COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.3.2017
COM(2017) 117 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind punerea în aplicare în perioada 2013-2014 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 28-lea raport al Comisiei privind punerea în aplicare a legislației sociale referitoare la transportul rutier)
{SWD(2017) 100 final}

I. Introducere

Prezentul raport analizează punerea în aplicare de către statele membre a celor patru acte legislative intercorelate de instituire a normelor sociale în sectorul transportului rutier și regimul lor de punere în aplicare. Aceste acte legislative sunt: Regulamentul (CE) nr. 561/2006[1], care stabilește norme privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru conducătorii auto profesioniști; Directiva 2006/22/CE[2], care stabilește condițiile minime pentru punerea în aplicare a normelor respective; Regulamentul (CEE) nr. 3821/85[3] al Consiliului privind aparatura de înregistrare, adică principalul instrument pentru controlarea respectării de către conducătorii auto a normelor sociale, și Directiva 2002/15/CE[4], care stabilește dispoziții complementare privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (denumită în continuare „Directiva privind timpul de lucru în sectorul transportului rutier"). Comisia evaluează în prezent Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și intenționează să prezinte o propunere pentru o revizuire precis direcționată în 2017, în cadrul Inițiativei rutiere.

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 respectiv și evoluțiile înregistrate în domeniile respective. Articolul 13 din Directiva 2002/15/CE prevede că statele membre ar trebui să prezinte Comisiei un raport privind punerea în aplicare a directivei respective, indicând punctele de vedere ale partenerilor sociali. Rapoartele privind Directiva 2002/15/CE și Regulamentul (CE) nr. 561/2006 pot fi prezentate într-un document unic, deoarece ambele acte legislative acoperă aceeași perioadă de raportare de doi ani și stabilesc norme complementare pentru conducătorii auto profesioniști în transportul de mărfuri sau călători.

Prezentul raport se referă la perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2013 și 31 decembrie 2014. Raportul se bazează în principal pe rapoartele naționale, pentru care termenul de prezentare a expirat la 30 septembrie 2015. Obiectivul său este de a oferi o imagine de ansamblu asupra modului în care statele membre au pus în aplicare setul de acte legislative sus-menționat și de a pune în evidență principalele provocări în ceea ce privește punerea în aplicare și aplicarea

[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 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind 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. 36)

[3] Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, 31.12.1985, p. 8), abrogat prin 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)

[4] 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)

normelor în vigoare. Raportul conține atât date cantitative, cât și date calitative cu privire la controalele efectuate în trafic și la sedii și cu privire la infracțiunile depistate, precum și informații privind punerea în aplicare a Directivei privind timpul de lucru în sectorul transportului rutier. 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 aplicare a legii și date statistice detaliate.

Raportul cuprinde patru secțiuni care acoperă diverse aspecte ale punerii în aplicare a legislației sociale. Secțiunea I rezumă calitatea și promptitudinea transmiterii datelor naționale. Secțiunea II oferă o analiză completă a datelor cantitative naționale furnizate cu privire la controalele efectuate și infracțiunile depistate, în timp ce secțiunea III oferă o prezentare descriptivă a punerii în aplicare de către statele membre a Directivei 2002/15/CE. Secțiunea IV prezintă principalele concluzii la care s-a ajuns.

Obiectivele și dispozițiile-cheie ale legislației sociale în domeniul transportului rutier, precum și alte aspecte și statistici detaliate privind rezultatele controalelor efectuate, sunt descrise în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezentul raport.

Prezentarea datelor

Rapoartele naționale privind punerea în aplicare a dispozițiilor Directivei 2002/15/CE și ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 trebuie transmise prin intermediul formularului-tip stabilit prin Decizia 2009/810/CE a Comisiei[5]. Acest formular-tip combină cerințele privind raportarea prevăzute de aceste două acte legislative și, prin intermediul unui format de raportare interactiv, colectează date cantitative și calitative care constituie o contribuție esențială la prezentul raport.

Comisia observă că, în general, statele membre au furnizat rapoarte naționale de calitate un pic mai bună și mai prompt decât în anii precedenți. Acest lucru este valabil în special pentru datele privind punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2005. Cu toate acestea, se încurajează continuarea îmbunătățirilor în ceea ce privește procesul de colectare a datelor la nivel național. O descriere mai detaliată a datelor transmise este inclusă în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezentul raport (denumit în continuare „documentul de însoțire").

În plus, statele membre au informat Comisia despre excepțiile acordate de la aplicarea dispozițiilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus, în conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Lista actualizată a excepțiilor este inclusă în documentul de însoțire și este disponibilă pe site-ul Comisiei[6].

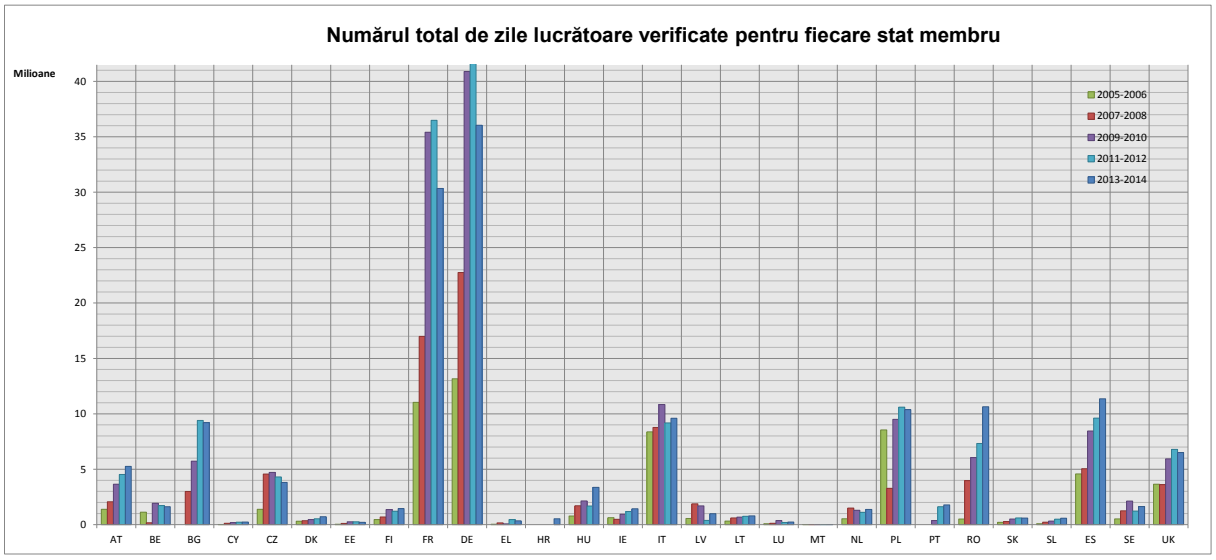
[5] Decizia 2009/810 a Comisiei din 22 septembrie 2008 de stabilire a formularului tip de raportare menționat la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 289, 5.11.2009, p. 9)

[6] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/driving_time/doc/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

II. Analiza datelor privind punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006

1. Controale

În conformitate cu articolul 2 din Directiva 2006/22/CE, statele membre trebuie să organizeze un sistem de controale adecvate și regulate, atât în trafic, cât și la sediile întreprinderilor, pentru toate categoriile de transport. Aceste controale ar trebui să vizeze în fiecare an o selecție amplă și diversificată de lucrători mobili, conducători auto, întreprinderi și vehicule. Articolul 2 alineatul (3) impune ca numărul minim de controale în 2013 și 2014 să acopere cel puțin 3 % din zilele lucrate de către conducătorii vehiculelor vizate de Regulamentul (CE) nr. 561/2006[7].



Graficul 1 – Numărul total de zile lucrătoare verificate pentru fiecare stat membru

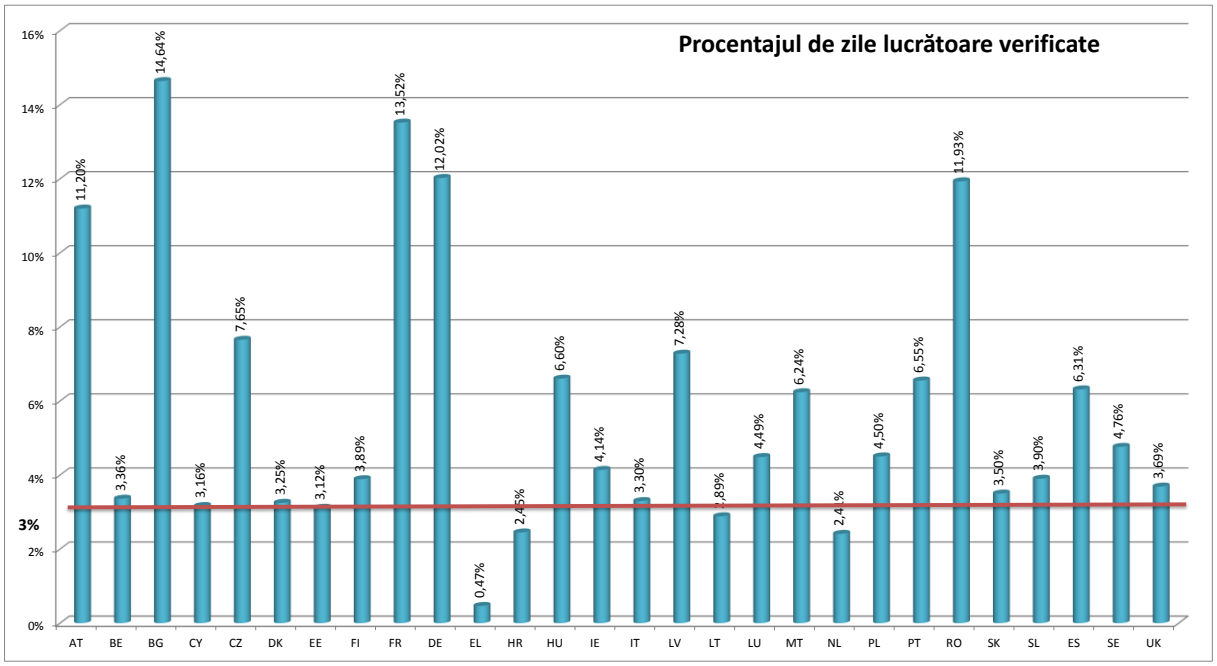
Graficul 1 oferă o imagine de ansamblu asupra numărului de zile lucrătoare verificate în fiecare stat membru, în cursul perioadei actuale și al perioadelor anterioare de raportare. **În medie, numărul total de zile lucrătoare verificate în UE a înregistrat o creștere de 4,8 %, de la aproximativ 158,6 milioane la aproximativ 151 de milioane de zile lucrătoare verificate.** În plus, ar trebui menționat faptul că această perioadă de raportare a inclus pentru prima dată informații din Croația, ceea ce a adăugat 0,5 milioane de zile de lucru verificate.

Cu toate că numărul total al controalelor rămâne ridicat, cifrele au scăzut în general în perioada 2013-2014. Examinând cu atenție numărul de zile lucrătoare efectiv verificate în

[7] Rata minimă se calculează separat pentru fiecare stat membru, pe baza numărului total de zile lucrate pe conducător auto în perioada de doi ani și pe baza numărului total de vehicule vizate de regulamentul respectiv. Acești doi factori se multiplică, obținându-se astfel numărul total de zile lucrate de către conducătorii vehiculelor care se încadrează în domeniul de aplicare al acestor regulamente și din această sumă este determinat un procentaj de 3 %, care reprezintă numărul minim de controale care ar trebui efectuate în fiecare stat membru.

raport cu numărul minim de zile lucrătoare care trebuie să fie verificate (graficul 2), se poate observa că majoritatea statelor membre au efectuat mai multe controale decât cele solicitate prin Directiva 2006/22/CE. Patru state membre nu au atins pragul: Croația, Lituania, Țările de Jos și Grecia. Dacă primele trei state s-au situat ușor sub prag, amploarea diferenței dintre prag și numărul de controale raportate în Grecia rămâne considerabilă. Prin urmare, Comisia va continua să monitorizeze evoluțiile în aceste state membre și, pornind de la cazurile cele mai grave, va lua măsuri pentru a asigura aplicarea corectă a Directivei 2006/22/CE.

Descrierea detaliată a respectării pragului este prezentată în documentul de însoțire.



Graficul 2: Procentajul de zile lucrătoare verificate pentru fiecare stat membru

În ceea ce privește tipurile de controale, articolul 2 din Directiva 2006/22/CE stabilește raportul dintre numărul de controale în trafic (exprimat în zile lucrătoare care trebuie să fie verificate) și controalele la sedii, care ar trebui să reprezinte cel puțin 30 % și, respectiv, 50 %. Trebuie subliniat faptul că, în temeiul articolului 2 din Directiva 2006/22/CE, calculul acestei proporții se bazează pe numărul de controale efectuate realmente de fiecare stat membru și nu pe numărul minim de zile lucrătoare care trebuie să fie verificate. Totuși, în cazul actualei perioade de raportare, majoritatea controalelor sunt efectuate în trafic. **În medie, 77 % din toate controalele au avut loc în trafic, ceea ce arată o ușoară îmbunătățire față de nivelul de 80 % înregistrat în perioada de raportare anterioară.** Numai Irlanda s-a situat sub pragul de 30 % pentru controalele în trafic.

1.1 Controale în trafic

În total, pe parcursul perioadei 2013-2014, mai mult de 6,6[8] milioane de vehicule și aproximativ 7,4 milioane de conducători auto au fost controlați în timpul controalelor în trafic. Aceste valori reprezintă o scădere cu 23,9 % și, respectiv, cu 15 % față de perioada de raportare anterioară și marchează o continuare a tendinței descendente menționate în rapoartele anterioare. Există două motive pentru numărul mai ridicat de conducători auto

[8] Danemarca nu a furnizat numărul de vehicule verificate în trafic.

verificați decât numărul de vehicule: echipajele duble și absența datelor referitoare la acest subiect din partea Danemarcei privind numărul de vehicule verificate în trafic.

Scăderea cu 15 % a numărului absolut de conducători auto controlați în trafic nu este însoțită de o creștere corespunzătoare a numărului de conducători auto controlați la sediu și determină o scădere cu 13 % a numărului de conducători auto controlați în trafic și la sediu.

Controalele în statele membre au implicat, în majoritate, vehicule și conducători auto naționali, care au reprezentat 65 % și, respectiv, 64 % din totalitatea vehiculelor sau a conducătorilor auto controlați în trafic. În șase state membre, și anume Austria, Belgia, Franța, Luxemburg, Malta și Slovenia, modelul este inversat și mai multe vehicule străine au făcut obiectul unui control. În unele cazuri, acest lucru se poate explica prin mărimea sau poziția geografică a respectivelor state membre. Ratele detaliate sunt incluse în documentul de însoțire. Deoarece nediscriminarea reprezintă unul dintre principiile fundamentale prevăzute în tratatele UE și o cerință-cheie pentru efectuarea controalelor în trafic[9], Comisia poate evalua oportunitatea de a lua măsurile corespunzătoare în vederea asigurării unui tratament egal al conducătorilor auto și al operatorilor din statele membre în care controalele sunt efectuate mai frecvent în ceea ce privește conducătorii auto și operatorii nerezidenți.

1.2 Controalele la sedii

Numărul de întreprinderi verificate de statele membre a rămas stabil. S-a observat o creștere cu aproximativ 1 % față de perioada de raportare 2011-2012. Cu toate acestea, trebuie să se țină seama că prezentul raport include pentru prima dată informații din Croația și Finlanda. În perioada de raportare actuală, numărul de întreprinderi verificate s-a ridicat la 147 606, ceea ce a însemnat controale pentru aproape 756 de mii de conducători auto în întreaga Uniune Europeană. Peste 34,4 milioane de zile lucrătoare au fost verificate la sediu, ceea ce înseamnă că rata de creștere a încetinit. Creșterea în perioada de raportare 2011-2012 față de perioada de raportare 2009-2010 a fost de 17 %, în timp ce rata de creștere a perioadei actuale față de cea precedentă a fost de 11 %. Așadar, având în vedere că numărul comparabil de întreprinderi verificate a dus la un număr mai mare de zile lucrătoare verificate, se poate presupune, în condițiile în care alți factori au rămas stabili, că eficiența controalelor la sediu a crescut semnificativ.

2. Infracțiuni

Toate statele membre au furnizat date cu privire la infracțiunile constatate, însă cu un niveluri de detaliere diferite. **Tendința descrescătoare a numărului de infracțiuni care a început din perioada anterioară, 2011-2012, s-a menținut, în actuala perioadă de raportare înregistrându-se o scădere cu 15 % față de ultima perioadă în ceea ce privește numărul de infracțiuni depistate.** În valori reale, tendința indică o scădere de la 3,9 milioane de infracțiuni raportate în perioada 2011-2012 la aproximativ 3,3 milioane în perioada de raportare curentă. Această scădere este determinată de reducerea considerabilă cu 25 % a infracțiunilor depistate la sediu, însoțită de o scădere cu 7,7 % a infracțiunilor depistate în trafic.

Această modificare ar putea sugera o mai bună respectare a dispozițiilor legislației sociale, datorită practicilor bine stabilite de punere în aplicare și unei mai bune cunoașteri a normelor

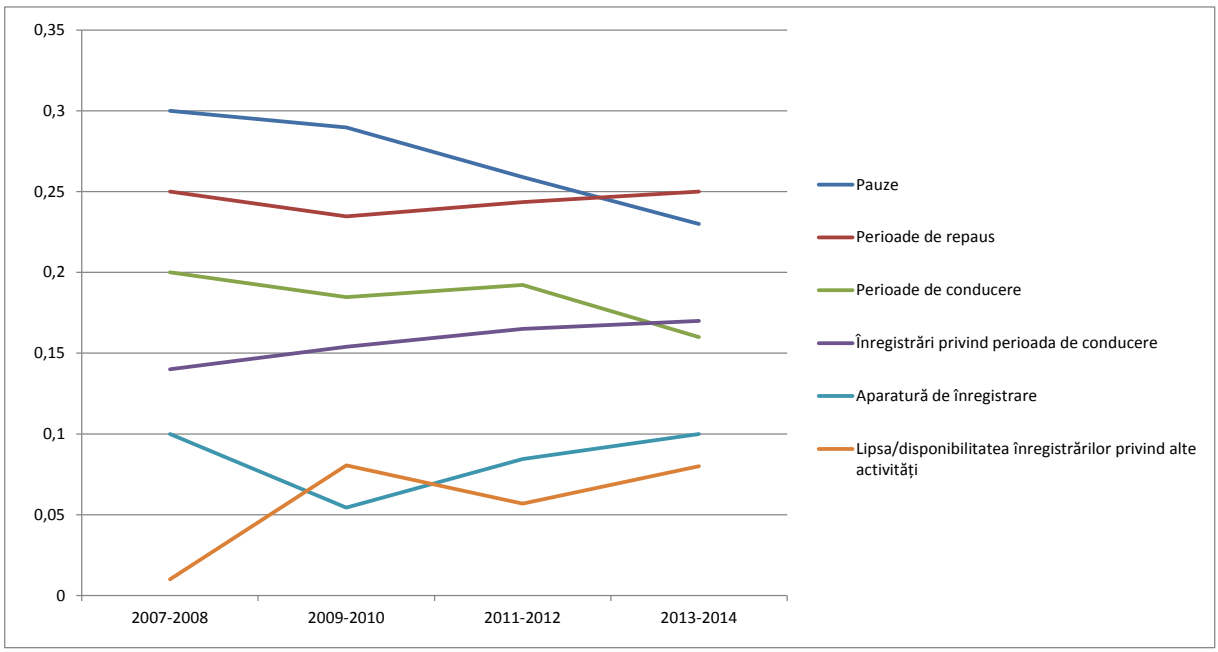
[9] Articolul 4 alineatul (4) din Directiva 2006/22/CE

sociale în rândul conducătorilor auto. Acest efect pozitiv ar putea fi totuși atenuat de scăderea cu 4,8 % a numărului de zile lucrătoare verificate sau de alți factori cum ar fi, de exemplu, practicile de manipulare a tahografelor, care distorsionează constatările controalelor.

Tabelul de mai jos arată că proporțiile dintre categoriile de încălcări se mențin la niveluri similare în comparație cu perioadele de raportare anterioare. Ușoara scădere constatată în cazul infracțiunilor referitoare la pauze și la perioadele de conducere este contrabalansată de creșteri ale numărului de infracțiuni privind perioadele de repaus, de lipsa înregistrărilor pentru alte activități și de infracțiunile privind aparatura de înregistrare.

Perioadă	**Pauze**	**Perioade de repaus**	**Perioadă de conducere**	**Înregistrări privind perioada de conducere**	**Aparatură de înregistrare**	**Lipsa/disponibilitatea înregistrărilor privind alte activități**
2013-2014	23 %	25 %	16 %	17 %	10 %	8 %
2011-2012	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009-2010	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007-2008	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

Tabelul 1 - Categorii de încălcări depistate în trafic și la sedii

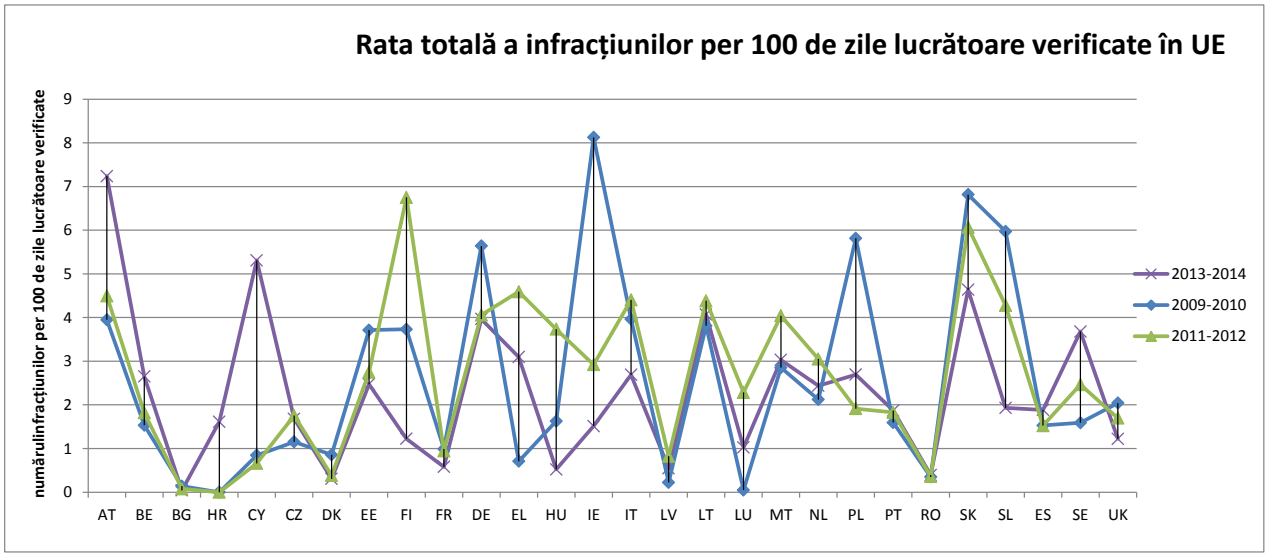


Graficul 3 - Categorii de încălcări depistate în trafic și la sedii

Categoriile de încălcări depistate în trafic și la sedii sunt descrise separat în documentul de însoțire.

În comparație cu perioada de raportare anterioară, în perioada 2013-2014, rata medie a infracțiunilor depistate a scăzut cu 11 %, situându-se la un nivel echivalent cu 2,17 infracțiuni per 100 de zile lucrătoare verificate. Se pare că controalele la sedii sunt în continuare mai eficace decât controalele ad-hoc în trafic, deoarece rata de depistare la sedii este de 2 ori mai mare decât cea de depistare în trafic. Cu toate acestea, este de remarcat faptul că, în perioada de raportare anterioară, rata de depistare la sedii era de 3 ori mai mare decât cea de depistare în trafic, iar în perioada precedentă, 2009-2010, a fost de 5 ori mai mare. Această modificare este determinată în principal de o scădere considerabilă a ratei de depistare la sedii, de la 5,29 în perioada 2011-2012 la 3,54 în prezenta perioadă de raportare. Există diferențe mari între statele membre în ceea ce privește ratele de depistare a infracțiunilor la sedii per 100 de zile verificate, ratele variind de la 0,02 în Bulgaria și 0,03 în Letonia și Portugalia până la 14,01 în Germania și 7,65 în Țările de Jos.

Se pare că modificarea ratei medii în UE de depistare a infracțiunilor la sedii este afectată de o scădere semnificativă pentru a doua oară consecutiv (cu 29 % între perioada de raportare anterioară și cea curentă) a numărului de infracțiuni raportate la sedii în Germania, care, în această perioadă de raportare, deținea încă cea mai mare parte din totalul infracțiunilor depistate la sedii în Europa (51 %).



Graficul 4 – Numărul de infracțiuni depistate per 100 de zile lucrătoare verificate în perioadele 2009-2010, 2011-2012 și 2013-2014

În ciuda fluctuațiilor divergente din diferite state membre în ceea ce privește numărul de infracțiuni depistate per perioadă de raportare[10], există, în medie, o scădere clară a numărului de infracțiuni raportate. Descrierea detaliată a ratelor de depistare din statele membre este inclusă în documentul de însoțire. Aceste **discrepanțe privind ratele de depistare arată că Uniunea Europeană este departe de a stabili o zonă de punere în aplicare armonizată, din cauza resurselor și practicilor divergente de punere în aplicare referitoare la controlarea respectării legislației în sectorul transportului rutier, precum și din cauza sistemelor de sancțiuni divergente.**

2.1 Infracțiuni depistate în trafic

În perioada 2013-2014, 2,05 milioane de infracțiuni în trafic au fost detectate la nivel european, ceea ce a reprezentat 63 % din totalul infracțiunilor depistate atât în trafic, cât și la sedii. Aceste cifre indică o scădere în termeni cantitativi cu aproape 172 de mii, mai exact cu 7,7 %, în comparație cu perioada de raportare anterioară. Pentru fiecare 100 de zile lucrătoare verificate, au fost depistate 1,77 infracțiuni, în comparație cu 1,74 în perioada de raportare anterioară.

În medie, 66 % din infracțiuni au fost depistate la conducătorii auto naționali[11], ceea ce se corelează cu rata de 66 % a conducătorilor auto naționali controlați în Europa. Cu toate acestea, există state membre în care numărul infracțiunilor depistate cu privire la nerezidenți prevalează, și anume Luxemburg (78 %), Suedia (67 %), Lituania (65 %), Belgia (64 %), Bulgaria (59 %), Slovenia (58 %), Austria (58 %) și Franța (54 %).

Această tendință poate fi explicată prin faptul că toate aceste state membre au efectuat mai multe controale asupra conducătorilor auto nerezidenți, în afară de Bulgaria, Lituania și

[10] Informații detaliate privind modificările din anumite state membre sunt incluse în documentul de însoțire.

[11] În Danemarca, numărul infracțiunilor depistate cu privire la nerezidenți s-a ridicat la 90 %. Totuși, acest rezultat nu este reprezentativ din cauza unei cantități considerabile de date lipsă pe care s-a bazat acest calcul. Din acest motiv, numărul nu a fost luat în considerare în media europeană.

Suedia. În cazul acestor trei state membre, infracțiunile depistate care au fost comise de către nerezidenți sunt mult mai frecvente. În cazul Bulgariei, cei 36 % conducători auto nerezidenți verificați au reprezentat 59 % din infracțiunile comise, Suedia a efectuat 42 % din controale asupra conducătorilor auto nerezidenți, ceea ce determinat 67 % din infracțiunile depistate, iar în Lituania 44 % din conducătorii auto nerezidenți verificați au reprezentat 65 % din infracțiunile depistate în trafic. Creșterea numărului de infracțiuni comise de nerezidenți ar putea fi alarmantă în Suedia, unde rata continuă să crească de la 31 % în perioada 2009-2010 la 57 % în perioada 2011-2012 și la 67 % în perioada de raportare actuală.

2.2 Infracțiuni depistate la sedii

În perioada curentă de raportare, statele membre au raportat în total peste 1,2 milioane de infracțiuni depistate la sediile întreprinderilor, reprezentând 37 % din numărul total de infracțiuni. Aceasta marchează o scădere cu 25 % în comparație cu perioada bienală anterioară. Aceste cifre ar trebui analizate în corelație cu numărul constant de întreprinderi controlate, care a crescut cu 1 %[12]. Luând în considerare aceste două aspecte, ar putea fi remarcate îmbunătățirile constante în ceea ce privește respectarea normelor sociale.

În ceea ce privește frecvența infracțiunilor raportate per 100 de zile lucrătoare verificate, media europeană a marcat o tendință pozitivă, scăzând de la 8,65 în perioada 2009-2010 la 5,29 în perioada 2011-2012 și la 3,54 în perioada de raportare actuală. Această scădere a frecvenței încălcărilor depistate în trafic poate indica faptul că toate activitățile care vizează o mai bună respectare a legislației sociale în sectorul transportului rutier încep să dea roade.

III. Analiza datelor referitoare la punerea în aplicare a Directivei privind timpul de lucru în sectorul transportului rutier (Directiva 2002/15/CE)

1. Introducere

Prezentul capitol se referă la punerea în aplicare de către statele membre în 2013-2014 a Directivei 2002/15/CE, denumită și „Directiva privind timpul de lucru în sectorul transportului rutier”. În conformitate cu articolul 13 din directiva respectivă, statele membre sunt obligate să prezinte Comisiei, din doi în doi ani, un raport cu privire la punerea în aplicare a directivei menționate, indicând punctele de vedere ale angajaților și ale angajatorilor la nivel național. Părțile descriptive referitoare la transpunerea directivei respective în statele membre, opiniile părților interesate privind punerea în aplicare și monitorizarea, măsurile de control din statele membre și problemele legate de punerea în aplicare sunt incluse în documentul de însoțire.

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

Directiva stabilește norme care reglementează, printre altele, pauze adecvate pe parcursul perioadei de muncă, durata maximă a săptămânii medii de lucru și munca de noapte. Dispozițiile sale completează normele privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus, stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

[12] Această creștere poate fi explicată prin includerea pentru prima dată a datelor din Croația și Finlanda.

Întrucât stabilește anumite dispoziții referitoare la durata muncii care sunt specifice sectorului transportului rutier, directiva în cauză este considerată *lex specialis* față de Directiva 2003/88/CE[13], directivă generală privind timpul de lucru, care stabilește cerințele de bază pentru organizarea timpului de lucru pentru toți lucrătorii. Cu toate acestea, Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene conține dispoziții privind timpul de lucru și condițiile de muncă la articolul 31 al acesteia, dispoziții care trebuie respectate atunci când se pune în aplicare dreptul UE. O serie de dispoziții de bază privind protecția ale directivei generale privind timpul de lucru, inclusiv normele privind concediile anuale și examenul medical gratuit pentru lucrătorii de noapte, se aplică, de asemenea, lucrătorilor mobili din sectorul transportului rutier.

3. Transmiterea și calitatea rapoartelor naționale

Comisia a stabilit un format de raportare comun pentru a facilita eforturile de raportare ale statelor membre, pentru a reduce sarcina administrativă și pentru a preveni întârzierile excesive în transmiterea rapoartelor de către statele membre. Cu toate acestea, calitatea informațiilor transmise variază în mod semnificativ. Mai multe state membre[14] au furnizat informații foarte puține și incomplete sau au indicat că nu există schimbări față de perioada precedentă. Rapoartele naționale de la celelalte douăzeci de state membre au inclus informații privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește organizarea instituțională și monitorizarea dificultăților, precum și unele statistici referitoare la controalele efectuate și la infracțiunile depistate și, în general, la procesul de impunere a sancțiunilor. Cu toate acestea, din cauza informațiilor incomplete, rezultatele acestei analize nu pot fi considerate reprezentative pentru întreaga Uniune Europeană.

4. Aspecte legate de punerea în aplicare în statele membre

După perioada de raportare anterioară, pe parcursul căreia numeroase state membre au informat în legătură cu modificările aduse cadrului lor legislativ în scopul includerii conducătorilor auto independenți în domeniul de aplicare al acestuia[15], perioada de raportare curentă a produs două notificări din partea Maltei și Poloniei. În Malta, modificările la Reglementările privind vehiculele cu motor și Reglementările privind serviciile de transport de călători au fost elaborate în vederea transpunerii complete a cerințelor directivei pentru a include conducătorii auto independenți și urmează să fie publicate în scurt timp. În Polonia, legea referitoare la conducătorii auto independenți, cu norme privind timpul de lucru, a intrat în vigoare la 16 iulie 2013.

Directiva 2002/15/CE a fost percepută ca un bun set de aranjamente care au ajutat la abordarea definiției timpului de lucru și a limitelor sale. Germania a făcut observația că directiva, împreună cu perioadele de conducere și perioadele de repaus din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, prin asigurarea condițiilor minime pentru organizarea timpului de lucru în sectorul transportului rutier, contribuie atât la garantarea protecției siguranței și sănătății atât

[13] 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)

[14] Belgia, Croația, Danemarca, Ungaria, Letonia, Țările de Jos, Portugalia, România.

[15] Bulgaria, Danemarca, Germania, Irlanda, Luxemburg, Malta (în curs), Polonia, Portugalia, Suedia și Regatul Unit.

pentru angajați, cât și la siguranța rutieră în general în UE. Mai mult, aceste norme împiedică denaturarea concurenței prin exploatarea angajaților. Așadar, Germania consideră că nu există o nevoie urgentă de modificare a directivei. În același sens, grupul de lucru al părților interesate înființat în Regatul Unit a ajuns la concluzia că nu ar fi recomandabil să se redeschidă negocierile privind legislația referitoare la timpul de lucru al conducătorilor auto, din cauza riscului de creștere a complexității și dificultății sistemului.

Cu toate acestea, mai multe state membre au exprimat preocupări în legătură cu includerea conducătorilor auto independenți în domeniul de aplicare al normelor. Finlanda consideră că obligațiile referitoare la conducătorii auto independenți în temeiul directivei ar trebui să fie abrogate, deoarece creează sarcini administrative inutile, și că Regulamentul (CE) nr. 561/2006 prevede norme adecvate pentru conducătorii auto independenți. Belgia a declarat că, în practică, este aproape imposibil să se controleze aplicarea normelor, deoarece nu este de dorit ca perioada de repaus a conducătorilor auto independenți să fie tulburată de controale. Dificultăți suplimentare în ceea ce privește verificarea conducătorilor auto independenți au fost indicate de Bulgaria, care s-a referit la o problemă a selectării conducătorilor auto pentru un control, deoarece nu există o listă oficială care să indice numărul sau locația conducătorilor auto independenți. Conform legislației din Bulgaria, conducătorii auto independenți nu se încadrează în domeniul de aplicare al obligației de a păstra înregistrări ale timpului de lucru și ale aranjamentelor de lucru, disponibile pentru inspecție la sediile lor comerciale, și de a desemna persoana care are atribuția de a prezenta aceste înregistrări la cererea inspectoratului de muncă. În plus, inspectoratul bulgar de muncă nu poate emite instrucțiuni obligatorii în ceea ce îi privește pe conducătorii auto independenți.

În pofida altor probleme menționate în legătură cu monitorizarea conformității cu normele (descrise în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezentul raport), merită menționat faptul că statele membre au pus un accent deosebit pe furnizarea de orientări în ceea ce privește respectarea dispozițiilor directivei în cauză și creșterea gradului de conștientizare în ceea ce privește normele instituite.

4.1 Infracțiuni contra normelor privind timpul de lucru

Șapte spate membre, și anume Austria, Estonia, Finlanda, Germania, Ungaria, Irlanda și Suedia, au informat în legătură cu posibilitatea ca, în primă instanță, atunci când este depistată deficiența, să se ordone rectificarea sa într-o perioadă definită. În absența corecției, autoritățile de aplicare iau apoi măsuri în privința încălcării, în conformitate cu mecanismele naționale, și anume impunerea unei sancțiuni, formularea unei acuzații în fața organismului relevant sau inițierea urmăririi în justiție. Acest sistem este perceput ca avantajos, deoarece le oferă celor în culpă posibilitatea de a-și schimba comportamentul, de a pune în aplicare noi proceduri, de a utiliza noi tehnologii sau de a-și ajusta practicile pentru a crește gradul de conformitate cu normele existente.

Zece state membre[16] au furnizat statistici privind infracțiunile depistate, ceea ce nu este suficient pentru a se ajunge la concluzii globale. În comparație cu perioada de raportare anterioară, încă patru state membre au furnizat date cu privire la încălcări. Toate statele membre sunt invitate să includă aceste informații în rapoartele următoare.

[16] Austria, Bulgaria, Cipru, Republica Cehă, Franța, Grecia, Irlanda, Luxemburg, Polonia, Spania

5. Opiniile părților interesate privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE

Numai zece state membre[17] au confirmat faptul că părțile interesate au fost consultate, în conformitate cu Directiva 2002/15/CE, ceea ce marchează o scădere semnificativă comparativ cu perioada de raportare 2011-2012, când șaisprezece state membre au indicat îndeplinirea acestei obligații.

În general, a existat un consens în rândul angajatorilor și al angajaților în privința faptului că Directiva 2002/15/CE a contribuit la protejarea sănătății și a siguranței conducătorilor auto. În Irlanda, angajatorii au exprimat opinia că limitările privind timpul de lucru au contribuit și la condiții de concurență echitabile pentru operatori. Opinii mai detaliate ale părților consultate sunt incluse în documentul de însoțire.

IV. Concluzii

Prezentul raport analizează evoluțiile privind punerea în aplicare și asigurarea respectării în perioada 2013-2014 în toate statele membre, în contextul conformității cu normele sociale ale UE din sectorul transportului rutier.

Sfera de cuprindere a prezentului document este demarcată de Directiva 2006/22/CE și de Decizia 2009/810/CE a Comisiei, care definesc datele standard care urmează să fie prezentate privind Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și Directiva 2002/15/CE; în special numărul și tipul controalelor efectuate și numărul și tipul infracțiunilor depistate. În această perioadă de raportare, calitatea datelor transmise și promptitudinea transmiterilor au rămas comparabile cu perioada de raportare anterioară, ceea ce a permis Comisiei să tragă concluzii privind aplicarea normelor sociale în sectorul transportului rutier la nivel european.

Majoritatea statelor membre au atins pragul minim de zile lucrătoare verificate impus de Directiva 2006/22/CE și adesea l-au depășit semnificativ. Cu toate acestea, câteva state membre nu au atins acest prag. Mai mult, numai jumătate dintre statele membre au atins pragul în ceea ce privește numărul minim de controale concertate, ceea ce arată o înrăutățire în comparație cu perioada anterioară în ceea ce privește numărul de inițiative internaționale întreprinse. Cooperarea are loc în special între statele membre învecinate și este completată de acțiuni în cadrul Euro Contrôle Route (ECR), care instituie o colaborare pe o scară mai largă.

Pentru a se crea condiții de concurență echitabile în sectorul transportului, este necesar să se îmbunătățească și să se alinieze aplicarea legislației sociale din sectorul transportului în întreaga UE. Prin urmare, Comisia nu doar va urmări și investiga în detaliu aceste cazuri pentru a obliga statele membre să respecte cerințele minime ale legislației sociale, dar evaluează, de asemenea, oportunitatea luării unor măsuri menite să consolideze punerea în aplicare a normelor sociale în sectorul transportului rutier.

Mai mult, în ciuda unei ușoare îmbunătățiri, statele membre nu au reușit să atingă pragul de a avea cel puțin 50 % din numărul total de zile lucrătoare verificate la sedii, iar marea majoritate a controalelor au avut loc în trafic. Comisia va monitoriza evoluțiile din acest domeniu. În cazul în care nu se constată nicio îmbunătățire în următoarea perioadă de

[17] Cipru, Estonia, Finlanda, Franța, Grecia, Irlanda, Malta, Polonia, Slovacia, Slovenia.

raportare în statele membre respective, Comisia va lansa o anchetă oficială în acele state membre care nu îndeplinesc cerința privind controalele la sedii.

În conformitate cu articolul 2 alineatul (3) din Directiva 2006/22/CE, pragul minim al controalelor din numărul de zile lucrate de conducătorii de vehicule ar trebui ridicat la 4 % începând din momentul în care 90 % din toate vehiculele controlate vor fi echipate cu un tahograf digital. În această perioadă de raportare, 64 % din vehiculele controlate în trafic au fost echipate cu tahograf digital. Prin urmare, nu există nicio bază pentru ridicarea pragului minim de controale la 4 % din zilele lucrate de către conducătorii auto.

Este important ca autoritățile naționale să garanteze efectuarea controalelor fără discriminare pe baza naționalității conducătorilor auto/a statului membru de înmatriculare a vehiculelor. Statele membre ar trebui să își examineze amănunțit datele și să transmită instrucțiuni autorităților de control în consecință, pentru a evita un tratament inegal al nerezidenților.

Raportul arată că au fost observate anumite îmbunătățiri în ceea ce privește punerea în aplicare și asigurarea respectării legislației privind normele sociale. Tendința descrescătoare a numărului de infracțiuni care a început din perioada anterioară, 2011-2012, s-a menținut. Scăderea generală a numărului de infracțiuni depistate ar putea fi interpretată ca o mai bună respectare a dispozițiilor legislației sociale, datorită practicilor de punere în aplicare bine stabilite și unei mai bune cunoașteri a normelor sociale în rândul conducătorilor auto.

Analiza ratelor de depistare în trafic și la sedii indică faptul că, în continuare, controalele la sedii sunt mai eficiente decât controalele ad-hoc în trafic. Discrepanțele dintre ratele de depistare ale statelor membre arată că Uniunea Europeană este departe de a stabili o zonă de punere în aplicare armonizată, din cauza resurselor și practicilor divergente de punere în aplicare referitoare la controlarea respectării legislației în sectorul transportului rutier.

Pe parcursul acestei perioade de raportare, încălcarea constând în manipularea aparaturii de înregistrare a crescut semnificativ. Prin urmare, tehnicile adecvate de asigurare a aplicării, aparatura și instruirea funcționarilor de control etc., care permit efectuarea unor controale selective și detectarea manipulării aparatelor și a fraudei, au devenit mai necesare ca oricând.

În vederea soluționării acestei probleme și în conformitate cu articolul 39 din Regulamentul (UE) 165/2014 privind tahografele în transportul rutier, Comisia pregătește actul de punere în aplicare care să specifice conținutul instruirii inițiale și al instruirii continue a funcționarilor de control, inclusiv al instruirii în legătură cu tehnicile de efectuare a controalelor selective și pentru detectarea manipulării aparatelor și a fraudei. Măsurile respective vor include orientări pentru a facilita punerea în aplicare a dispozițiilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus, dar și punerea în aplicare a prevederilor privind tahografele.

Din cauza caracterului lor incomplet, rapoartele naționale privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE nu permit o analiză aprofundată a impacturilor acestui act legislativ asupra sănătății și siguranței conducătorilor auto sau asupra siguranței rutiere. Includerea conducătorilor auto independenți în domeniul de aplicare al normelor privind programul de lucru este uneori percepută ca provocând probleme de aplicare. Numai zece state membre au confirmat că părțile interesate au fost consultate. În general, partenerii sociali au recunoscut că punerea în aplicare în mod corespunzător a Directivei 2002/15/CE este o condiție prealabilă pentru a se asigura condiții de muncă adecvate și o concurență nedenaturată.

Prezentul raport este publicat în același timp cu raportul menționat la articolul 26 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE[18] a Consiliului, în conformitate cu alineatul (2) al articolului respectiv.

[18] JO L 300, 14.11.2009, p. 51.