KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.4.2023 r.
COM(2023) 183 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

na temat wykonania w latach 2019-2020 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz dyrektywy 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (31. sprawozdanie Komisji w sprawie wdrażania przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego) i na temat kontroli przeprowadzonych na podstawie dyrektywy Rady 96/53/WE ustanawiającej dla pojazdów ciężkich maksymalne dopuszczalne wymiary oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia

{SWD(2023) 74 final}

Wprowadzenie

W niniejszym sprawozdaniu przedstawiono przegląd wdrażania unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym w państwach członkowskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2020 r. W sprawozdaniu podkreślono kluczowe wyzwania, jeżeli chodzi o egzekwowanie i stosowanie odpowiednich przepisów prawnych, które określono w czterech następujących aktach ustawodawczych:

1) w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006[1] (znanym również jako **rozporządzenie w sprawie czasu prowadzenia pojazdu**), w którym ustanowiono minimalne wymogi dotyczące dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku;

2) w dyrektywie 2002/15/WE[2] (znanej również jako **dyrektywa w sprawie czasu pracy w transporcie drogowym**), w której określono przepisy dotyczące organizacji czasu pracy pracowników mobilnych. Ustanowiono w niej wymogi dotyczące maksymalnego tygodniowego czasu pracy, minimalnych przerw w pracy i pracy w porze nocnej. Dyrektywa ta ma zastosowanie do kierowców objętych zakresem rozporządzenia w sprawie czasu prowadzenia pojazdu;

3) w dyrektywie 2006/22/WE[3] (znanej również jako **dyrektywa o egzekwowaniu**), w której ustanowiono minimalne poziomy kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw transportowych w celu sprawdzania przestrzegania przepisów rozporządzenia w sprawie czasu prowadzenia pojazdu;

4) w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014[4] (znanym również jako **rozporządzenie w sprawie tachografów**), w którym określono wymogi dotyczące montowania i zastosowania tachografów w pojazdach objętych zakresem rozporządzenia w sprawie czasu prowadzenia pojazdu.

W niniejszym sprawozdaniu zawarto również analizę wdrożenia dyrektywy Rady 96/53/WE[5] (znanej również jako **dyrektywa w sprawie wymiarów i obciążeń**) ustanawiającej dla

[1] Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

[2] Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

[3] Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 164/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).

[4] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

[5] Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym

pojazdów ciężkich maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, zgodnie z art. 10g tej dyrektywy.

W niniejszym sprawozdaniu, którego podstawę stanowią art. 17 rozporządzenia w sprawie czasu prowadzenia pojazdu oraz art. 13 dyrektywy w sprawie czasu pracy w transporcie drogowym[6] i art. 10g dyrektywy w sprawie wymiarów i obciążeń[7], zawarto ilościowe i jakościowe dane na temat przeprowadzonych przez organy kontrolne państw członkowskich kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw, jak również na temat wykrytych wykroczeń.

Niniejsze sprawozdanie podzielono na trzy sekcje. W sekcji I przedstawiono analizę danych krajowych dotyczących kontroli i wykroczeń w ramach wdrażania dyrektywy 2006/22/WE i rozporządzenia (WE) nr 561/2006, a w sekcji II opisano proces wdrażania przez państwa członkowskie dyrektywy 2002/15/WE. W sekcji III przedstawiono analizę krajowych danych dotyczących kontroli i wykroczeń w ramach wdrażania dyrektywy Rady 96/53/WE. W sekcji IV ujęto główne wnioski z niniejszego sprawozdania. Uzupełnienie sprawozdania Komisji stanowi dokument roboczy służb Komisji, który zawiera informacje uzupełniające dotyczące kar oraz współpracy między państwami członkowskimi, uwagi przedstawione przez organy kontrolne, a także inne bardziej szczegółowe dane statystyczne dotyczące wdrażania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i dyrektywy 2002/15/WE. Wspomniany dokument roboczy nie stanowi uzupełnienia informacji dotyczących dyrektywy Rady 96/53/WE.

Przekazywanie danych

Krajowe sprawozdania z wykonania przepisów dyrektywy 2002/15/WE i rozporządzenia (WE) nr 561/2006 muszą zostać przekazane do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu danego dwuletniego okresu sprawozdawczego, na znormalizowanym formularzu sprawozdawczym ustanowionym decyzją wykonawczą Komisji z dnia 30 marca 2017 r.[8] Termin składania sprawozdań za lata 2019–2020 upłynął w dniu 30 września 2021 r.

Wszystkie państwa członkowskie przekazały dane krajowe dotyczące wdrażania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, jednak wiele z nich zrobiło to po terminie. Państwa

---

i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

[6] W art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 zobowiązano państwa członkowskie do przekazywania co dwa lata informacji niezbędnych Komisji do sporządzenia sprawozdania dotyczącego stosowania tego rozporządzenia i postępów w objętych nim dziedzinach. Art. 13 dyrektywy 2002/15/WE stanowi, że państwa członkowskie przedstawiają Komisji sprawozdania w sprawie wykonania tej dyrektywy, wskazując poglądy obu stron branży. Sprawozdania dotyczące wykonania dyrektywy 2002/15/WE i rozporządzenia (WE) nr 561/2006 mogą być składane w formie jednego dokumentu, ponieważ oba te akty ustawodawcze obejmują ten sam dwuletni okres sprawozdawczy i ustanawiają wzajemnie uzupełniające się przepisy mające zastosowanie do kierowców zawodowych.

[7] W art. 10g dyrektywy Rady 96/53/WE zobowiązano państwa członkowskie do przekazywania co dwa lata niezbędnych informacji dotyczących liczby przeprowadzonych kontroli pojazdów ciężkich oraz liczby pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenie. Art. 10g dyrektywy Rady 96/53/WE stanowi, że informacje te mogą być częścią informacji przedkładanych zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

[8] C(2017) 1927 final.

członkowskie przekazały szczegółowe dane statystyczne dotyczące kontroli zgodności przeprowadzanych na drogach i na terenie przedsiębiorstw według wymaganego podziału. Niektóre z nich nie dostarczyły jednak danych uporządkowanych według wymaganych kategorii, np. danych posegregowanych według rodzaju tachografu[9] i rodzaju wykroczenia[10]. Niektóre państwa członkowskie wyjaśniły powody, dla których nie dostarczyły wszystkich wymaganych informacji[11].

Tylko 22 państwa członkowskie przedstawiły informacje dotyczące wdrażania dyrektywy 2002/15/WE, aczkolwiek niekiedy bardzo ograniczone, a jedynie 18 państw członkowskich przekazało dane statystyczne dotyczące kontroli i ich wyników. Brak danych ilościowych z państw członkowskich utrudnia ocenę.

Ponieważ obowiązki sprawozdawcze w zakresie wdrażania przepisów socjalnych oraz dyrektywy w sprawie wymiarów i obciążeń odnoszą się do tego samego okresu, Komisja uznała za stosowne połączenie ustaleń z kontroli w jednym wspólnym sprawozdaniu. Dyrektywę w sprawie wymiarów i obciążeń zmieniono dyrektywą (UE) 2015/719[12] wprowadzającą w art. 10g obowiązek sprawozdawczy dla państw członkowskich od 7 maja 2017 r. Informacje krajowe należy przekazać do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu danego dwuletniego okresu sprawozdawczego. Termin składania sprawozdań za lata 2019–2020 upłynął w dniu 30 września 2021 r. Państwom członkowskim udostępniono szablon w formie pliku Excel, aby ułatwić im składanie sprawozdań.

Informacje krajowe przekazało dziewiętnaście państw członkowskich[13], z których tylko Polska przesłała swoje sprawozdanie w terminie. Wszystkie państwa członkowskie oprócz Polski przekazały informacje w podziale na lata, a Irlandia przekazała informacje w podziale na kwartały roku i rodzaj pojazdów (towarowe i pasażerskie). W niektórych przypadkach informacje były jednak niekompletne. Malta poinformowała, że nie była w stanie dostarczyć danych za 2019 r. ze względu na poważną usterkę w jej systemie ważenia. Niemcy wskazały, że przekazane przez nie informacje odnoszą się do kontroli przeprowadzanych przez Federalny Urząd ds. Transportu Towarowego oraz że nie dysponują jednolitymi danymi statystycznymi dotyczącymi kontroli w ramach zobowiązań federalnych. Belgia poinformowała o szczątkowej liczbie pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenie, a liczba przeprowadzonych kontroli tych pojazdów lub

[9] Było tak w przypadku Litwy, która poinformowała, że dane te nie były dostępne z powodu błędu technicznego.

[10] Łotwa nie przedstawiła takiej kategoryzacji w odniesieniu do wykroczeń odnotowanych na terenie przedsiębiorstw.

[11] Władze francuskie poinformowały, że w przeciwieństwie do poprzednich lat dane z Ministerstwa Pracy, odpowiadające około połowie krajowych obowiązków kontrolnych w przedsiębiorstwach, nie mogły zostać pobrane z systemu informacyjnego. Polska poinformowała, że nie dysponuje danymi dotyczącymi liczby policjantów prowadzących kontrole drogowe.

[12] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1).

[13] Państwa członkowskie, które przekazały swoje dane krajowe, to Belgia, Bułgaria, Dania, Niemcy, Estonia, Irlandia, Grecja, Hiszpania, Włochy, Łotwa, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Austria, Polska, Słowenia, Słowacja, Finlandia i Szwecja.

zespołów pojazdów była nieznana zarówno w odniesieniu do 2019 r., jak i 2020 r. Republika Czeska, Francja, Chorwacja, Cypr, Litwa, Węgry, Portugalia i Rumunia nie przekazały swoich danych krajowych w ramach sprawozdawczości za lata 2019–2020. Brak danych ilościowych dotyczących wszystkich państw członkowskich nie pozwala na dokonanie kompleksowej oceny.

I. Przegląd działań w zakresie egzekwowania przepisów dyrektywy 2006/22/WE i rozporządzenia (WE) nr 561/2006

1. Kontrole

W art. 2 dyrektywy 2006/22/WE zobowiązano państwa członkowskie do zorganizowania systemu odpowiednich, regularnych kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw podlegających przepisom rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Artykuł ten stanowi również, że minimalna liczba kontroli powinna obejmować co najmniej 3 % dni przepracowanych przez kierowców[14] pojazdów objętych zakresem rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Z danych krajowych wynika, że całkowita liczba skontrolowanych dni roboczych[15] w UE zmniejszyła się z około 119,0 mln[16] w latach 2017–2018 do 108,9 mln skontrolowanych dni roboczych w bieżącym okresie sprawozdawczym. Stanowi to spadek o 8 %. Biorąc pod uwagę dane z poszczególnych krajów, spadek liczby skontrolowanych dni roboczych jest najbardziej znaczący na Malcie (-901 %)[17], w Irlandii (-69 %), Bułgarii (-59 %) i Portugalii (-47 %), natomiast wzrost liczby skontrolowanych dni roboczych jest najbardziej widoczny w Grecji (+70 %) i Rumunii (+44 %).

Jak pokazano na wykresie 1 poniżej, **unijna średnia skontrolowanych dni roboczych wynosi 4,5 %** i jest to wartość wyższa niż wymagana na podstawie dyrektywy[18], ale wykazuje tendencję malejącą w porównaniu z poprzednimi okresami sprawozdawczymi (5,4 % w latach 2017–2018 i 6,3 % w latach 2015–2016).

Wykres 1: Odsetek skontrolowanych dni roboczych w poszczególnych państwach członkowskich

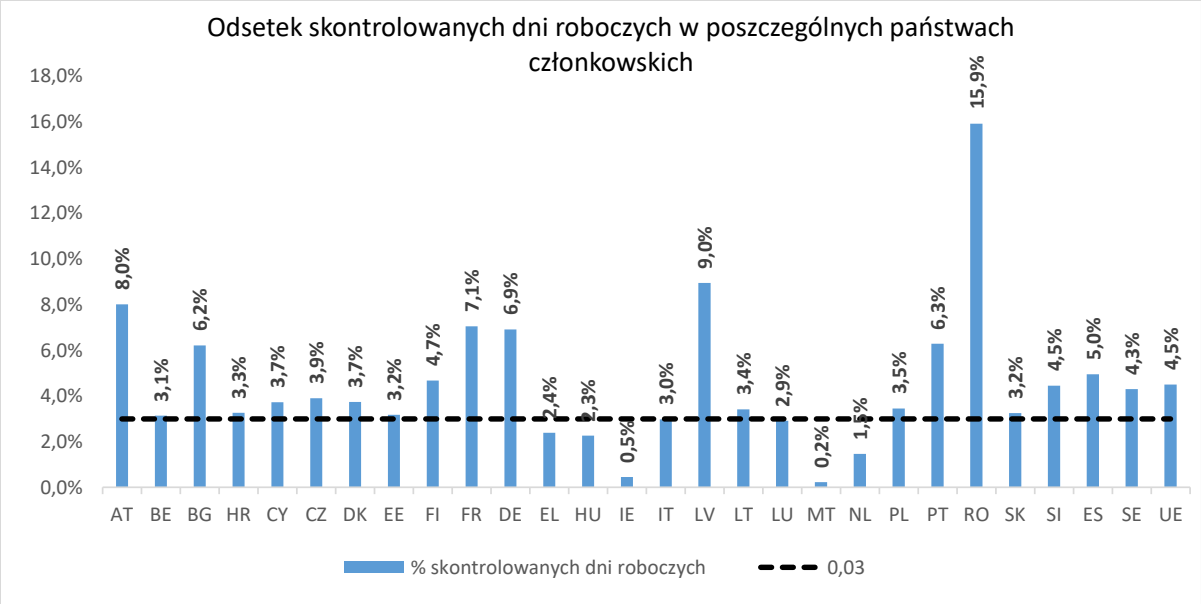
[14] Liczbę tę ustalono na podstawie liczby dni roboczych w ciągu dwóch lat oraz liczby zarejestrowanych pojazdów objętych zakresem rozporządzenia w tym okresie w każdym państwie członkowskim.

[15] W odpowiednim prawodawstwie terminu „dni robocze" używa się wymiennie z terminem „dni przepracowane" przez kierowcę: w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, dyrektywie 2006/22/WE oraz decyzji (UE) 2017/1013.

[16] Łączna liczba 125,7 mln dni roboczych skontrolowanych w latach 2017–2018 obejmowała Zjednoczone Królestwo.

[17] Malta poinformowała, że spadek liczby kontroli wynikał z okoliczności związanych z COVID-19, a także z nagłego odejścia dwóch pracowników, którzy w tym czasie byli wyłącznie odpowiedzialni za kontrole tachografów. Władze maltańskie uznały potrzebę natychmiastowego zajęcia się tą kwestią i przystąpienia do szkolenia ośmiu pracowników w celu zapewnienia, aby taka sytuacja nie powtórzyła się w przyszłości.

[18] Szczególnie w Bułgarii, Niemczech, Francji, na Łotwie, w Austrii, Portugalii i Rumunii, na które to państwa przypada 1/3 wszystkich skontrolowanych dni roboczych.



W większości państw członkowskich skontrolowano więcej dni roboczych niż minimum wymagane w dyrektywie. Progu wynoszącego 3 % nie osiągnęło jednak sześć państw członkowskich, a mianowicie Irlandia, Grecja, Luksemburg, Węgry, Malta i Niderlandy. Jest to taka sama liczba państw jak w poprzednim okresie sprawozdawczym, kiedy to sześć państw członkowskich nie osiągnęło progu 3 % w latach 2017–2018 (trzy państwa członkowskie w latach 2015–2016). Spośród sześciu państw członkowskich[19], które nie osiągnęły progu 3 % w latach 2017–2018, tylko Irlandia, Grecja i Niderlandy pozostały w tej grupie osiągającej „słabsze wyniki", do której dołączyły trzy inne państwa członkowskie, które w poprzednim okresie sprawozdawczym osiągnęły dobre wyniki. Grecja znacznie zwiększyła starania na rzecz egzekwowania przepisów (poprawa z poziomu 0,1 % w latach 2015–2016 i 0,7 % w latach 2017–2018 do 2,4 % w bieżącym okresie), ale nadal pozostaje poniżej tego progu.

W art. 2 dyrektywy 2006/22/WE określono również wskaźnik dni roboczych podlegających kontroli drogowej i kontroli na terenie przedsiębiorstw – odpowiednio na poziomie co najmniej 30 % i co najmniej 50 %. Wskaźnik ten obliczono na podstawie liczby kontroli faktycznie przeprowadzonych przez organy kontrolne, nie zaś na podstawie minimalnej liczby dni roboczych podlegających kontroli.

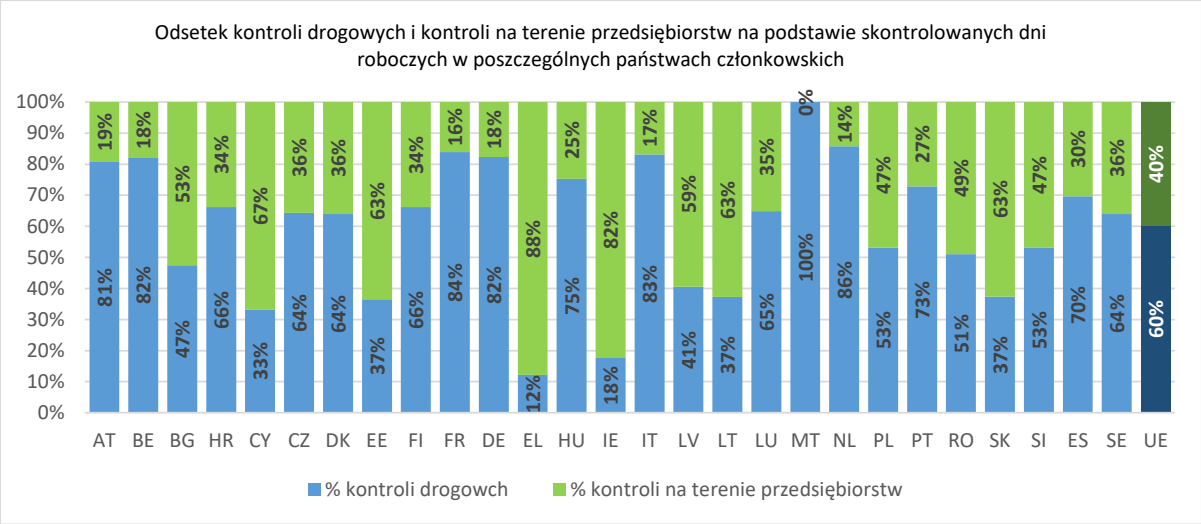
Średnio 60 % skontrolowanych dni roboczych objętych zostało kontrolami drogowymi, a 40 % podlegało kontrolom na terenie przedsiębiorstw. Jest to spadek liczby kontroli na drogach w porównaniu z ostatnim okresem (73 % w latach 2017–2018) oraz pozytywny wzrost liczby kontroli na terenie przedsiębiorstw w porównaniu z ostatnim okresem (27 % w latach 2017–2018). Zmianę tę można częściowo wytłumaczyć okolicznościami związanymi z COVID-19. W większości państw członkowskich duży odsetek kontroli przeprowadzono na drogach. Grecja i Irlandia zgłosiły niewielką liczbę kontroli na drogach. Malta nie zgłosiła żadnych kontroli na terenie przedsiębiorstw. Jedynie w sześciu państwach członkowskich występuje wymagana proporcja między kontrolami na terenie przedsiębiorstw

[19] Dania, Irlandia, Grecja, Litwa, Niderlandy i Finlandia.

i kontrolami drogowymi[20], w porównaniu z ośmioma państwami członkowskimi w latach 2017–2018.

Szczegółowe informacje na temat udziału kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw w poszczególnych krajach przedstawiono na wykresie 2.

Wykres 2: Odsetek kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw na podstawie skontrolowanych dni roboczych w poszczególnych państwach członkowskich



1.1 Kontrole drogowe

Ogółem na drogach całej UE skontrolowano 4 112 717[21] pojazdów i 4 323 245 kierowców w porównaniu z 4 982 439 pojazdami i 5 395 009 kierowcami skontrolowanymi w latach 2017–2018[22]. Różnicę między liczbą skontrolowanych pojazdów i liczbą skontrolowanych kierowców można wytłumaczyć jazdą z załogą kilkuosobową, tj. sytuacją, gdy w pojeździe znajduje się co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia pojazdu. Różnice między liczbą kierowców a liczbą pojazdów występują głównie w sprawozdaniach Belgii, Danii, Niemiec, Polski, Rumunii i Słowenii.

W porównaniu ze sprawozdaniem dotyczącym lat 2017–2018 zgłoszona liczba skontrolowanych pojazdów zmalała o 869 722 pojazdy. Wynika to głównie z faktu, że liczba pojazdów skontrolowanych przez Zjednoczone Królestwo (156 496 pojazdów w latach 2017–2018) nie została uwzględniona w obecnym sprawozdaniu, oraz ze znacznych spadków zgłoszonych przez Maltę (-73 %), które nie zostały zrekompensowane wzrostami zgłoszonymi przez inne państwa członkowskie[23].

[20] W Bułgarii, Estonii, na Cyprze, Łotwie, Litwie i w Słowacji.
[21] Litwa nie przekazała danych.
[22] Liczba za lata 2017–2018 obejmuje dane ze Zjednoczonego Królestwa (tj. 17 461 przedsiębiorstw). Bez danych ze Zjednoczonego Królestwa spadek ten wynosi niemal 33 %.
[23] Na przykład +81 % w Danii i 64 % w Luksemburgu.

W porównaniu z latami 2017–2018 liczba skontrolowanych kierowców zmniejszyła się o 1 071 764 kierowców. To również wynika z faktu, że liczba kierowców skontrolowanych przez Zjednoczone Królestwo (156 496 kierowców w latach 2017–2018) nie została uwzględniona w obecnym sprawozdaniu, oraz ze skumulowanych skutków spadków w kilku innych państwach członkowskich.

Biorąc pod uwagę kraj rejestracji pojazdu, 63 % pojazdów skontrolowanych to pojazdy krajowe, 31 % pochodziło z innych państw członkowskich UE, a 6 % stanowiły pojazdy zarejestrowane w państwach niebędących członkami UE[24]. Ogółem większość pojazdów skontrolowanych na drogach (około 91 % łącznej liczby) służyło do przewozu towarów, natomiast jedynie mniej niż 10 % z nich przewoziło pasażerów.

W latach 2019–2020 74 % pojazdów skontrolowanych na drogach było wyposażonych w tachograf cyfrowy w porównaniu z 75 % w poprzednim okresie sprawozdawczym. Nie ma zatem podstaw, by podwyższyć odsetek kontroli z 3 % do 4 %, ponieważ zgodnie z art. 2 ust. 3 dyrektywy 2006/22/WE należałoby to zrobić w sytuacji, w której 90 % skontrolowanych pojazdów byłoby wyposażonych w tachograf cyfrowy.

1.2 Kontrole na terenie przedsiębiorstw

W latach 2019–2020 skontrolowano 58 300[25] przedsiębiorstw transportowych, co stanowi spadek o 44 % w porównaniu z okresem 2017–2018, w którym kontroli poddano 104 104 przedsiębiorstwa transportowe[26]. Podczas tych kontroli na terenie przedsiębiorstw skontrolowano około 34,3 mln dni roboczych, co stanowi wzrost o około 2 % w porównaniu z poprzednim sprawozdaniem, w którym liczba ta wyniosła 33,7 mln, nawet biorąc pod uwagę brak kontroli na terenie przedsiębiorstw na Malcie i brak danych ze Zjednoczonego Królestwa. Ogólnie rzecz biorąc, organy kontrolne państw członkowskich skontrolowały na terenie przedsiębiorstw zarejestrowane dane dotyczące 499 943 kierowców, czyli o 14 % mniej w porównaniu z okresem 2017–2018, w którym liczba ta wynosiła 641 033 kierowców.

2. Wykroczenia

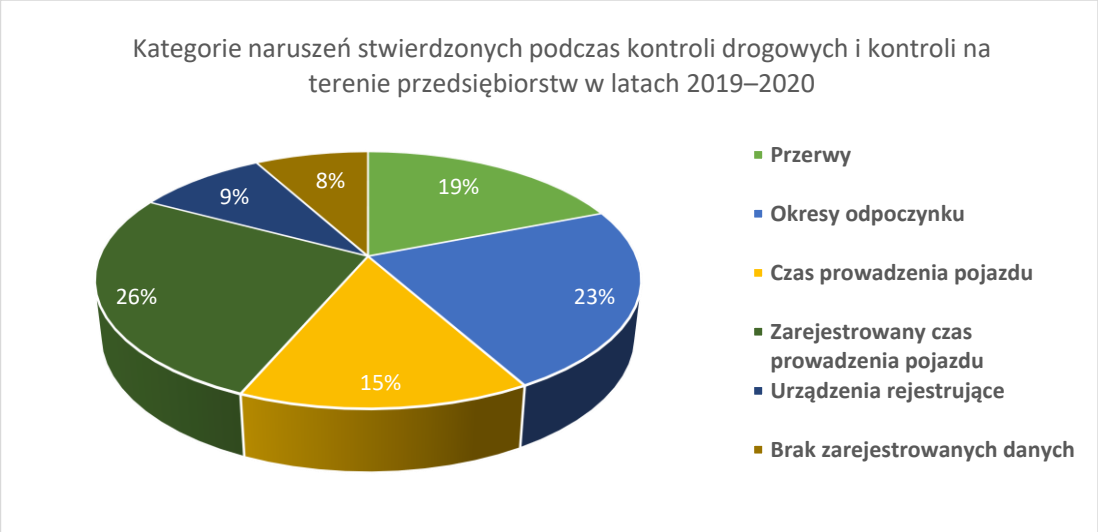
Wszystkie 27 państw członkowskich przekazało dane dotyczące stwierdzonych wykroczeń, ale nie wszystkie[27] przekazały szczegółowe informacje na temat rodzajów naruszeń. **Całkowita liczba zgłoszonych wykroczeń to około 2,25 mln, co stanowi spadek w porównaniu z ostatnim sprawozdaniem (3,41 mln[28])**. Można to wyjaśnić faktem, że skontrolowano mniejszą liczbę dni roboczych. Odsetek wykroczeń stwierdzonych w trakcie kontroli drogowych utrzymał się na stabilnym poziomie 60 % całkowitej liczby stwierdzonych wykroczeń (w ostatnim sprawozdaniu wynosił on 58 %).

[24] Litwa nie dostarczyła tych danych. Cypr zgłosił, że kontroli poddano tylko pojazdy krajowe.
[25] Malta nie dostarczyła tych danych.
[26] 86 643 przedsiębiorstwa skontrolowane w latach 2017–2018 z pominięciem Zjednoczonego Królestwa.
[27] Łotwa nie przedstawiła podziału na rodzaj wykroczeń wykrytych podczas kontroli na terenie przedsiębiorstw.
[28] Lub 3,29 mln bez Zjednoczonego Królestwa.

Odsetek rodzajów naruszeń w ogólnej liczbie wykrytych naruszeń utrzymał się na podobnym poziomie jak w poprzednim okresie sprawozdawczym, z pewnymi zmianami. Na wykresie 3 poniżej przedstawiono średni odsetek naruszeń (według rodzaju przepisu, który naruszono) stwierdzonych w UE w latach 2019–2020 zarówno podczas kontroli drogowych, jak i kontroli na terenie przedsiębiorstw. Odsetek wykroczeń dotyczących przerw wzrósł z 17 % do 19 %, natomiast odsetek wykroczeń związanych z zarejestrowanym czasem prowadzenia pojazdu spadł z 27 % do 26 %. Wśród wszystkich stwierdzonych wykroczeń wykroczenia dotyczące okresów odpoczynku stanowią 23 % całkowitej liczby stwierdzonych wykroczeń (podobnie jak w ostatnim sprawozdaniu), wykroczenia dotyczące urządzeń rejestrujących[29] stanowią 9 % całkowitej liczby stwierdzonych wykroczeń (12 % w ostatnim sprawozdaniu), a wykroczenia związane z brakiem/dostępnością zarejestrowanych danych dotyczących innej pracy stanowią 8 % (6 % w ostatnim sprawozdaniu). Zmiany te przedstawiono na wykresie 4 poniżej.

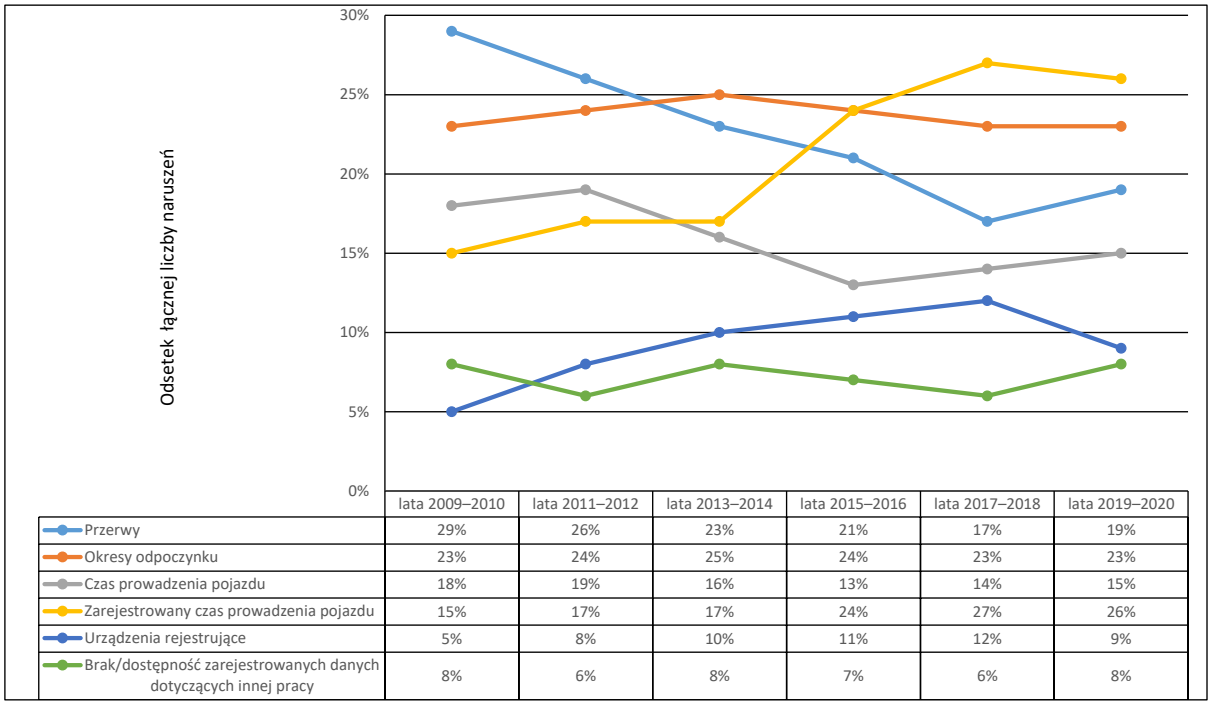
Średni wskaźnik wykroczeń, który oblicza się na podstawie 100 dni roboczych skontrolowanych na terenie przedsiębiorstw i podczas kontroli drogowych, spadł z 2,7 w latach 2017–2018 do 2,1 w bieżącym okresie sprawozdawczym. **Wskaźnik wykrywalności podczas kontroli na terenie przedsiębiorstw wciąż jest wyższy niż wskaźnik wykrywalności podczas kontroli drogowych, co potwierdza, że kontrole na terenie przedsiębiorstw są skuteczniejsze niż kontrole drogowe *ad hoc*.** Wskaźnik wykrywalności podczas kontroli na terenie przedsiębiorstw spadł jednak w porównaniu z ostatnim okresem sprawozdawczym.

Wykres 3: Kategorie naruszeń stwierdzonych podczas kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw w latach 2019–2020



[29] Wykroczenia dotyczące urządzeń rejestrujących związane są z nieprawidłowym funkcjonowaniem i niewłaściwym użyciem urządzenia rejestrującego lub manipulowaniem urządzeniem.

Wykres 4: Kategorie naruszeń stwierdzonych podczas kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw w ciągu ostatnich 10 lat



	lata 2009–2010	lata 2011–2012	lata 2013–2014	lata 2015–2016	lata 2017–2018	lata 2019–2020
Przerwy	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Okresy odpoczynku	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Czas prowadzenia pojazdu	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Zarejestrowany czas prowadzenia pojazdu	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Urządzenia rejestrujące	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Brak/dostępność zarejestrowanych danych dotyczących innej pracy	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1. Wykroczenia stwierdzone podczas kontroli drogowych

W latach 2019–2020 podczas kontroli drogowych stwierdzono **około 1,36 mln wykroczeń, co stanowi spadek o około 30 % w porównaniu z około 1,94 mln wykroczeń w latach 2017–2018**[30]. Unijny średni wskaźnik wykrywalności wykroczeń podczas kontroli drogowych zmalał z 2,11 do 1,82 na 100 skontrolowanych dni roboczych. Stwierdzono, że średnio 53 % wykroczeń popełniają kierowcy krajowi, podczas gdy udział pojazdów krajowych we wszystkich pojazdach zatrzymanych do kontroli wyniósł 63 %.

2.2. Wykroczenia stwierdzone podczas kontroli na terenie przedsiębiorstw

Liczba wykroczeń stwierdzonych podczas kontroli na terenie przedsiębiorstw wyniosła około 890 000, co stanowi znaczny spadek w porównaniu z ostatnim sprawozdaniem (1,46 mln). Średni wskaźnik wykrywalności wykroczeń na 100 skontrolowanych dni roboczych zmniejszył się z 4,35 do 2,59, co stanowi spadek o 40 % w porównaniu z okresem 2017–2018. Średni wskaźnik wykroczeń stwierdzonych podczas kontroli na terenie przedsiębiorstw wzrósł nieznacznie z 14 wykroczeń na przedsiębiorstwo w latach 2017–2018 do ponad 15 wykroczeń na przedsiębiorstwo.

2.3. Liczba funkcjonariuszy służb kontrolnych oraz urządzeń do analizowania danych z tachografów

W bieżącym okresie sprawozdawczym w kontrole w całej UE zaangażowanych było 54 679 funkcjonariuszy służb kontrolnych (w porównaniu z 61 558 w latach 2017–2018). Ich liczba

[30] Lub około 1,84 mln wykroczeń bez Zjednoczonego Królestwa.

wykazuje stałą tendencję spadkową, nawet biorąc pod uwagę nieuwzględnienie danych ze Zjednoczonego Królestwa z poprzedniego okresu sprawozdawczego (tj. 588 funkcjonariuszy służb kontrolnych).

Przeszkolono 20 058 funkcjonariuszy służb kontrolnych w zakresie analizy danych tachografu cyfrowego (w porównaniu z 21 786 w latach 2017–2018). Odnotowano wzrost liczby jednostek sprzętu udostępnianych funkcjonariuszom służb kontrolnych do celów analizy danych z tachografu z 9 677 w latach 2017–2018 do 13 067 w latach 2019–2020.

3. Wykładnia rozporządzenia (WE) nr 561/2006 dokonana przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej dokonał wykładni rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w orzeczeniu w sprawie C-834/18[31] z 10 kwietnia 2019 r. Trybunał orzekł, że pojęcie „tygodniowego okresu odpoczynku", w rozumieniu art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, nie musi koniecznie oznaczać zakończenia w ciągu danego „tygodnia", jak określono w art. 4 lit. i) tego rozporządzenia.

4. Współpraca między państwami członkowskimi

Zgodnie z art. 5 dyrektywy 2006/22/WE państwa członkowskie są zobowiązane do podjęcia nie mniej niż sześć razy w ciągu roku skoordynowanych kontroli drogowych z co najmniej jednym innym państwem członkowskim. Współpraca między państwami członkowskimi, oparta na skoordynowanych kontrolach, wspólnych inicjatywach szkoleniowych lub wymianie doświadczeń i informacji, odgrywa kluczową rolę w intensyfikacji egzekwowania przepisów z myślą o osiągnięciu celów przepisów socjalnych w sektorze transportu drogowego, tj. poprawy warunków pracy, uczciwej konkurencji i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pierwszy pakiet na rzecz mobilności[32], który przyjęto w lipcu 2020 r. i który zaczął obowiązywać (częściowo) od 20 sierpnia 2020 r., służy promowaniu i wzmacnianiu współpracy i wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi oraz zapewnieniu bardziej skutecznego i spójnego egzekwowania obowiązujących przepisów. Ponadto Europejski Urząd ds. Pracy, który utworzono w 2019 r.[33] i którego nadrzędnym celem jest zapewnienie uczciwej mobilności pracowników na rynku wewnętrznym, rozpoczął działalność informacyjną, szkoleniową i wspierającą egzekwowanie przepisów w obszarze transportu drogowego. Jednym z głównych zadań Europejskiego Urzędu ds. Pracy jest wspieranie współpracy między państwami członkowskimi w zakresie transgranicznego egzekwowania prawa i ułatwianie wspólnych inspekcji, w tym w dziedzinie unijnych przepisów socjalnych w sektorze transportu drogowego.

Z powodu kryzysu związanego z COVID-19 w 2020 r. nie mogło mieć miejsca wiele przewidzianych wspólnych działań mających na celu egzekwowanie przepisów. Nawet

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/pl/
[32] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR
[33] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1149 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające Europejski Urząd ds. Pracy, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 883/2004, (UE) nr 492/2011 i (UE) 2016/589 oraz uchylające decyzję (UE) 2016/344 (Dz.U. L 186 z 11.7.2019, s. 21).

w odniesieniu do 2019 r. nie wszystkie państwa członkowskie przekazały jednak informacje na temat dokładnej liczby skoordynowanych kontroli lub nie poinformowały, czy podjęły skoordynowane kontrole. Spośród 14 państw członkowskich, które przekazały informacje na temat kontroli[34], 12 państw członkowskich[35] spełniło wymóg liczby skoordynowanych kontroli w okresie sprawozdawczym.

Współpraca pomiędzy państwami członkowskimi dotyczyła głównie sąsiadujących państw członkowskich. Ponadto, podobnie jak w przypadku ostatniego okresu sprawozdawczego, większość państw członkowskich wskazała, że współpraca odbywała się w ramach Euro Contrôle Route (ECR).

II. Przegląd wdrażania dyrektywy 2002/15/WE

Zgodnie z art. 13 dyrektywy 2002/15/WE państwa członkowskie są zobowiązane do przekazywania Komisji co dwa lata sprawozdania z wykonania tej dyrektywy, wskazując poglądy obu stron branży.

1. Zakres dyrektywy 2002/15/WE

Dyrektywa ta określa przepisy regulujące m.in. odpowiednie przerwy w pracy, maksymalny tygodniowy czas pracy i pracę w porze nocnej. Przepisy tej dyrektywy stanowią uzupełnienie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku ustanowionych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006. Ponieważ dyrektywa ta ustanawia przepisy dotyczące czasu pracy, które są specyficzne dla sektora transportu drogowego, uznaje się ją za *lex specialis* w stosunku do ogólnej dyrektywy 2003/88/WE[36] w sprawie czasu pracy, która określa podstawowe wymogi dotyczące organizacji czasu pracy dla pracowników wszystkich sektorów.

2. Aspekty dotyczące wdrożenia w państwach członkowskich

Szereg państw członkowskich i partnerów społecznych zgłosiło pewne problemy związane z wdrażaniem. Władze niemieckie zgłosiły ogólny brak wiedzy na temat przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i czasu pracy wśród pracodawców. Jak zgłoszono, czas pracy pracowników mobilnych zazwyczaj sprawdza się pod kątem zgodności tylko w ramach kontroli odnoszących się do przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i ogólnie nie jest on wystarczająco przestrzegany.

Malta poinformowała, że w przypadku pojazdów, co do których nie ma obowiązku stosowania tachografów zgodnie z wyjątkiem na podstawie art. 13 ust. 1 lit. e) rozporządzenia w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, pomiar czasu pracy odbywa się za

[34] Belgia, Republika Czeska, Dania, Grecja, Chorwacja, Cypr, Malta, Niderlandy, Portugalia, Słowenia i Finlandia. Węgry i Malta poinformowały, że nie przeprowadziły żadnych skoordynowanych kontroli.
[35] Niemcy, Irlandia, Hiszpania, Francja, Włochy, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Austria, Polska, Rumunia i Słowacja.
[36] Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz.U. L 299 z 18.11.2003, s. 9).

pomocą istniejących środków służących do pomiaru czasu pracy kierowcy, np. zegarów kontrolnych.

Niektóre państwa członkowskie zgłosiły brak inspektorów do kontroli czasu pracy. Władze włoskie wskazały na problem z osiągnięciem minimalnego wymaganego poziomu 50 % kontroli na terenie przedsiębiorstw. Główne problemy wynikają ze szczególnej złożoności kontroli w tym sektorze oraz znacznych nakładów wymaganych pod względem zasobów ludzkich. Podczas kontroli na terenie przedsiębiorstw oprócz kontroli dotyczących zgodności z przepisami socjalnymi UE sprawdzany jest również status pracowników w zakresie zabezpieczenia społecznego i wynagrodzenia.

Szwecja poinformowała o metodzie stosowanej przez organy kontrolne do monitorowania zgodności z tą częścią przepisów socjalnych, co do których partnerzy społeczni zawarli porozumienia, np. w sprawie pracy w porze nocnej. W takich przypadkach władze szwedzkie nie tylko wysyłają pisemne wnioski do pracodawców i kierowców pracujących na własny rachunek, ale również osobiście kontaktują się z kontrolowanymi kierowcami. Celem jest zwiększenie świadomości co do obowiązujących przepisów i spowodowanie zmian w zachowaniu.

Kilka organów zgłosiło również potrzebę dalszego doprecyzowania niektórych definicji zawartych w dyrektywie 2002/15/WE. W Niemczech jeden z krajów związkowych wezwał do sprecyzowania, jak należy postępować w przypadku „czasu oczekiwania na rampie". Stwierdzono również, że praca przy rozładunku często nie jest rejestrowana jako „inna praca", lecz jako czas odpoczynku. W niektórych przypadkach przedsiębiorstwa dokonywały także rozróżnienia między rzeczywistym czasem pracy a czasem pracy podlegającym wynagrodzeniu, tak że czas ten był rejestrowany i wynagradzany ryczałtowo, ale nie jako „inna praca".

Ponadto niektóre organy krajowe zgłosiły trudności w kontrolowaniu czasu pracy kierowców zaangażowanych w różne rodzaje przewozów lub w prowadzenie operacji transportu na rzecz kilku pracodawców.

Z kolei Bułgaria poinformowała, że nie napotkano żadnych istotnych problemów podczas przeprowadzania kontroli na podstawie dyrektywy 2002/15/WE.

Mimo tych przekazanych spostrzeżeń nadal trudno jest określić tendencje i nierozstrzygnięte kwestie na szczeblu UE ze względu na znaczną liczbę niekompletnych informacji przekazanych przez państwa członkowskie oraz różne praktyki krajowe.

3. Wykładnia dyrektywy 2002/15/WE

Kilka państw członkowskich przekazało wykładnię sądową niektórych przepisów dyrektywy 2002/15/WE dokonaną przez sądy krajowe w latach 2019–2020. Szwecja powtórzyła, że oczekuje na orzeczenie sądu w sprawie związanej z rozgraniczeniem obowiązków Szwedzkiej Agencji Transportu i obowiązków partnerów społecznych w przypadku podpisania układów zbiorowych stanowiących odstępstwo od części krajowego aktu prawnego transponującego dyrektywę 2002/15/WE. Szwecja poinformowała również, że

kilka innych sporów prawnych dotyczących wdrożenia dyrektywy 2002/15/WE zostało rozstrzygniętych przez sądy pierwszej instancji i że nie było żadnych orzeczeń sądu najwyższego. Taką samą sytuację zgłosiła Estonia, która potwierdziła, że ogółem transpozycja dyrektywy 2002/15/WE nie spowodowała żadnych problemów społecznych w Estonii w latach 2019–2020.

W Hiszpanii toczyło się wiele spraw sądowych związanych z czasem pracy, przerwami, okresami gotowości i układami zbiorowymi dotyczącymi np. obliczania godzin obecności do dyspozycji pracodawcy, płatności za więcej niż 20 godzin gotowości oraz wypłat diet dziennych.

4. Naruszenia przepisów dotyczących czasu pracy

Tylko jedenaście państw członkowskich[37] przekazało dane ilościowe dotyczące wykrytych wykroczeń, chociaż niektóre z tych danych nie były w pełni kompletne. Liczba ta jest nieco większa w porównaniu z poprzednim okresem sprawozdawczym, w którym informacje te przekazało dziewięć państw członkowskich[38]. Niewystarczająca liczba przekazanych danych nie pozwala na wyciągnięcie wniosków dotyczących całej UE.

Niektóre państwa członkowskie wskazały, że w określonym terminie możliwe było skorygowanie zachowań w celu uniknięcia nałożenia kary. Organy kontrolne będą kontynuować stosowanie odpowiednich sankcji wyłącznie w przypadkach, w których uchybienia nie zostaną usunięte. W związku z tym szwedzka branża transportowa poinformowała, że doceniono brak sankcji bezpośrednich, ponieważ daje on pracodawcom i osobom samozatrudnionym szansę na wdrożenie nowych sposobów pracy, wykorzystanie nowych technologii lub zmianę procedur w celu poprawy zgodności z prawem.

5. Poglądy zainteresowanych stron na temat wdrożenia dyrektywy 2002/15/WE

Zgodnie z wymogami art. 13 dyrektywy 2002/15/WE dziesięć państw członkowskich[39] wyraźnie wskazało, że do celów niniejszego sprawozdania przeprowadzono konsultacje z obiema stronami branży. Liczba ta jest nieco niższa w porównaniu z ostatnim sprawozdaniem[40] i pokazuje, że w dalszym ciągu ponad połowa państw członkowskich nie angażuje partnerów społecznych w proces opracowywania sprawozdań z wdrażania przepisów dotyczących czasu pracy. Austria wyjaśniła, że nie przeprowadzono konsultacji z partnerami społecznymi, ale projekt sprawozdania rocznego jest nie tylko omawiany w parlamencie (komisja ds. socjalnych), ale jest również publicznie dostępny na stronie internetowej inspektoratu pracy.

[37] Republika Czeska, Niemcy, Hiszpania, Włochy, Cypr, Luksemburg, Węgry, Austria, Polska, Słowacja i Finlandia.
[38] Republika Czeska, Irlandia, Francja, Cypr, Luksemburg, Austria, Polska i Finlandia.
[39] Niemcy, Estonia, Francja, Włochy, Cypr, Polska, Portugalia, Słowacja, Finlandia i Szwecja.
[40] W ostatnim sprawozdaniu wskazano 12 państw członkowskich, w tym Zjednoczone Królestwo.

W sześciu z dziesięciu państw członkowskich[41] poglądy partnerów społecznych odzwierciedlono w oddzielnej sekcji lub oddzielnym punkcie.

Ponieważ odpowiedzi partnerów społecznych nie stanowią próby reprezentatywnej, nie można przeprowadzić dalszej analizy ich opinii.

III. Przegląd działań w zakresie egzekwowania przepisów dyrektywy Rady 96/53/WE

1. Kontrole

W art. 10d ust. 1 dyrektywy Rady 96/53/WE, zmienionej dyrektywą (UE) 2015/719, wymaga się, aby do 27 maja 2021 r. państwa członkowskie wprowadziły szczególne środki w celu automatycznego ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące w użytkowaniu najprawdopodobniej przekroczyły maksymalną dopuszczalną masę i powinny zatem zostać poddane kontroli właściwych organów tych państw, aby zapewnić przestrzeganie wymogów dyrektywy w sprawie wymiarów i obciążeń. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez państwa członkowskie Irlandia i Niemcy stosują automatyczny system ważenia co najmniej od 2019 r. W art. 10d ust. 1 przewidziano również możliwość wykorzystania systemów automatycznych do bezpośredniego stwierdzania naruszeń i nakładania sankcji, w którym to przypadku systemy te podlegają certyfikacji. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez państwa członkowskie żadne państwo członkowskie nie zdecydowało się na zainstalowanie certyfikowanych systemów. W związku z tym po ustaleniu za pomocą systemów automatycznych, które pojazdy ciężkie będące w użytkowaniu najprawdopodobniej przekroczyły maksymalną dopuszczalną masę, pojazdy takie musiały zostać poddane dodatkowej drogowej kontroli masy przy użyciu certyfikowanych wag w celu stwierdzenia ewentualnych naruszeń.

Ponadto w art. 10d ust. 2 wymaga się, aby państwa członkowskie przeprowadzały w każdym roku kalendarzowym **odpowiednią liczbę kontroli masy** pojazdów lub zespołów pojazdów będących w użytkowaniu, **proporcjonalną do całkowitej liczby pojazdów poddawanych każdego roku kontroli** na ich terytorium. W dyrektywie Rady 96/53/WE nie przewidziano jednak interpretacji tego, co można uznać za „proporcjonalne", i pozostawiono państwom członkowskim pewną swobodę interpretacji co do sposobu wdrożenia tego przepisu. Z drugiej strony w dyrektywie Rady 96/53/WE nie wymaga się od państw członkowskich podawania całkowitej liczby pojazdów kontrolowanych każdego roku na ich terytoriach, co byłoby niezbędne do uzyskania i porównania informacji o rzeczywistym odsetku przeprowadzonych kontroli maksymalnych mas.

1.1 Kontrole drogowe

Łącznie **w latach 2019–2020 skontrolowano na drogach około 17 mln pojazdów i zespołów pojazdów** (11 350 448 pojazdów w 2019 r. i 5 810 609 pojazdów w 2020 r.) na terytoriach dziewiętnastu państw członkowskich, które przekazały całkowite lub częściowe dane. Liczba przeprowadzonych kontroli jest bardzo nierównomierna: najwięcej kontroli przeprowadziła Irlandia (około 12,6 mln kontroli), na drugim miejscu uplasowała się Polska

[41] Niemcy, Francja, Włochy, Polska, Portugalia i Szwecja.

(około 3 mln kontroli), a następnie Włochy (prawie 600 000 kontroli). Można to przypisać wyłącznemu stosowaniu automatycznych systemów ważenia w Irlandii[42].

Według porównywalnych zestawów danych z szesnastu państw członkowskich[43] liczba kontroli na ich terytoriach wzrosła o 2 %.

1.2 Wykroczenia

W dziewiętnastu państwach członkowskich **wykryto ponad pół miliona wykroczeń związanych z przekroczeniem maksymalnej masy lub maksymalnego ciężaru na oś** (285 065 wykroczeń w 2019 r. i 287 547 w 2020 r.).

Według porównywalnych zbiorów danych za lata 2017–2018 w szesnastu państwach członkowskich[44] liczba wykroczeń wykrytych na ich terytoriach wzrosła o 4 % w latach 2019–2020.

Ogólnie rzecz biorąc, zgodnie z dostępnymi danymi w przypadku **3,3 % kontrolowanych pojazdów lub zespołów pojazdów wykryto przeciążenie**. Odsetek ten zmienia się z 4,9 % w 2019 r. do 2,5 % w 2020 r., co mogłoby sugerować, biorąc pod uwagę podobną liczbę kontroli przeprowadzonych w tych dwóch latach, że zwiększył się stopień zgodności z przepisami dotyczącymi masy. Te dane liczbowe różnią się jednak znacznie między państwami członkowskimi i istnieją inne okoliczności, takie jak miejsca, dni i godziny wybrane do kontroli drogowych oraz doświadczenie/wyszkolenie funkcjonariuszy służb kontrolnych, które mogą znacząco wpłynąć na skuteczność takich kontroli, zgodnie z informacjami przekazanymi przez państwa członkowskie. Przykład różnic między państwami członkowskimi: Estonia zgłosiła 2 166 wykrytych wykroczeń na 2 929 przeprowadzonych kontroli (skuteczność 72,2 %), natomiast Polska zgłosiła 7 217 wykrytych wykroczeń na 3 050 851 przeprowadzonych kontroli (skuteczność 0,2 %).

IV. Wnioski

Ogólny wynik analizy wdrażania i egzekwowania unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym pokazuje, że ogólna skuteczność w zakresie egzekwowania i przestrzegania przepisów w latach 2019–2020 pozostaje stabilna w porównaniu z okresem 2017–2018.

Bezpośrednie porównanie wdrażania i egzekwowania unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym w dwóch okresach sprawozdawczych, obejmujących lata 2017–2018 i 2019–2020, nie jest jednak możliwe ze względu na szczególną sytuację wynikającą z kryzysu związanego z COVID-19 oraz fakt, że Zjednoczone Królestwo nie jest już

[42] Wszystkie kontrole zgłaszane przez Irlandię są przeprowadzane za pomocą systemów ważenia pojazdów w ruchu.

[43] Państwa członkowskie, które przekazały swoje dane krajowe za cały okres 2017–2018, to Belgia, Bułgaria, Dania, Niemcy, Estonia, Grecja, Hiszpania, Włochy, Łotwa, Luksemburg, Niderlandy, Austria, Polska, Słowenia, Słowacja i Finlandia.

[44] Państwa członkowskie, które przekazały swoje dane krajowe za cały okres 2017–2018, to Belgia, Bułgaria, Dania, Niemcy, Estonia, Grecja, Hiszpania, Włochy, Łotwa, Luksemburg, Niderlandy, Austria, Polska, Słowenia, Słowacja i Finlandia.

zobowiązane do składania sprawozdań na temat swoich działań w zakresie egzekwowania przepisów.

Kryzys związany z COVID-19 miał negatywny wpływ na liczbę kontroli i skoordynowanych działań przeprowadzonych przez państwa członkowskie. Można jednak wskazać pewne tendencje.

Nadal obserwuje się stały spadek liczby skontrolowanych dni roboczych. W porównaniu z poprzednimi okresami sprawozdawczymi zmniejszyła się zarówno zgłoszona liczba pojazdów, jak i zgłoszona liczba kierowców skontrolowanych na drogach w całej UE. Spadek odnotowano również w przypadku liczby przedsiębiorstw transportowych skontrolowanych na ich terenie. Jednocześnie stosunek dni roboczych skontrolowanych na drogach i na terenie przedsiębiorstw zmienił się na korzyść dni roboczych skontrolowanych na terenie przedsiębiorstw (60 % na drogach i 40 % na terenie przedsiębiorstw, podczas gdy w ostatnim sprawozdaniu było to odpowiednio 73 % i 27 %), co jest pozytywną zmianą skutkującą zbliżeniem stosunku tych dwóch rodzajów kontroli do wymaganego przepisami.

Zarówno liczba wykroczeń stwierdzonych w trakcie kontroli na terenie przedsiębiorstw, jak i liczba wykroczeń stwierdzonych w trakcie kontroli drogowych zmniejszyła się w porównaniu z ostatnim sprawozdaniem, co można wyjaśnić zmniejszoną liczbą przeprowadzonych kontroli. Wskaźnik wykrywalności podczas kontroli na terenie przedsiębiorstw wciąż jest wyższy niż wskaźnik wykrywalności podczas kontroli drogowych, co potwierdza, że kontrole na terenie przedsiębiorstw są skuteczniejsze niż kontrole drogowe *ad hoc*. W porównaniu z ostatnim okresem sprawozdawczym spadł jednak wskaźnik wykrywalności podczas kontroli na terenie przedsiębiorstw.

Wskaźniki wykrywalności naruszeń różnią się znacznie w całej UE (od 0,12 do 8,39). Fakt ten, w połączeniu z tendencją spadkową liczby skontrolowanych dni roboczych oraz ograniczonymi możliwościami egzekwowania przepisów (zasoby ludzkie i finansowe, umiejętności i sprzęt kontrolny) we wszystkich państwach członkowskich, wskazuje, że konieczne jest lepsze ukierunkowanie kontroli. Dostęp do danych, np. dotyczących oceny ryzyka, podczas kontroli drogowych ma duże znaczenie przede wszystkim dla lepszego ukierunkowania kontroli i ograniczenia zbędnych „czystych" kontroli, tj. kontroli, podczas których nie wykryto żadnych naruszeń. Zgodnie z nowymi wymogami wprowadzonymi w ramach pierwszego pakietu na rzecz mobilności dostęp inspektorów drogowych do danych dotyczących oceny ryzyka jest obowiązkowy[45]. Komisja przyjmie akt wykonawczy dotyczący zasad tego dostępu[46]. Ponadto Komisja zbada, w jaki sposób technologie związane z cyfryzacją i automatyzacją mogłyby pomóc w sprawieniu, by kontrole zgodności były bardziej „inteligentne" (tj. skuteczniejsze, wydajniejsze, niewymagające papierowej formy dokumentów oraz oparte na dostępie do danych cyfrowych i ich wymianie).

Jeśli chodzi o skoordynowane i wspólne kontrole przeprowadzane przez państwa członkowskie, wydaje się, że przyczyniają się one do dzielenia się wiedzą oraz do

[46] Zgodnie z art. 16 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 zmienionego rozporządzeniem (UE) 2020/1055.

ustanowienia zharmonizowanego podejścia do zrozumienia i egzekwowania obowiązujących przepisów UE. W związku z tym Komisja zachęca państwa członkowskie do dalszego wzmacniania starań na rzecz poprawy współpracy poprzez wspólne inspekcje i skoordynowane kontrole, a także do korzystania z pomocy oferowanej przez Europejski Urząd ds. Pracy.

Udziały procentowe poszczególnych rodzajów naruszeń są podobne jak w ostatnim okresie sprawozdawczym. W przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstw wykroczenia związane z rejestrowaniem czasu prowadzenia pojazdu stanowią prawie połowę wszystkich wykrytych wykroczeń, co wskazuje na trudności w prawidłowym przechowywaniu odpowiednich danych przez przedsiębiorstwa. Z kolei wykroczenia związane z okresami odpoczynku i czasem prowadzenia pojazdu stanowią prawie połowę wszystkich wykroczeń wykrytych w trakcie kontroli drogowych.

Jeśli chodzi o wdrażanie dyrektywy 2002/15/WE, brak szczegółowych danych ilościowych i jakościowych w wielu sprawozdaniach krajowych utrudnia dogłębną ocenę. Komisja pragnie podkreślić znaczenie tego procesu sprawozdawczego i przypomina, że przeciwko państwom członkowskim można podjąć działania prawne w związku z nieprzestrzeganiem wymogu przekazywania informacji określonego w art. 13 dyrektywy 2002/15/WE.

W odniesieniu do **wdrażania dyrektywy Rady 96/53/WE** brak informacji z wielu państw członkowskich **utrudnia wyciąganie wniosków**. Mając to na uwadze, ogólny wynik jest taki, że chociaż ogólny poziom egzekwowania i przestrzegania przepisów w latach 2019–2020 nieznacznie wzrósł (2 % więcej kontroli i 4 % więcej wykrytych wykroczeń w porównaniu z latami 2017–2018), istnieją **znaczne różnice między państwami członkowskimi** pod względem liczby kontroli oraz liczby wykroczeń wykrytych w danym okresie.

Różnice te można również zaobserwować w zakresie skuteczności kontroli mierzonej jako odsetek wykrytych wykroczeń na jedną przeprowadzoną kontrolę.

Biorąc pod uwagę, że od 27 maja 2021 r. we wszystkich państwach członkowskich muszą być wdrożone systemy ważenia pojazdów w ruchu, przyszła analiza danych i porównanie z obecnymi zbiorami danych będą miały kluczowe znaczenie dla wyciągnięcia wniosków na temat działania i skuteczności tych automatycznych systemów.

Nie można wyciągnąć żadnych ogólnych wniosków co do **adekwatności i proporcjonalności kontroli maksymalnych mas.** Wynika to z jednej strony z braku obiektywnych, jednolitych kryteriów służących zdefiniowaniu „proporcjonalności” w tekście prawnym. W przeciwieństwie do kryterium 3 % przewidzianego w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE w dyrektywie Rady 96/53/WE pozostawiono państwom członkowskim pewną swobodę co do sposobu wdrożenia tego przepisu. Z drugiej strony w dyrektywie w sprawie wymiarów i obciążeń nie wymaga się również od państw członkowskich informowania o całkowitej liczbie pojazdów kontrolowanych każdego roku na terytoriach tych państw, co utrudnia ocenę proporcjonalności kontroli mas także z punktu widzenia posiadania stałego

współczynnika, tj. że im więcej pojazdów jest kontrolowanych na terytorium państwa członkowskiego, tym więcej kontroli masy pojazdów trzeba będzie przeprowadzić.

Komisja uważa, że ogólny poziom egzekwowania i przestrzegania przepisów po wejściu w życie pierwszego pakietu na rzecz mobilności ulegnie poprawie w przyszłych okresach sprawozdawczych. Przyjęty przez Komisję akt wykonawczy w sprawie zharmonizowanej formuły oceny ryzyka[47] umożliwia organom kontrolnym szybkie rozpoznanie profilu przedsiębiorstwa, które zamierzają poddać kontroli, oraz sprawdzenie, czy dane przedsiębiorstwo charakteryzuje się niskim (ze względu na niski poziom naruszeń prawa) czy wysokim poziomem ryzyka (ze względu na wysoki poziom naruszeń prawa). Ponadto wczesne zdalne wykrywanie ewentualnych manipulacji i niewłaściwego użycia zapewni organom kontrolnym narzędzie umożliwiające wybór pojazdów, które mają być poddane kontroli. Wszystko to powinno zmniejszyć liczbę zbędnych kontroli i pozwolić zaoszczędzić zasoby zarówno po stronie organów kontrolnych, jak i kierowców.

Komisja będzie nadal monitorować wdrażanie przepisów socjalnych w transporcie drogowym z pomocą państw członkowskich. Komisja wzywa państwa członkowskie do uwzględnienia poglądów obu stron branży na temat wdrażania przepisów dotyczących czasu pracy zgodnie z wymogami dyrektywy 2002/15/WE.

Komisja podkreśla znaczenie przekazywania przez państwa członkowskie pełnych zbiorów danych dotyczących wdrażania przepisów dyrektywy 2002/15/WE i ich egzekwowania, jak również dotyczących egzekwowania przepisów dyrektywy Rady 96/53/WE w następnym okresie sprawozdawczym w celu spełnienia wymogów określonych w art. 13 dyrektywy 2002/15/WE, art. 10g dyrektywy Rady 96/53/WE i art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

[47] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/695 z dnia 2 maja 2022 r. ustanawiające zasady stosowania dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw transportowych (Dz.U. L 129 z 3.5.2022, s. 33).