COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.4.2023
COM(2023) 183 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind punerea în aplicare, în perioada 2019-2020, 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 31-lea raport al Comisiei privind punerea în aplicare a legislației sociale referitoare la transportul rutier), precum și privind controalele efectuate în temeiul Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire a dimensiunilor maxime autorizate și a greutății maxime autorizate pentru vehiculele grele

{SWD(2023) 74 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 2019 - 31 decembrie 2020. Raportul subliniază principalele provocări în ceea ce privește asigurarea respectării și aplicarea dispozițiilor legale relevante, care sunt 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**), care stabilește normele privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier. Aceasta stabilește cerințele privind durata maximă a săptămânii de lucru, pauzele minime din timpul lucrului, precum 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 folosirea tahografelor în vehicule care intră sub incidența Regulamentului privind duratele de conducere.

Analiza punerii în aplicare a Directivei 96/53/CE a Consiliului[5] (cunoscută, de asemenea, sub denumirea de **Directiva privind greutatea și dimensiunile**) de stabilire, pentru vehiculele

[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. 164/2014 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).

grele, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional este, de asemenea, inclusă în prezentul raport, în conformitate cu articolul 10g din directivă.

Prezentul raport, pe baza articolului 17 din Regulamentul privind duratele de conducere și a articolului 13 din Directiva privind timpul de lucru în sectorul transportului rutier[6], precum și a articolului 10g din Directiva privind greutatea și dimensiunile[7], cuprinde date cantitative și calitative privind controalele efectuate în trafic și la sediile întreprinderilor de către autoritățile de control ale statelor membre, precum și cu privire la încălcările depistate.

Raportul cuprinde trei secțiuni: Secțiunea I prezintă analiza datelor naționale furnizate cu privire la controalele și încălcările legate de punerea în aplicare a 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 analiza datelor naționale furnizate cu privire la controalele și încălcările legate de punerea în aplicare a Directivei 96/53/CE a Consiliului. Secțiunea IV 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 punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și a Directivei 2002/15/CE. Acesta nu completează informațiile referitoare la Directiva 96/53/CE a Consiliului.

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 2019-2020 a expirat la 30 septembrie 2021.

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. Statele membre au furnizat defalcarea solicitată a statisticilor detaliate privind controalele de

[6] 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 privind aplicarea regulamentului și evoluțiile înregistrate în domeniile respective. Articolul 13 din Directiva 2002/15/CE prevede că statele membre trebuie să prezinte Comisiei un raport privind punerea în aplicare a acesteia, 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.

[7] Articolul 10g din Directiva 96/53/CE a Consiliului impune statelor membre să comunice din doi în doi ani informațiile necesare privind numărul de controale efectuate asupra vehiculelor grele și numărul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate. Articolul 10g din Directiva 96/53/CE a Consiliului prevede că aceste informații pot face parte din informațiile prezentate în temeiul articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

[8] C(2017) 1927 final.

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[9] și de tipul de încălcare[10]. Unele state membre au explicat motivele pentru care nu au furnizat toate informațiile necesare[11].

Numai 22 de state membre au transmis informații referitoare la punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE, deși uneori foarte limitate, și numai 18 state membre au furnizat date statistice privind controalele și rezultatele acestora. Lipsa datelor cantitative din partea statelor membre îngreunează evaluarea.

Întrucât obligațiile de raportare pentru punerea în aplicare a legislației sociale și a Directivei privind greutatea și dimensiunile se referă la aceeași perioadă, Comisia a considerat oportun să combine constatările controalelor într-un singur raport comun. Directiva privind greutatea și dimensiunile a fost modificată prin Directiva (UE) 2015/719[12] care introduce o obligație de raportare pentru statele membre la articolul 10g, începând cu 7 mai 2017. Informațiile naționale trebuie transmise până la data de 30 septembrie a anului următor expirării perioadei de doi ani în cauză. Termenul de transmitere a rapoartelor pentru anii 2019-2020 a expirat la 30 septembrie 2021. Un model Excel a fost pus la dispoziția statelor membre pentru a le facilita raportarea.

Nouăsprezece state membre[13] au transmis informațiile naționale, dintre care numai Polonia a trimis raportul în termenul stabilit. Toate statele membre, cu excepția Poloniei, au transmis informații defalcate pe ani, iar Irlanda a transmis informațiile defalcate pe trimestre ale anului și pe tipuri de vehicule (mărfuri/călători). Cu toate acestea, în unele cazuri, informațiile au fost incomplete. Malta a informat că nu a fost în măsură să furnizeze datele pentru 2019 din cauza unei defecțiuni majore a sistemului său de cântărire. Germania a indicat că informațiile pe care le-a furnizat se referă la controalele efectuate de Oficiul Federal pentru Transportul de Mărfuri și că nu a avut la dispoziție statistici uniforme privind controalele ce intră sub incidența responsabilităților federale. Belgia a informat cu privire la un număr rezidual de vehicule/ansambluri de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate în cazul cărora numărul controalelor efectuate era necunoscut atât pentru 2019, cât și pentru 2020. Republica Cehă, Republica Cipru, Croația, Franța, Lituania, Portugalia, România și Ungaria nu au prezentat datele naționale pentru perioada de raportare actuală 2019-2020. Lipsa datelor cantitative pentru toate statele membre nu permite o evaluare cuprinzătoare.

[9] Acesta este cazul Lituaniei, care a informat că datele nu erau disponibile din cauza unei erori tehnice.
[10] Letonia nu a furnizat această clasificare pentru încălcări la sedii.
[11] Autoritățile franceze au informat că datele furnizate de Ministerul Muncii, reprezentând aproximativ jumătate din obligațiile naționale cu privire la inspecții la nivelul întreprinderilor, nu pot fi extrase din sistemul informatic, spre deosebire de anii precedenți. Polonia a informat că nu sunt disponibile date privind numărul agenților de poliție care efectuează controale în trafic.
[12] Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului 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 115, 6.5.2015, p. 1).
[13] Statele membre care au prezentat datele naționale au fost Austria, Belgia, Bulgaria, Danemarca, Estonia, Finlanda, Germania, Grecia, Italia, Irlanda, Letonia, Luxemburg, Malta, Polonia, Republica Slovacă, Slovenia, Spania, Suedia și Țările de Jos.

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

1. Controale

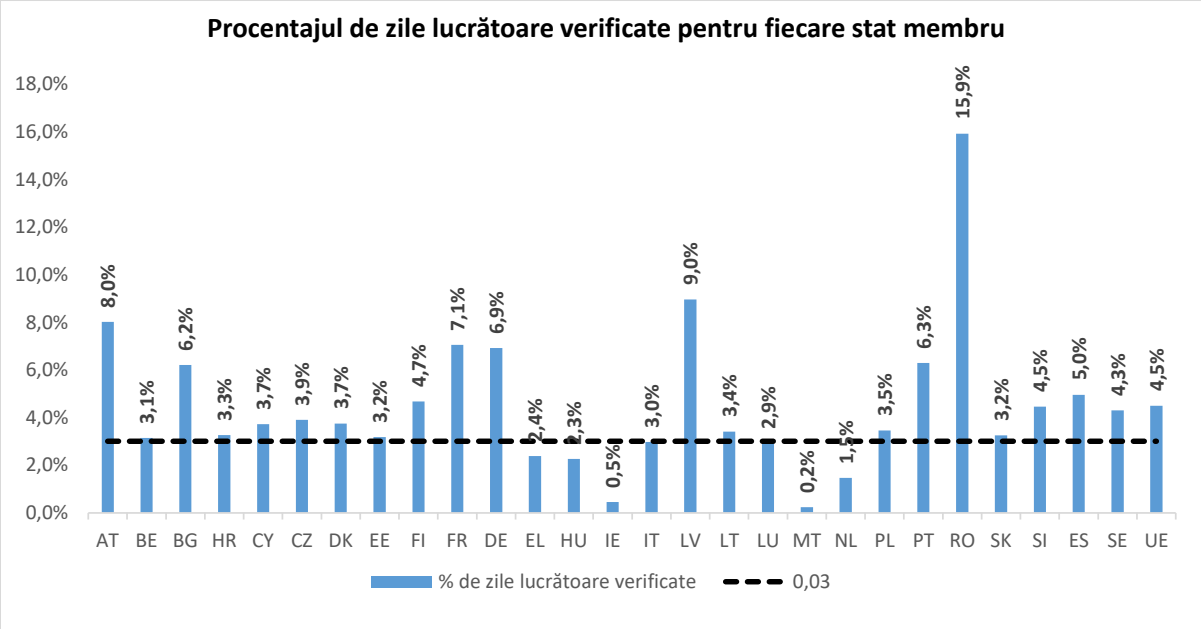
Articolul 2 din Directiva 2006/22/CE impune statelor membre obligația de a organiza un sistem de controale corespunzătoare și regulate în trafic și la sediile întreprinderilor care intră sub incidența dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006. Articolul menționat impune, de asemenea, ca numărul minim de controale să acopere cel puțin 3 % din zilele lucrate de conducătorii auto[14] ai vehiculelor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

Datele naționale arată că numărul total de zile lucrătoare[15] verificate în UE a scăzut de la aproximativ 119,0 milioane[16] în perioada 2017-2018 la 108,9 milioane de zile lucrătoare verificate în perioada de raportare actuală. Aceasta reprezintă o scădere cu 8 %. Analizând cifrele naționale, scăderea numărului de zile lucrătoare verificate este cea mai importantă în Malta (-901 %)[17], Irlanda (-69 %), Bulgaria (-59 %) și Portugalia (-47 %), în timp ce creșterea numărului de zile lucrătoare verificate este cea mai vizibilă în Grecia (+70 %) și România (+44 %).

Astfel cum se arată în figura 1 de mai jos, **media zilelor lucrătoare verificate la nivelul UE este de 4,5 %**, mai mare decât se prevede în directivă[18], dar prezintă o tendință descrescătoare comparativ cu perioadele de raportare anterioare (5,4 % în perioada 2017-2018 și 6,3 % în perioada 2015-2016).

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

[14] Această cifră se bazează, pentru fiecare stat membru, pe numărul de zile lucrătoare pentru perioada de doi ani și pe numărul de vehicule înmatriculate vizate de regulament în perioada respectivă.
[15] 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.
[16] Totalul de 125,7 milioane de zile lucrătoare verificate în perioada 2017-2018 a inclus Regatul Unit.
[17] Malta a informat că scăderea numărului de controale s-a datorat circumstanțelor legate de pandemia de COVID-19 și, de asemenea, plecării bruște a celor doi angajați care, la momentul respectiv, erau singurii responsabili de inspecțiile tahografelor. Autoritățile malteze au recunoscut necesitatea de a remedia imediat această problemă și de a iniția formarea a opt membri ai personalului pentru a se asigura că o astfel de situație nu se va mai repeta în viitor.
[18] În special în Austria, Bulgaria, Franța, Germania, Letonia, Portugalia și România, care au reprezentat 1/3 din zilele lucrătoare verificate.



Majoritatea statelor membre au verificat mai multe zile lucrătoare decât numărul minim prevăzut de directivă. Cu toate acestea, șase state membre nu au atins pragul de 3 %, și anume Grecia, Irlanda, Luxemburg, Malta, Țările de Jos și Ungaria. Acesta este același număr de țări ca în perioada de raportare precedentă, în care șase state membre nu au atins pragul de 3 % în perioada 2017-2018 (trei state membre în perioada 2015-2016). Dintre cele șase state membre[19] care nu au atins pragul de 3 % în perioada 2017-2018, numai Grecia, Irlanda și Țările de Jos au rămas în acest grup cu performanțe nesatisfăcătoare, celelalte trei state membre care li s-au alăturat înregistrând rezultate bune în perioada de raportare precedentă. Grecia și-a intensificat în mod semnificativ eforturile de asigurare a respectării legislației (în creștere de la 0,1 % în 2015-2016, 0,7 % în 2017-2018 la 2,4 % în perioada actuală), dar se situează în continuare sub prag.

Articolul 2 din Directiva 2006/22/CE stabilește și raportul dintre numărul de zile lucrătoare care trebuie să fie verificate în trafic și la sedii, și anume cel puțin 30 % și, respectiv, cel puțin 50 %. Această proporție este calculată pe baza numărului de controale realizate efectiv de autoritățile de aplicare a legii, și nu pe baza numărului minim de zile lucrătoare care trebuie verificate.

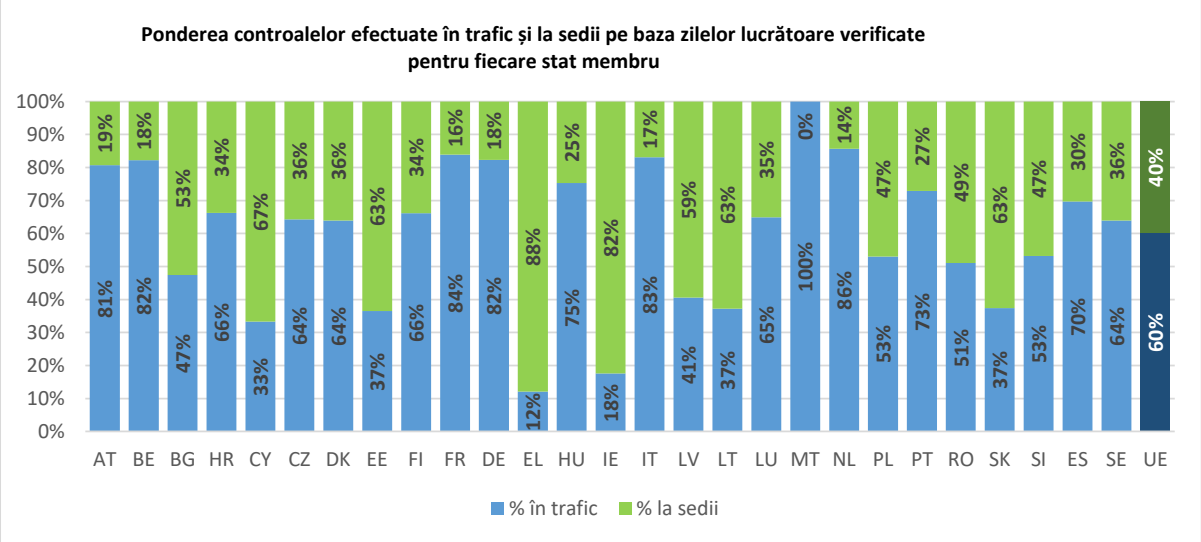
În medie, 60 % din zilele lucrătoare verificate au fost controlate în trafic, în timp ce 40 % au fost verificate prin controale la sedii. Aceasta reprezintă o scădere a controalelor în trafic comparativ cu ultima perioadă (73 % în 2017-2018) și o creștere pozitivă a controalelor la sedii comparativ cu ultima perioadă (27 % în 2017-2018). Această modificare poate fi explicată parțial de circumstanțele legate de pandemia de COVID-19. În majoritatea statelor membre, o mare parte a controalelor au fost efectuate în trafic. Grecia și Irlanda au raportat un număr redus de controale în trafic. Malta nu a raportat niciun control la sediu.

[19] Danemarca, Finlanda, Grecia, Irlanda, Lituania și Țările de Jos.

Doar șase state membre întrunesc ponderea echilibrată necesară între controalele efectuate în trafic și cele de la sedii[20], față de opt state membre în perioada 2017-2018.

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

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



1.1 Controalele în trafic

În total, 4 112 717[21] vehicule și 4 323 245 de conducători auto au făcut obiectul controalelor în trafic în întreaga UE, comparativ cu 4 982 439 de vehicule și 5 395 009 conducători auto care au făcut obiectul controalelor în perioada 2017-2018[22]. 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 conducerea. Diferențele dintre numărul de conducători auto și numărul de vehicule sunt prezente în principal în rapoartele din Belgia, Danemarca, Germania, Polonia, România și Slovenia.

Comparativ cu raportul pentru perioada 2017-2018, numărul raportat de vehicule verificate a scăzut cu 869 772 de vehicule. Aceasta se datorează în principal faptului că numărul de vehicule verificate de Regatul Unit (156 496 de vehicule în perioada 2017-2018) nu este inclus în prezentul raport, precum și unor scăderi semnificative ale numerelor raportate de Malta (-73 %), care nu au fost compensate de creșterile raportate de alte state membre[23].

Numărul conducătorilor auto controlați a scăzut cu 1 071 764 comparativ cu perioada 2017-2018. Această scădere este cauzată, de asemenea, de faptul că numărul conducătorilor auto

[20] Bulgaria, Cipru, Estonia, Letonia, Lituania și Slovacia.
[21] Lituania nu a raportat date.
[22] Cifrele pentru perioada 2017-2018 includ date din Regatul Unit (și anume 17 461 de întreprinderi). Fără datele din Regatul Unit, scăderea este de aproape 33 %.
[23] De exemplu, +81 % în Danemarca și 64 % în Luxemburg.

controlați de Regatul Unit (156 496 de conducători auto în perioada 2017-2018) nu este inclus în prezentul raport, precum și de efectele cumulate ale scăderilor din mai multe alte state membre.

În funcție de țara de înmatriculare a vehiculului, 63 % din vehiculele verificate erau vehicule naționale, 31 % proveneau din alte state membre ale UE și 6 % erau vehicule înmatriculate în țări terțe[24]. Per total, majoritatea vehiculelor verificate în trafic (aproximativ 91 % din numărul total) erau transportatori de mărfuri, în timp ce doar mai puțin de 10 % erau transportatori de persoane.

În perioada 2019-2020, 74 % din vehiculele verificate în trafic erau dotate cu un tahograf digital, comparativ cu 75 % în perioada de raportare anterioară. Prin urmare, nu există motive 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 2019-2020, au fost verificate 58 300[25] de întreprinderi de transport, ceea ce reprezintă o scădere de 44 % în comparație cu cele 104 104[26] întreprinderi de transport verificate în perioada 2017-2018. Inspectorii de la sedii au verificat aproximativ 34,3 milioane de zile lucrătoare, ceea ce reprezintă o creștere de aproximativ 2 % față de cele 33,7 milioane de zile lucrătoare din raportul anterior, chiar și ținând cont de absența controalelor la sedii din Malta și absența datelor din Regatul Unit. Per total, autoritățile de control ale statelor membre au verificat la sedii evidențele pentru 499 943 de conducători auto, ceea ce reprezintă o scădere cu 14 % față de cei 641 033 de conducători auto din perioada 2017-2018.

2. Încălcări

Toate cele 27 de state membre au furnizat date privind încălcările depistate, însă nu toate[27] au furnizat detalii cu privire la tipurile de încălcări. **Numărul total de încălcări raportate a fost de aproximativ 2,25 milioane, ceea ce reprezintă o scădere comparativ cu ultimul raport (3,41 milioane[28])**. Aceasta se poate explica prin faptul că au fost verificate mai puține zile lucrătoare. Ponderea încălcărilor depistate în trafic s-a menținut la un nivel constant de 60 % din totalul încălcărilor depistate (58 % 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 modificări. 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 2019-2020. Numărul încălcărilor privind pauzele a crescut de la 17 % la 19 %, în timp ce numărul încălcărilor privind înregistrările

[24] Lituania nu a furnizat aceste date. Ciprul a raportat că au fost verificate numai vehiculele naționale.
[25] Malta nu a furnizat aceste date.
[26] 86 643 de întreprinderi au fost verificate în perioada 2017-2018 fără Regatul Unit.
[27] Letonia nu a furnizat informații cu privire la tipurile de încălcări depistate în timpul controalelor efectuate la sedii.
[28] Sau 3,29 milioane fără Regatul Unit.

duratelor de conducere a scăzut de la 27 % la 26 %. Din totalul încălcărilor depistate, încălcările privind perioadele de repaus reprezintă 23 %, la fel ca în raportul anterior, cele privind tahografele[29] reprezintă 9 % (12 % în raportul anterior), iar lipsa/disponibilitatea înregistrărilor privind alte activități reprezintă 8 % (6 % în raportul anterior). Aceste evoluții sunt prezentate în figura 4 de mai jos.

Rata medie a încălcărilor, care este calculată pe baza a 100 de zile lucrătoare verificate la sedii și în trafic, a scăzut de la 2,7 în 2017-2018 la 2,1 în perioada de raportare actuală. **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 efectuate la sedii comparativ cu cele efectuate ad-hoc în trafic.** Cu toate acestea, rata de depistare la sedii a scăzut comparativ cu ultima perioadă de raportare.

Figura 3: Categorii de încălcări în trafic și la sedii pentru perioada 2019-2020

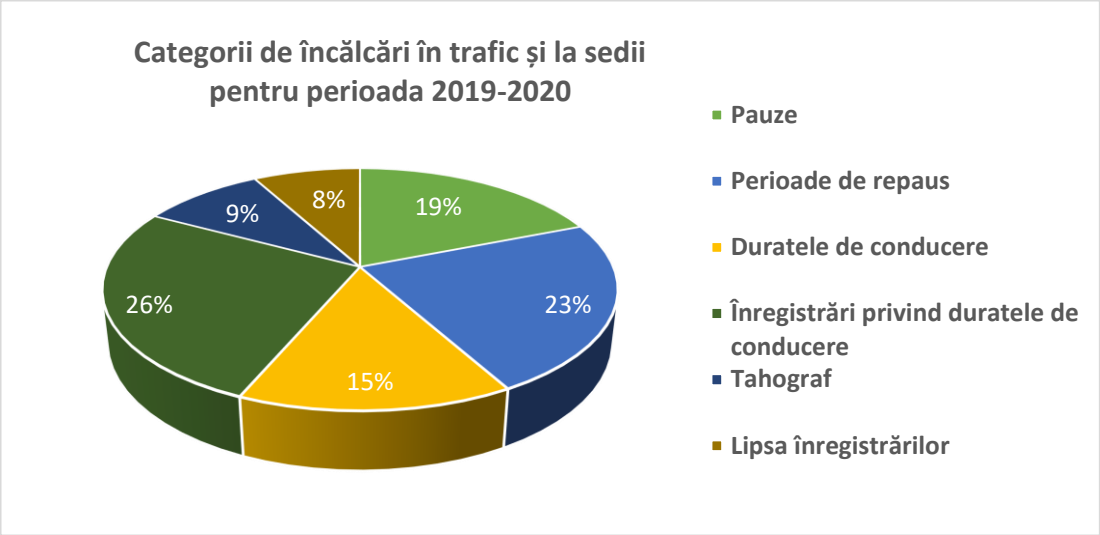
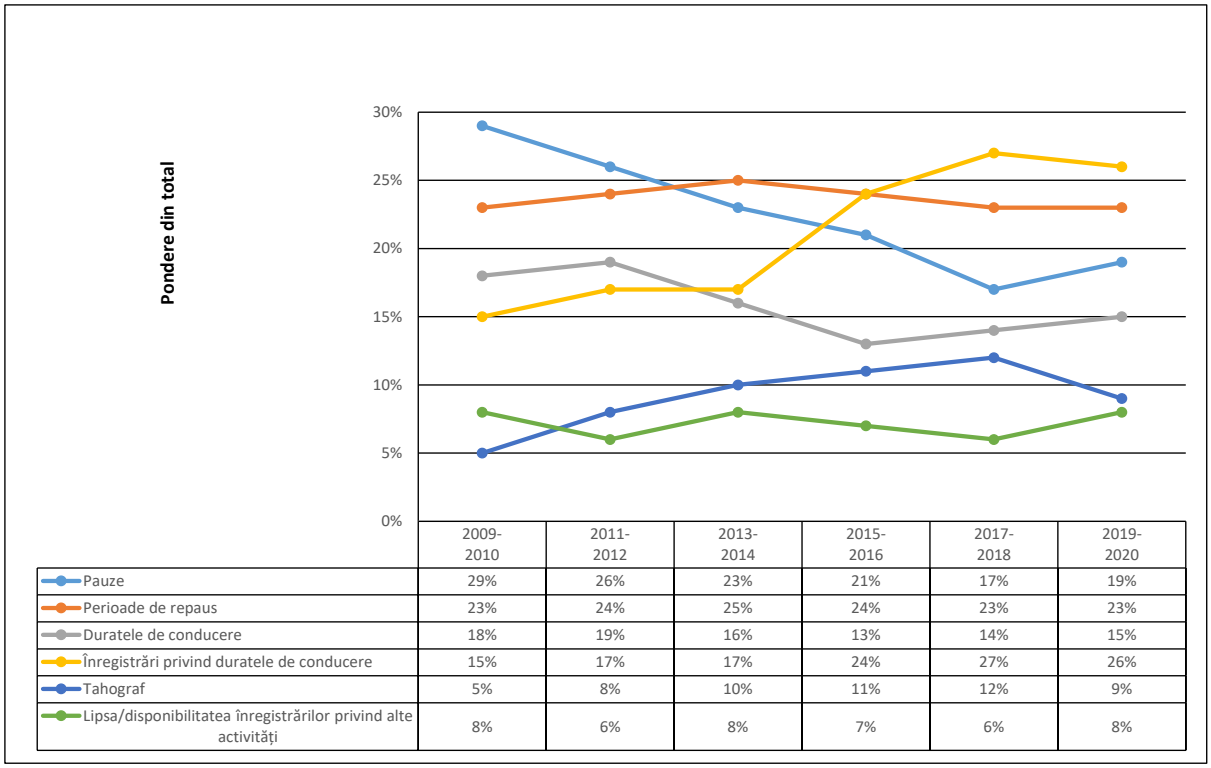


Figura 4: Categorii de încălcări în trafic și la sedii în ultimii 10 ani

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



	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020
Pauze	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Perioade de repaus	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Duratele de conducere	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Înregistrări privind duratele de conducere	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Tahograf	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Lipsa/disponibilitatea înregistrărilor privind alte activități	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1. Încălcări depistate în trafic

Aproximativ 1,36 milioane de încălcări au fost depistate în trafic în **perioada 2019-2020, ceea ce reprezintă cu 30 % mai puține în comparație cu aproximativ 1,94 milioane de încălcări în perioada 2017-2018**[30]. Media de la nivelul UE a încălcărilor depistate în trafic a scăzut de la 2,11 la 1,82 pe 100 de zile lucrătoare verificate. În medie, s-a constatat că 53 % 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 63 %.

2.2. Încălcări depistate la sedii

Numărul de încălcări depistate la sedii a fost de aproximativ 890 000, ceea ce reprezintă o scădere semnificativă comparativ cu ultimul raport (1,46 milioane). Rata medie de depistare a încălcărilor pe 100 de zile lucrătoare verificate a scăzut de la 4,35 la 2,59, ceea ce reprezintă o scădere de 40 % comparativ cu perioada 2017-2018. Rata medie a încălcărilor depistate la sedii pe întreprindere a crescut ușor, de la 14 încălcări pe întreprindere în perioada 2017-2018 la peste 15 încălcări pe întreprindere.

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

În actuala perioadă de raportare, 54 679 de agenți de control (față de 61 558 în perioada 2017-2018) au fost implicați în controale în întreaga UE. Aceasta este o tendință constantă de scădere, chiar dacă se ia în considerare faptul că cifrele din Regatul Unit din perioada de raportare anterioară (și anume 588 de agenți de control) nu sunt incluse.

[30] Sau aproximativ 1,84 milioane de încălcări fără Regatul Unit.

20 058 de agenți de control au fost instruiți să analizeze înregistrările tahografelor digitale (față de 21 786 în perioada 2017-2018). Unitățile de echipamente puse la dispoziția agenților de control pentru analiza înregistrărilor tahografelor a crescut de la 9 677 în perioada 2017-2018 la 13 067 în perioada 2019-2020.

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 cauza C-834/18[31] din 10 aprilie 2019. Curtea a statuat că termenul „perioadă de repaus săptămânal", în sensul articolului 8 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, nu trebuie neapărat să se încheie în cursul „săptămânii", astfel cum este definită la articolul 4 litera (i) din regulamentul respectiv.

4. Cooperarea dintre statele membre

În conformitate cu articolul 5 din Directiva 2006/22/CE, statele membre sunt obligate să efectueze cel puțin șase controale concertate în trafic pe an împreună cu cel puțin încă un 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 transportului rutier, și anume îmbunătățirea condițiilor de lucru, concurența loială și îmbunătățirea siguranței rutiere. Pachetul privind mobilitatea I[32], care a fost adoptat în iulie 2020 și a început să se aplice (parțial) la 20 august 2020, urmărește să promoveze și să consolideze cooperarea și asistența reciprocă între statele membre și să asigure o aplicare mai eficace și mai consecventă a normelor în vigoare. În plus, Autoritatea Europeană a Muncii (ELA), care a fost instituită în 2019[33] cu obiectivul general de a asigura o mobilitate echitabilă a forței de muncă pe piața internă, și-a început activitățile de informare, de formare și de sprijinire a aplicării legislației în domeniul transportului rutier. Una dintre sarcinile principale ale Autorității Europene a Muncii constă în sprijinirea cooperării dintre statele membre în ceea ce privește aplicarea transfrontalieră a legii și facilitarea inspecțiilor comune, inclusiv în domeniul normelor sociale ale UE din sectorul transportului rutier.

Din cauza crizei provocate de pandemia de COVID-19, multe dintre acțiunile comune prevăzute de aplicare a legii nu s-au putut desfășura în 2020. Cu toate acestea, chiar și în ceea ce privește anul 2019, 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.

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/en/.

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

[33] 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).

Dintre cele 14 state membre care au furnizat informații cu privire la controale[34], 12 state membre[35] 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 cazul perioadei de raportare anterioare, majoritatea statelor membre au indicat că această cooperare s-a desfășurat în cadrul Euro Contrôle Route (ECR).

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 trebuie să prezinte un raport cu privire la aplicarea acesteia, indicând punctele de vedere ale partenerilor sociali.

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

Directiva stabilește norme care reglementează, printre altele, pauzele corespunzătoare pe parcursul perioadei de muncă, 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 privind timpul de lucru specifice sectorului transportului rutier, această directivă este considerată *lex specialis* față de Directiva 2003/88/CE[36], 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

Un număr de state membre și de parteneri sociali au raportat anumite probleme legate de punerea în aplicare a directivei. Autoritățile germane au raportat o lipsă generală de cunoaștere a legislației privind duratele de conducere și timpul de lucru în rândul angajatorilor. Conform informațiilor raportate, timpul de lucru pentru lucrătorii mobili este, de obicei, verificat din punctul de vedere al conformității numai în cadrul controalelor privind legislația referitoare la duratele de conducere și, în general, nu este respectat în mod suficient.

Malta a informat că, în cazul vehiculelor pentru care nu este prevăzută obligația utilizării tahografelor în conformitate cu derogarea prevăzută la articolul 13 alineatul (1) litera (e) din Regulamentul privind duratele de conducere, măsurarea timpului de lucru se face prin mijloacele existente de măsurare a timpului de lucru al conducătorului auto, de exemplu, ceasurile de pontaj.

Unele state membre au raportat lipsa inspectorilor responsabili cu controlul timpului de lucru. Autoritățile italiene au semnalat problema atingerii procentului minim necesar de 50 % controale la sedii. Principalele probleme sunt cauzate de complexitatea deosebită a

[34] Belgia, Republica Cehă, Cipru, Croația, Danemarca, Finlanda, Grecia, Malta, Portugalia, Slovenia și Țările de Jos. Ungaria și Malta au informat că nu au fost efectuate controale concertate.
[35] Austria, Franța, Germania, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Polonia, România, Slovacia și Spania.
[36] 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).

controalelor în acest sector și de efortul considerabil necesar în ceea ce privește resursele umane. În timpul inspecțiilor la sedii, pe lângă controalele privind respectarea legislației sociale a UE, se verifică, de asemenea, securitatea socială și statutul salarial al lucrătorilor.

Suedia a raportat cu privire la metoda utilizată de autoritățile de control pentru a monitoriza respectarea părții din legislația socială cu privire la care partenerii sociali au încheiat acorduri, de exemplu în ceea ce privește munca de noapte. În astfel de cazuri, autoritățile suedeze nu numai că trimit cereri scrise angajatorilor și conducătorilor auto independenți, ci și contactează personal conducătorii auto care fac obiectul inspecției. Obiectivul este de a crește gradul de conștientizare cu privire la norme și de a declanșa schimbări de comportament.

O serie de autorități au raportat, de asemenea, că sunt necesare clarificări suplimentare cu privire la unele definiții din Directiva 2002/15/CE. În Germania, un land a solicitat clarificări suplimentare cu privire la modul de gestionare 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”.

În cele din urmă, unele autorități naționale au raportat dificultăți în ceea ce privește verificarea 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.

În schimb, Bulgaria 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

O serie de state membre au raportat că în perioada 2019-2020, instanțele naționale au oferit o interpretare judiciară a anumitor dispoziții ale Directivei 2002/15/CE. Suedia a reiterat faptul că așteaptă 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. Suedia a informat, de asemenea, cu privire la soluționarea altor câteva litigii privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE de către tribunalele de primă instanță, precum și cu privire la faptul că nu au existat decizii ale Curții Supreme. Aceeași situație a fost raportată de Estonia, care a confirmat că, în general, transpunerea Directivei 2002/15/CE nu a creat probleme sociale în perioada 2019-2020 în Estonia.

Spania a avut o serie de acțiuni în justiție legate de timpul de lucru, pauze, perioadele de disponibilitate și contractele colective de muncă referitoare, de exemplu, la calcularea orelor

de prezență la dispoziția angajatorului, la plățile pentru perioade de disponibilitate ce depășesc 20 de ore, precum și la plata diurnelor.

4. Încălcări ale normelor privind timpul de lucru

Doar unsprezece state membre[37] au furnizat date cantitative cu privire la încălcările depistate, chiar dacă unele dintre acestea nu au fost complete. Acest număr este ușor mai ridicat comparativ cu perioada de raportare anterioară, când nouă state membre[38] au furnizat aceste informații. Numărul insuficient de contribuții nu permite formularea unor concluzii relevante la nivelul întregii UE.

Unele state membre au indicat faptul că există posibilitatea corectării comportamentului într-un anumit termen pentru a se evita impunerea unei sancțiuni. Autoritățile de aplicare a legii vor aplica sancțiuni numai în cazurile în care deficiența nu a fost remediată. În această privință, industria suedeză a raportat că absența unor sancțiuni directe a fost apreciată, deoarece oferă angajatorilor și lucrătorilor care desfășoară o activitate independentă posibilitatea de a introduce modalități noi de lucru, utilizând tehnologii noi sau schimbând procedurile, în vederea îmbunătățirii respectării legislației.

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, zece state membre[39] au indicat în mod clar faptul că partenerii sociali au fost consultați în scopul acestui exercițiu de raportare. Acest număr este ușor mai scăzut comparativ cu ultimul raport[40], 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 șase din cele zece state membre[41], 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. Prezentare generală a activităților de asigurare a respectării Directivei 96/53/CE a Consiliului

1. Controale

[37] Austria, Republica Cehă, Cipru, Finlanda, Germania, Italia, Luxemburg, Polonia, Slovacia, Spania și Ungaria.
[38] Austria, Republica Cehă, Cipru, Finlanda, Franța, Irlanda, Luxemburg și Polonia.
[39] Cipru, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Italia, Polonia, Portugalia, Slovacia și Suedia.
[40] Ultimul raport a indicat 12 state membre, inclusiv Regatul Unit.
[41] Franța, Germania, Italia, Polonia, Portugalia și Suedia.

Articolul 10d alineatul (1) din Directiva 96/53/CE a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2015/719, prevede că, până la 27 mai 2021, statele membre trebuie să ia măsuri specifice în scopul identificării în mod automat a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutății maxime autorizate și care, prin urmare, ar trebui verificate de autoritățile lor competente în vederea asigurării conformității cu cerințele prevăzute de Directiva privind greutatea și dimensiunile. Potrivit informațiilor furnizate de statele membre, Irlanda și Germania utilizează un sistem automat de cântărire cel puțin din 2019. Articolul 10d alineatul (1) prevede, de asemenea, posibilitatea de a utiliza sistemele automate pentru a stabili în mod direct încălcările și a impune sancțiuni, caz în care sistemele respective trebuie să fie certificate. Potrivit informațiilor furnizate de statele membre, niciun stat membru nu a ales să instaleze sisteme certificate. Prin urmare, după ce vehiculele grele aflate în circulație suspectate că depășesc greutatea maximă autorizată au fost identificate prin intermediul unor sisteme automate, aceste vehicule au trebuit supuse unui control suplimentar al greutății în trafic, cu ajutorul unor cântare certificate pentru a stabili eventualele încălcări.

În plus, articolul 10d alineatul (2) prevede că statele membre trebuie să efectueze în fiecare an calendaristic un **număr adecvat de controale privind greutatea** vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație, **proporțional cu numărul total de vehicule inspectate anual** pe teritoriul lor. Cu toate acestea, Directiva 96/53/CE a Consiliului nu prevede o interpretare a ceea ce poate fi considerat „proporțional”, oferind statelor membre o anumită marjă de interpretare în ceea ce privește modul în care pun în aplicare această normă. Pe de altă parte, Directiva 96/53/CE a Consiliului nu impune statelor membre să comunice numărul total de vehicule inspectate anual pe teritoriile lor, ceea ce ar fi necesar pentru a compara și a obține informații cu privire la ponderea reală a controalelor privind greutatea maximă efectuate.

1.1 Controalele în trafic

În total, aproximativ **17 milioane de vehicule și ansambluri de vehicule au fost controlate în trafic în 2019 și 2020** (11 350 448 de vehicule în 2019 și 5 810 609 în 2020) pe teritoriile celor nouăsprezece state membre care au furnizat date integral sau parțial. Numărul controalelor efectuate este extrem de inegal: Irlanda a efectuat cel mai mare număr de controale (aproximativ 12,6 milioane de controale), urmată la mare distanță de Polonia (aproximativ 3 milioane de controale) și Italia (aproape 600 000 de controale). Acest fapt poate fi atribuit utilizării exclusive a sistemelor automate de cântărire în Irlanda[42].

Potrivit seturilor de date comparabile din șaisprezece state membre[43], numărul controalelor a crescut cu 2 % pe teritoriile lor.

1.2 Încălcări

[42] Toate controalele raportate de Irlanda sunt efectuate prin intermediul unor sisteme de cântărire în mers (*Weigh In Motion* - WIM).

[43] Statele membre care au prezentat datele naționale pentru întreaga perioadă 2017-2018 au fost Austria, Belgia, Bulgaria, Danemarca, Estonia, Finlanda, Germania, Grecia, Italia, Letonia, Luxemburg, Polonia, Republica Slovacă, Slovenia, Spania și Țările de Jos.

Mai mult de o jumătate de milion de încălcări pentru depășirea greutății maxime sau a greutății maxime pe osie au fost depistate în nouăsprezece state membre (285 065 de încălcări în 2019 și 287 547 în 2020).

Potrivit seturilor de date comparabile din șaisprezece state membre[44] pentru perioada 2017-2018, numărul încălcărilor depistate pe teritoriile lor a crescut cu 4 % în perioada 2019-2020.

În ansamblu, conform datelor disponibile, **3,3 % din vehiculele sau ansamblurile de vehicule controlate au fost supraîncărcate**. Acest procent variază de la 4,9 % în 2019 la 2,5 % în 2020, ceea ce ar putea sugera, având în vedere numărul similar de controale efectuate în acești doi ani, că nivelul de respectare a normelor privind greutatea a crescut. Cu toate acestea, cifrele variază foarte mult de la un stat membru la altul și există și alte circumstanțe, cum ar fi locațiile, zilele și orele alese pentru controalele în trafic și experiența/formarea agenților însărcinați cu asigurarea respectării legii care efectuează controalele, care pot influența în mod semnificativ eficiența acestor controale, în conformitate cu informațiile furnizate de statele membre. Ca exemplu al variațiilor dintre statele membre, Estonia raportează 2 166 de încălcări depistate din 2 929 de controale efectuate (o eficacitate de 72,2 %), în timp ce Polonia raportează 7 217 încălcări depistate din 3 050 851 de controale efectuate (o eficacitate de 0,2 %).

IV. 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 2019-2020 s-au menținut constante comparativ cu perioada 2017-2018.

Cu toate acestea, o comparație directă a punerii în aplicare și a asigurării respectării normelor sociale ale UE în domeniul transportului rutier în cele două perioade de raportare, 2017-2018 și 2019-2020, nu este posibilă din cauza situației specifice legate de criza provocată de pandemia de COVID-19 și a faptului că Regatul Unit nu mai este obligat să raporteze cu privire la activitățile sale de aplicare a legii.

Criza provocată de pandemia de COVID-19 a avut un impact negativ asupra numărului de controale și de acțiuni concertate desfășurate de statele membre. Cu toate acestea, pot fi menționate unele tendințe.

Se înregistrează în continuare o scădere continuă a numărului de zile lucrătoare verificate. 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. Scăderea a fost observată, de asemenea, în ceea ce privește numărul de întreprinderi de transport controlate la sedii. În același timp, raportul dintre numărul de zile lucrătoare verificate în trafic și la sedii s-a schimbat în favoarea zilelor lucrătoare verificate la sedii (60 % în trafic și

[44] Statele membre care au prezentat datele naționale pentru întreaga perioadă 2017-2018 au fost Austria, Belgia, Bulgaria, Danemarca, Estonia, Finlanda, Germania, Grecia, Italia, Letonia, Luxemburg, Polonia, Republica Slovacă, Slovenia, Spania și Țările de Jos.

40 % la sedii, iar în ultimul raport 73 % și, respectiv, 27 %), ceea ce reprezintă o evoluție pozitivă, aducând raportul acestor două tipuri de controale mai aproape de cerințele legale.

Atât numărul de încălcări depistate la sedii, cât și numărul de încălcări depistate în trafic au scăzut în comparație cu ultimul raport, aspect ce poate fi explicat prin numărul redus de controale efectuate. 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 efectuate la sedii comparativ cu cele efectuate ad-hoc în trafic. Cu toate acestea, rata de depistare la sedii a scăzut comparativ cu ultima perioadă de raportare.

Ratele de depistare a încălcărilor variază semnificativ pe teritoriul UE (de la 0,12 la 8,39). Acest fapt, combinat cu tendința de scădere a numărului de zile lucrătoare verificate și cu capacitățile limitate de asigurare a respectării legii (resurse umane și financiare, competențe și echipamente de control) din statele membre, indică necesitatea unei mai bune direcționări a controalelor. 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[45]. Comisia va adopta un act de punere în aplicare privind modalitățile acestui acces[46]. În plus, Comisia va analiza modul în care tehnologiile de digitalizare și automatizare ar putea contribui la un control al conformității mai inteligent (mai eficace, mai eficient, mai informatizat, bazat pe accesul la date digitale și pe schimbul de date digitale).

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.

Ponderile diferitelor tipuri de încălcări sunt în continuare asemănătoare celor din perioada de raportare anterioară. La sedii, încălcările legate de înregistrările duratelor de conducere se ridică la aproape jumătate 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 perioadele de odihnă 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 calitative detaliate 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 intenta acțiune în justiție împotriva statelor membre pentru

[46] În conformitate cu articolul 16 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2020/1055.

nerespectarea cerinței de comunicare a informațiilor prevăzute la articolul 13 din Directiva 2002/15/CE.

În ceea ce privește **punerea în aplicare a Directivei 96/53/CE a Consiliului**, lipsa de informații din partea unui număr mare de state membre **îngreunează formularea unor concluzii**. În acest context, rezultatul general este că, deși nivelurile globale de asigurare a respectării normelor și de conformitate pentru perioada 2019-2020 au înregistrat o ușoară creștere (cu 2 % mai multe controale și cu 4 % mai multe încălcări depistate în comparație cu perioada 2017-2018), există **diferențe semnificative între statele membre** în ceea ce privește numărul de controale și de încălcări depistate într-o perioadă dată.

Aceste diferențe pot fi observate și în ceea ce privește eficiența controalelor, măsurată ca procent de încălcări depistate per control efectuat.

Având în vedere că sistemele de cântărire în mers trebuie să fie implementate în toate statele membre începând cu 27 mai 2021, analiza viitoare a datelor și compararea cu seturile actuale de date vor fi esențiale pentru a trage concluzii cu privire la performanța și eficiența acestor sisteme automate.

Nu se poate ajunge la nicio concluzie generală în ceea ce privește **caracterul adecvat și proporțional al controalelor privind greutatea maximă.** Acest fapt se datorează, pe de o parte, lipsei unor criterii obiective și uniforme pentru definirea „proporționalității” în textul juridic. Spre deosebire de criteriul de 3 % prevăzut la articolul 2 din Directiva 2006/22/CE, Directiva 96/53/CE a Consiliului oferă statelor membre o anumită marjă de apreciere în ceea ce privește modul în care pun în aplicare această normă. Pe de altă parte, Directiva privind greutatea și dimensiunile nu impune statelor membre să comunice numărul total de vehicule inspectate anual pe teritoriul lor, ceea ce împiedică evaluarea proporționalității controalelor în materie de greutate și din punctul de vedere al existenței unui raport constant, și anume cu cât este mai mare numărul de vehicule inspectate pe teritoriul unui stat membru, cu atât se va impune efectuarea mai multor verificări ale greutății vehiculelor.

Comisia consideră că nivelurile generale de asigurare a respectării normelor și de conformitate în urma aplicării Pachetului privind mobilitatea I vor fi îmbunătățite în viitoarele perioade de raportare. Un act de punere în aplicare adoptat de Comisie cu privire la o formulă armonizată de clasificare în funcție de gradul de risc[47] 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 va oferi autorităților de aplicare a legii un instrument de selectare a vehiculelor pe care să le verifice. Toate acestea ar trebui să reducă numărul de controale inutile și să economisească resurse atât din partea autorităților de aplicare a legii, cât și a conducătorilor auto.

[47] 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).

Comisia va monitoriza în continuare punerea în aplicare a normelor sociale în sectorul transportului rutier 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.

Comisia insistă asupra importanței transmiterii de către statele membre a unor seturi complete de date privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE și asigurarea respectării acesteia, precum și privind punerea în aplicare a Directivei 96/53/CE a Consiliului pentru următoarea perioadă de raportare, pentru a îndeplini cerințele prevăzute 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.