[32] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR
[33] Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que institui uma Autoridade Europeia do Trabalho, altera os Regulamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 e (UE) 2016/589 e revoga a Decisão (UE) 2016/344 *(*JO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

forneceram informações sobre os controlos realizados[34], 12[35] respeitaram o número mínimo de controlos concertados por período de referência.

A cooperação entre os Estados-Membros visa principalmente os Estados-Membros vizinhos. Além disso, no que diz respeito ao último período de apresentação de relatórios, na sua maioria os Estados-Membros indicaram que a concertação tem lugar no quadro de *Euro Contrôle Route* (ECR).

II. Análise da aplicação da Diretiva 2002/15/CE

De acordo com o artigo 13.º da Diretiva 2002/15/CE, os Estados-Membros devem apresentar, de dois em dois anos, um relatório sobre a sua aplicação, indicando os pontos de vista dos parceiros sociais.

1. Âmbito de aplicação da Diretiva 2002/15/CE

Esta diretiva estabelece normas que regulam, nomeadamente, as pausas durante o tempo de trabalho, o limite máximo do tempo de trabalho semanal e o trabalho noturno. As suas disposições suplementam as normas em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 561/2006. Uma vez que estabelece disposições sobre o tempo de trabalho específicas para o setor do transporte rodoviário, esta diretiva é considerada uma *lex specialis* em relação à diretiva geral relativa ao tempo de trabalho, a Diretiva 2003/88/CE[36], que estabelece os requisitos fundamentais de organização do tempo de trabalho para os trabalhadores em todos os setores.

2. Aspetos da aplicação nos Estados-Membros

Alguns Estados-Membros e parceiros sociais notificaram problemas de execução. As autoridades alemãs comunicaram uma falta generalizada de conhecimento da legislação em matéria de tempos de condução e de trabalho por parte dos empregadores. Tal como referido, o tempo de trabalho dos trabalhadores móveis é geralmente controlado para efeitos de verificação da conformidade apenas no âmbito dos controlos da legislação em matéria de tempo de condução e, de um modo geral, não é suficientemente respeitado.

Malta informou que, para os veículos que não são obrigados a utilizar tacógrafos em conformidade com a isenção prevista no artigo 13.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento Tempo de Condução, a medição do tempo de trabalho é feita através dos meios existentes para medir o tempo de trabalho do condutor, por exemplo, relógios de ponto.

Alguns Estados-Membros comunicaram a falta de inspetores para controlar o tempo de trabalho. As autoridades italianas assinalaram o problema de atingir o mínimo exigido de

[34] Bélgica, Croácia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Finlândia, Grécia, Malta, Países Baixos, Portugal e Eslovénia. A Hungria e Malta informaram que não foram realizados controlos concertados.

[35] Áustria, França, Alemanha, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Polónia, Roménia, Eslováquia e Espanha.

[36] Diretiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de novembro de 2003, relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho (JO L 299 de 18.11.2003, p. 9).

50 % de controlos nas instalações. Os principais problemas devem-se à especial complexidade dos controlos no setor e ao esforço considerável requerido em termos de recursos humanos. Durante as inspeções nas instalações, para além dos controlos relativos ao cumprimento da legislação social da UE, a segurança social e o estatuto salarial dos trabalhadores são igualmente controlados.

A Suécia comunicou o método utilizado pelas autoridades de controlo para verificar o cumprimento da parte da legislação social sobre a qual os parceiros sociais celebraram acordos, por exemplo, o trabalho noturno. Nesses casos, as autoridades suecas não só enviam pedidos escritos aos empregadores e aos condutores independentes, como também contactam pessoalmente os condutores inspecionados. O objetivo é sensibilizar para as regras e desencadear mudanças de comportamento.

Algumas autoridades referiram igualmente a necessidade de uma maior clarificação de algumas definições constantes da Diretiva 2002/15/CE. Na Alemanha, um *Land* solicitou mais esclarecimentos sobre a forma de lidar com os «tempos de espera na rampa». Verificou-se igualmente que, muitas vezes, os trabalhos de descarga não são registados como «outro trabalho», mas como tempo de descanso. Nalguns casos, as empresas também distinguiram entre tempo de trabalho efetivo e tempo de trabalho sujeito a remuneração, pelo que o tempo foi registado e remunerado a uma taxa fixa, mas não como «outro trabalho».

Por último, algumas autoridades nacionais referiram dificuldades no controlo do tempo de trabalho dos condutores envolvidos em diferentes tipos de atividades de transporte ou na realização de operações de transporte, sentidas por vários empregadores.

Em contrapartida, a Bulgária informou que não se verificaram problemas significativos no exercício dos controlos ao abrigo da Diretiva 2002/15/CE.

Apesar destas observações partilhadas, continua a ser difícil identificar tendências e questões pendentes a nível da União, devido ao número significativo de comunicações incompletas por parte dos Estados-Membros e à disparidade de práticas nacionais.

3. Âmbito de aplicação da Diretiva 2002/15/CE

Alguns Estados-Membros comunicaram uma interpretação judicial por parte dos tribunais nacionais que interpretou determinadas disposições da Diretiva 2002/15/CE em 2019-2020. A Suécia reiterou que aguardava uma decisão num processo relacionado com a demarcação entre as responsabilidades da agência nacional de transportes e as dos parceiros sociais se tiverem sido celebradas convenções coletivas que derroguem partes do ato jurídico nacional que transpõe a Diretiva 2002/15/CE. A Suécia informou ainda que poucos foram os litígios relativos à aplicação da Diretiva 2002/15/CE resolvidos pelos tribunais de primeira instância e que não houve quaisquer decisões do Supremo Tribunal. A mesma situação foi comunicada pela Estónia, que confirmou que, em geral, a transposição da Diretiva 2002/15/CE não tinha suscitado problemas sociais em 2019-2020 na Estónia.

A Espanha teve vários processos judiciais relacionados com tempo de trabalho, pausas, períodos de disponibilidade e convenções coletivas relativas, por exemplo, ao cálculo das

horas de presença à disposição do empregador, aos pagamentos por mais de 20 horas de disponibilidade e ao pagamento de ajudas de custo diárias.

4. Infrações à regulamentação do tempo de trabalho

Apenas onze Estados-Membros[37] forneceram dados quantitativos sobre as infrações detetadas, apesar de alguns dos dados não estarem totalmente completos. Este número é ligeiramente superior em comparação com o do período de referência anterior, em que nove Estados-Membros[38] forneceram estas informações. O número insuficiente de contribuições não permite tirar quaisquer conclusões relevantes à escala da UE.

Alguns Estados-Membros indicaram que foi possível retificar o comportamento num determinado período, de modo a evitar a imposição de sanções. As autoridades de execução só aplicarão as sanções nos casos em que a deficiência não tenha sido corrigida. A este respeito, a indústria sueca informou que a ausência de sanções diretas foi apreciada, uma vez que dá aos empregadores e aos trabalhadores por conta própria a possibilidade de adotarem novas modalidades de trabalho, utilizando novas tecnologias ou alterando os procedimentos para melhorar a conformidade legal.

5. Pontos de vista das partes interessadas sobre a aplicação da Diretiva 2002/15/CE

Tal como exigido pelo artigo 13.º da Diretiva 2002/15/CE, dez Estados-Membros[39] indicaram claramente que os parceiros sociais tinham sido consultados para efeitos do presente exercício de apresentação de relatórios. Este número é ligeiramente inferior ao do último relatório[40], mas mostra que mais de metade dos Estados-Membros não envolvem os parceiros sociais na elaboração de relatórios sobre a aplicação das regras relativas ao tempo de trabalho. A Áustria explicou que os parceiros sociais não foram consultados, mas que o projeto de relatório anual não só é debatido no Parlamento (Comité Social), como também está disponível ao público no sítio Web da Inspeção do Trabalho.

Em seis dos dez Estados-Membros[41], os pontos de vista dos parceiros sociais não foram refletidos numa secção ou num ponto separado.

As opiniões dos parceiros sociais não podem ser analisadas mais aprofundadamente, uma vez que não constituem uma amostra representativa.

III. Análise das atividades de controlo do cumprimento da Diretiva 96/53/CE do Conselho

1. Controlos

[37] Áustria, Chipre, República Checa, Finlândia, Alemanha, Hungria, Itália, Luxemburgo, Polónia, Eslováquia e Espanha.
[38] Áustria, Chipre, República Checa, Finlândia, França, Irlanda, Luxemburgo e Polónia.
[39] Chipre, Estónia, Finlândia, França, Alemanha, Itália, Polónia, Portugal, Eslováquia e Suécia.
[40] O último relatório indicava 12 Estados-Membros, incluindo o Reino Unido.
[41] França, Alemanha, Itália, Polónia, Portugal e Suécia.

O artigo 10.º-D, n.º 1, da Diretiva 96/53/CE do Conselho, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2015/719, exige que os Estados-Membros tomem medidas específicas, até 27 de maio de 2021, para identificar automaticamente os veículos ou conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de terem excedido o peso máximo autorizado e que, por conseguinte, devem ser controlados pelas respetivas autoridades competentes, a fim de assegurar a conformidade com os requisitos da Diretiva Pesos e Dimensões. De acordo com as informações fornecidas pelos Estados-Membros, a Irlanda e a Alemanha utilizam um sistema de pesagem automática pelo menos desde 2019. O artigo 10.º-D, n.º 1, prevê igualmente a possibilidade de utilizar sistemas automáticos para detetar diretamente as infrações e impor sanções, devendo esses sistemas ser certificados. De acordo com as informações fornecidas pelos Estados-Membros, nenhum Estado-Membro optou por adotar sistemas certificados. Por conseguinte, depois de os veículos pesados em circulação suscetíveis de terem excedido o peso máximo autorizado serem identificados através de sistemas automáticos, esses veículos tiveram de ser submetidos a um controlo adicional do peso na estrada com balanças certificadas para determinar as eventuais infrações.

Além disso, o artigo 10.º-D, n.º 2, requer que os Estados-Membros efetuem, para cada ano civil, um **número adequado de controlos do peso** dos veículos ou dos conjuntos de veículos em circulação, **proporcionado em relação ao número total de veículos inspecionados anualmente** no seu território. No entanto, a Diretiva 96/53/CE do Conselho não prevê uma interpretação do que pode ser considerado «proporcionado», deixando uma certa margem de interpretação ao critério dos Estados-Membros quanto à forma como aplicam esta regra. Por outro lado, a Diretiva 96/53/CE do Conselho não exige que os Estados-Membros comuniquem o número total de veículos inspecionados anualmente nos seus territórios, o que seria necessário para comparar e obter informações sobre a proporção real de controlos dos pesos máximos efetuados.

1.1 Controlos na estrada

No total, foram controlados na estrada cerca de **17 milhões de veículos e conjuntos de veículos em 2019 e 2020** (11 350 448 veículos em 2019 e 5 810 609 em 2020) nos territórios dos dezanove Estados-Membros que forneceram dados totais ou parciais. São grandes as disparidades em relação ao número de controlos realizados: A Irlanda realizou o maior número de controlos (cerca de 12,6 milhões de controlos), seguida de longe pela Polónia (cerca de 3 milhões de controlos) e pela Itália (quase 600 000 controlos). Tal pode ser atribuído à utilização exclusiva de sistemas de pesagem automática na Irlanda[42].

De acordo com os conjuntos de dados comparáveis de dezasseis Estados-Membros[43], o número de controlos aumentou 2 % nos seus territórios.

1.2 Infrações

[42] Todos os controlos comunicados pela Irlanda foram efetuados através dos sistemas de pesagem em movimento [*Weigh In Motion* (WIM)].

[43] Os Estados-Membros que apresentaram os dados nacionais relativos a todo o período de 2017-2018 foram a Áustria, a Bélgica, a Bulgária, a Dinamarca, a Estónia, a Finlândia, a Alemanha, a Grécia, a Itália, a Letónia, o Luxemburgo, os Países Baixos, a Polónia, a República Eslovaca, a Eslovénia e a Espanha.

Mais de meio milhão de infrações por ultrapassagem do peso máximo ou do peso máximo por eixo foram detetadas em dezanove Estados-Membros (285 065 infrações em 2019 e 287 547 em 2020).

De acordo com os conjuntos de dados comparáveis em dezasseis Estados-Membros[44] para o período de 2017-2018, o número de infrações detetadas nos seus territórios aumentou 4 % no período de 2019-2020.

Globalmente, de acordo com os dados disponíveis, **3,3 % dos veículos ou conjuntos de veículos controlados apresentavam sobrecarga**. Esta percentagem varia entre 4,9 % em 2019 e 2,5 % em 2020, o que pode sugerir, tendo em conta o número semelhante de controlos efetuados nesses dois anos, que o cumprimento das regras relativas ao peso aumentou. No entanto, os valores variam consideravelmente entre os Estados-Membros e existem outras circunstâncias, tais como o local, os dias e as horas escolhidos para os controlos na estrada, além da experiência/formação dos agentes responsáveis pela execução dos controlos, que podem influenciar significativamente a eficiência desses controlos, de acordo com as informações fornecidas pelos Estados-Membros. A título de exemplo das variações entre os Estados-Membros, a Estónia comunicou 2 166 infrações detetadas nos 2 929 controlos realizados (72,2 % de eficácia), ao passo que a Polónia comunicou 7 217 infrações detetadas nos 3 050 851 controlos realizados (0,2 % de eficácia).

IV. Conclusões

Os resultados gerais da análise sobre a aplicação e o cumprimento das regras sociais da UE no domínio do transporte rodoviário mostram que os níveis globais de desempenho em termos de execução e de conformidade em 2019-2020 permanecem estáveis em comparação com 2017-2018.

No entanto, não é possível comparar diretamente a aplicação e o cumprimento das regras sociais da UE no domínio dos transportes rodoviários nos dois períodos de referência, 2017-2018 e 2019-2020, devido à situação específica relacionada com a crise da COVID-19 e ao facto de o Reino Unido já não ser obrigado a apresentar relatórios sobre as suas atividades de execução.

A crise da COVID-19 teve um impacto negativo no número de controlos e ações concertadas realizados pelos Estados-Membros. No entanto, podem ser mencionadas algumas tendências.

Continua a verificar-se um decréscimo contínuo do número de dias de trabalho controlados. Em comparação com os períodos de referência anteriores, tanto o número de veículos comunicado como o número comunicado de condutores controlados na estrada diminuíram em toda a UE. Observou-se igualmente uma diminuição do número de empresas de transporte controladas nas instalações. Ao mesmo tempo, a proporção de dias de trabalho controlados na estrada e nas instalações sofreu uma alteração em benefício dos dias de trabalho controlados

[44] Os Estados-Membros que apresentaram os dados nacionais relativos a todo o período de 2017-2018 foram a Áustria, a Bélgica, a Bulgária, a Dinamarca, a Estónia, a Finlândia, a Alemanha, a Grécia, a Itália, a Letónia, o Luxemburgo, os Países Baixos, a Polónia, a República Eslovaca, a Eslovénia e a Espanha.

nas instalações (60 % na estrada e 40 % nas instalações e 73 % e 27 %, respetivamente, no último relatório), o que representa uma evolução positiva que aproxima o rácio destes dois tipos de controlos dos requisitos legais.

Tanto o número de infrações detetadas nas instalações como o número de infrações detetadas na estrada diminuiu em comparação com o último relatório, o que pode ser explicado pelo número reduzido de controlos efetuados. A taxa de deteção nas instalações continua a ser mais elevada do que a taxa de deteção na estrada, o que confirma que os controlos nas instalações são mais eficientes do que os controlos *ad hoc* na estrada. No entanto, a taxa de deteção nas instalações diminuiu em comparação com o último período de referência.

As taxas de deteção de infrações variam significativamente em toda a UE (entre 0,12 e 8,39). Este facto, aliado à tendência de diminuição do número de dias de trabalho controlados e às limitadas capacidades de execução (recursos humanos e financeiros, competências e equipamento de controlo) nos Estados-Membros, indica que é imperativo direcionar melhor os controlos. O acesso aos dados, como a classificação do risco, na estrada é de grande importância, nomeadamente para permitir controlos direcionados mais eficazes e para reduzir os controlos «limpos» desnecessários, ou seja, controlos em que não são detetadas infrações. O acesso dos inspetores incumbidos dos controlos na estrada aos dados relativos à classificação dos riscos é obrigatório em conformidade com os novos requisitos introduzidos pelo Pacote Mobilidade I[45]. A Comissão irá adotar um ato de execução sobre as modalidades desse acesso[46]. Além disso, a Comissão investigará de que forma as tecnologias de digitalização e automatização podem ajudar a tornar mais inteligentes os controlos da conformidade (mais eficazes, eficientes, sem papel, com base no acesso e no intercâmbio de dados digitais).

No que diz respeito aos controlos concertados e conjuntos entre os Estados-Membros, afigura-se claramente que contribuem para a partilha de conhecimentos e para estabelecer uma abordagem harmonizada da compreensão e aplicação das regras da UE em vigor. Por conseguinte, a Comissão incentiva os Estados-Membros a intensificarem os seus esforços no sentido de melhorarem a cooperação, através de inspeções conjuntas e de controlos concertados, bem como a recorrerem à assistência oferecida pela Autoridade Europeia do Trabalho.

As quotas-partes dos diferentes tipos de infrações continuam a ser similares às do último período de apresentação de relatórios. Nas instalações, as infrações relacionadas com os registos de tempo de condução representam quase metade de todas as infrações detetadas que indicam dificuldades em armazenar adequadamente os dados pertinentes pelas empresas. Em contrapartida, as infrações relacionadas com os períodos de repouso e os tempos de condução representam quase metade de todas as infrações detetadas na estrada.

[46] Em conformidade com o artigo 16.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2020/1055.

No que diz respeito à aplicação da Diretiva 2002/15/CE, a falta de dados quantitativos e qualitativos pormenorizados em muitos relatórios nacionais dificulta uma avaliação aprofundada. A Comissão gostaria de chamar a atenção para a importância deste exercício de elaboração de relatórios e de lembrar o facto de que podem ser intentadas ações judiciais contra vários Estados-Membros por não respeitarem a obrigação de apresentar as informações especificadas em conformidade com o artigo 13.º da Diretiva 2002/15/CE.

No que diz respeito à **aplicação da Diretiva 96/53/CE do Conselho**, a falta de dados quantitativos e qualitativos pormenorizados em muitos relatórios nacionais **dificulta as conclusões**. Tendo isto em mente, o resultado geral é que, embora os níveis globais de execução e cumprimento para 2019-2020 tenham aumentado ligeiramente (mais 2 % de controlos e 4 % mais infrações detetadas em comparação com 2017-2018), existem **diferenças significativas entre os Estados-Membros** no número de controlos e infrações detetados num determinado período.

Estas diferenças podem também ser observadas na eficiência dos controlos, medida como a percentagem de infrações detetadas por controlo realizado.

Dado que os sistemas de pesagem têm de ser aplicados em todos os Estados-Membros a partir de 27 de maio de 2021, a futura análise e comparação dos dados com os atuais conjuntos de dados serão cruciais para tirar conclusões sobre o desempenho e a eficiência destes sistemas automáticos.

Não é possível chegar a uma conclusão geral quanto à **adequação e proporcionalidade dos controlos dos pesos máximos**. Tal deve-se, por um lado, à falta de critérios objetivos e uniformes para definir «proporcionalidade» no texto jurídico. Contrariamente ao critério de 3 % previstos no artigo 2.º da Diretiva 2006/22/CE, a Diretiva 96/53/CE do Conselho deixa uma certa margem de apreciação aos Estados-Membros quanto à forma como aplicam esta regra. Por outro lado, a Diretiva Pesos e Dimensões também não exige que os Estados-Membros comuniquem o número total de veículos inspecionados anualmente nos seus territórios, o que dificulta a avaliação da proporcionalidade dos controlos de peso também do ponto de vista de um rácio constante, ou seja, quanto maior for o número de veículos inspecionados no território de um Estado-Membro, mais controlos de peso dos veículos terão de ser efetuados.

A Comissão considera que os níveis globais de execução e de conformidade na sequência da aplicação do Pacote Mobilidade I irão ser melhorados nos próximos períodos de apresentação de relatórios. Um ato de execução adotado pela Comissão relativo a uma fórmula harmonizada de classificação dos riscos[47] permite às autoridades identificar rapidamente o perfil da empresa que pretendem controlar para determinar se tem uma baixa classificação de risco (devido a infrações) ou uma elevada classificação de risco (infrações de alto nível). Além disso, a deteção rápida à distância de eventuais manipulações e utilizações abusivas

[47] Regulamento de Execução (UE) 2022/695 da Comissão de 2 de maio de 2022 que estabelece regras de aplicação da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à fórmula comum para o cálculo da classificação dos riscos das empresas de transporte (JO L 129 de 3.5.2022, p. 33).

deverá proporcionar aos responsáveis pela aplicação da lei um instrumento para selecionar os veículos a controlar. Tudo isto deverá diminuir o número de controlos desnecessários e poupará recursos tanto para as autoridades responsáveis pela aplicação da lei como para os condutores.

A Comissão irá continuar a controlar a aplicação da regulamentação social da UE no setor do transporte rodoviário com a colaboração dos Estados-Membros. Insta os Estados-Membros a incluírem os pontos de vista dos parceiros sociais sobre a aplicação das regras relativas ao tempo de trabalho, tal como exigido pela Diretiva 2002/15/CE.

A Comissão insiste na importância de os Estados-Membros fornecerem conjuntos de dados exaustivos sobre a aplicação da Diretiva 2002/15/CE e a sua execução, bem como sobre a execução da Diretiva 96/53/CE do Conselho em relação ao próximo período de referência, a fim de cumprir os requisitos estabelecidos no artigo 13.º da Diretiva 2002/15/CE, no artigo 10.º-G da Diretiva 96/53/CE do Conselho e no artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006.