



Bruselas, 4.4.2023
COM(2023) 183 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la aplicación en 2019-2020 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y de la Directiva 2002/15/CE, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (31.º informe de la Comisión sobre la aplicación de la legislación social en el ámbito del transporte por carretera), y sobre los controles efectuados en virtud de la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para los vehículos pesados, las dimensiones máximas autorizadas y los pesos máximos autorizados

{SWD(2023) 74 final}

Introducción

El presente informe ofrece una visión general de la aplicación de las normas sociales en el transporte por carretera de la UE en los Estados miembros durante el período del 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2020. Pone de relieve las principales dificultades para garantizar el control del cumplimiento y la aplicación de las disposiciones jurídicas pertinentes, que figuran en los siguientes cuatro actos legislativos:

1) Reglamento (CE) n.º 561/2006¹ (también conocido como el **Reglamento sobre el tiempo de conducción**), que establece los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción diarios y semanales, las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales;

2) Directiva 2002/15/CE² (también conocida como la **Directiva sobre el tiempo de trabajo en el transporte por carretera**), que establece las normas relativas a la organización del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles. Establece los requisitos sobre tiempo de trabajo semanal máximo, pausas mínimas del trabajo y trabajo nocturno. Es aplicable a los conductores incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre el tiempo de conducción;

3) Directiva 2006/22/CE³ (también conocida como la **Directiva de garantía de cumplimiento**), que establece los niveles mínimos de controles en carretera y controles en los locales de empresas de transporte para verificar el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento sobre el tiempo de conducción;

4) Reglamento (UE) n.º 165/2014⁴ (también conocido como el **Reglamento sobre tacógrafos**), que establece los requisitos de instalación y uso de tacógrafos en vehículos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre el tiempo de conducción.

El análisis de la aplicación de la Directiva 96/53/CE del Consejo⁵ (también conocida como la **Directiva sobre pesos y dimensiones**), por la que se establecen, para determinados vehículos

¹ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

² Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

³ Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 164/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

⁴ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

⁵ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

pesados, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, también se incluye en el presente informe de conformidad con el artículo 10 *octies* de la Directiva.

El presente informe, basado en el artículo 17 del Reglamento sobre el tiempo de conducción, el artículo 13 de la Directiva sobre el tiempo de trabajo en el transporte por carretera⁶ y el artículo 10 *octies* de la Directiva sobre pesos y dimensiones⁷, incluye datos cuantitativos y cualitativos sobre los controles efectuados por las autoridades de control de los Estados miembros en carretera y en los locales de las empresas, así como sobre las infracciones detectadas.

El informe se estructura en tres secciones: en la sección I se analizan los datos nacionales sobre los controles e infracciones en el marco de la ejecución de la Directiva 2006/22/CE y del Reglamento (CE) n.º 561/2006, mientras que la sección II ofrece un resumen descriptivo de la ejecución de la Directiva 2002/15/CE por parte de los Estados miembros. La sección III proporciona el análisis de los datos nacionales sobre controles e infracciones en la ejecución de la Directiva 96/53/CE del Consejo. Por último, la sección IV establece las principales conclusiones de este informe. Un documento de trabajo de los servicios de la Comisión completa el informe de la Comisión con información adicional sobre sanciones, cooperación entre Estados miembros, observaciones de las autoridades de control del cumplimiento y estadísticas más detalladas con respecto a la ejecución del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y la Directiva 2002/15/CE. No completa la información relativa a la Directiva 96/53/CE del Consejo.

Presentación de datos

Los informes nacionales sobre la ejecución de las disposiciones de la Directiva 2002/15/CE y del Reglamento (CE) n.º 561/2006 deben presentarse a más tardar el 30 de septiembre del año siguiente al final del período de dos años en cuestión, por medio del acta tipo contemplada en la Decisión de Ejecución de la Comisión de 30 de marzo de 2017⁸. El plazo para la presentación de informes correspondientes a los años 2019-2020 expiró el 30 de septiembre de 2021.

⁶ El artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 exige a los Estados miembros que comuniquen cada dos años la información necesaria para que la Comisión pueda elaborar un informe sobre la aplicación de dicho Reglamento y la evolución de la situación en los sectores correspondientes. El artículo 13 de la Directiva 2002/15/CE dispone que los Estados miembros deben informar a la Comisión sobre la aplicación de la Directiva, indicando los puntos de vista de los interlocutores sociales. Los informes en virtud de la Directiva 2002/15/CE y del Reglamento (CE) n.º 561/2006 pueden presentarse en un solo documento, habida cuenta de que ambos actos legislativos contemplan el mismo período de notificación de dos años y establecen normas complementarias para los conductores profesionales.

⁷ El artículo 10 *octies* de la Directiva 96/53/CE del Consejo exige que los Estados miembros comuniquen cada dos años la información necesaria sobre el número de controles realizados en vehículos pesados y el número de vehículos o conjuntos de vehículos sobrecargados que se hayan detectado. El artículo 10 *octies* de la Directiva 96/53/CE del Consejo contempla que esta información pueda formar parte de la información presentada en aplicación del artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

⁸ C(2017) 1927 final.

Todos los Estados miembros han presentado sus datos nacionales sobre la ejecución del Reglamento (CE) n.º 561/2006, aunque muchos lo han hecho fuera de plazo. Los Estados miembros facilitaron el desglose solicitado de las estadísticas detalladas sobre los controles de conformidad efectuados en carretera y en los locales. Sin embargo, algunos no facilitaron datos clasificados según las categorías solicitadas, por ejemplo, datos clasificados por tipo de tacógrafo⁹ y por tipo de infracción¹⁰. Algunos Estados miembros explicaron los motivos por los que no facilitaron toda la información requerida¹¹.

Solamente veintidós Estados miembros han presentado la información sobre la ejecución de la Directiva 2002/15/CE, aunque en ocasiones muy limitada, y solo dieciocho Estados miembros facilitaron datos estadísticos sobre los controles y sus resultados. La falta de datos cuantitativos de los Estados miembros dificulta la evaluación.

Dado que las obligaciones de notificación relativas a la aplicación de la legislación social y la ejecución de la Directiva sobre pesos y dimensiones se refieren al mismo período, la Comisión consideró oportuno combinar los resultados de los controles en un informe conjunto. La Directiva sobre pesos y dimensiones fue modificada por la Directiva (UE) 2015/719¹², que introdujo una obligación de notificación para los Estados miembros en su artículo 10 *octies* a partir del 7 de mayo de 2017. La información nacional debe presentarse a más tardar el 30 de septiembre del año siguiente al final del bienio de que se trate. El plazo para la presentación de informes correspondientes a los años 2019-2020 expiró el 30 de septiembre de 2021. Se facilitó a los Estados miembros una plantilla de Excel para facilitar la presentación de información.

Han presentado su información nacional diecinueve Estados miembros¹³, de los cuales solo Polonia envió su informe dentro del plazo establecido. Todos los Estados miembros, excepto Polonia, presentaron la información desglosada por año; Irlanda presentó la información desglosada por trimestres del año y por tipo de vehículo (mercancías frente a pasajeros). Sin embargo, en algunos casos la información estaba incompleta. Malta informó de que no podía facilitar los datos correspondientes a 2019 debido a un fallo importante en su sistema de pesaje. Alemania indicó que la información facilitada se refería a los controles efectuados por la Oficina Federal de Transporte de Mercancías y que no disponía de estadísticas uniformes para los controles bajo responsabilidad federal. Bélgica informó de un número residual de vehículos/conjuntos de vehículos sobrecargados detectados para los que se desconocía el

⁹ Este es el caso de Lituania, que informó de que los datos no estaban disponibles debido a un error técnico.

¹⁰ Letonia no facilitó esta clasificación para las infracciones en los locales.

¹¹ Las autoridades francesas informaron de que los datos del Ministerio de Trabajo, que representan aproximadamente la mitad de las obligaciones nacionales de inspección en las empresas, no pudieron extraerse del sistema de información, a diferencia de años anteriores. Polonia comunicó que no se disponía de datos sobre el número de agentes de policía que llevaban a cabo controles en carretera.

¹² Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 115 de 6.5.2015, p. 1).

¹³ Los Estados miembros que presentaron sus datos nacionales fueron Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia Grecia, Irlanda, Italia, Letonia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, y Suecia.

número de controles efectuados en los años 2019 y 2020. Chequia, Francia, Croacia, Chipre, Lituania, Hungría, Portugal y Rumanía no presentaron sus datos nacionales para el período de notificación actual 2019-2020. La falta de datos cuantitativos para todos los Estados miembros no permite una evaluación exhaustiva.

I. Visión general de las medidas para garantizar el cumplimiento de la Directiva 2006/22/CE y del Reglamento (CE) n.º 561/2006

1. Controles

El artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE obliga a los Estados miembros a organizar un sistema de controles regulares y apropiados en la carretera y en los locales de las empresas sujetas a las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006. Este artículo establece también que el número mínimo de controles que se han de realizar debe cubrir al menos el 3 % de las jornadas de trabajo de los conductores¹⁴ de vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

Los datos nacionales muestran que el número total de jornadas de trabajo¹⁵ controladas en la UE disminuyó de aproximadamente 119,0 millones¹⁶ en 2017-2018 a 108,9 millones de jornadas de trabajo controladas en el período de notificación actual. Esto supone una disminución del 8 %. Si se observan las cifras nacionales, la disminución de las jornadas de trabajo controladas es más importante en Malta (-901 %)¹⁷, Irlanda (-69 %), Bulgaria (-59 %) y Portugal (-47 %), mientras que el aumento de las jornadas de trabajo controladas es más visible en Grecia (+70 %) y Rumanía (+44 %).

Como se ilustra en el gráfico 1, **la media de jornadas de trabajo controladas en la UE es del 4,5 %**, una cifra superior a la exigida por la Directiva¹⁸, pero que presenta una tendencia a la baja en comparación con períodos de notificación anteriores (5,4 % en 2017-2018 y 6,3 % en 2015-2016).

Gráfico 1: Porcentaje de jornadas de trabajo controladas por Estado miembro

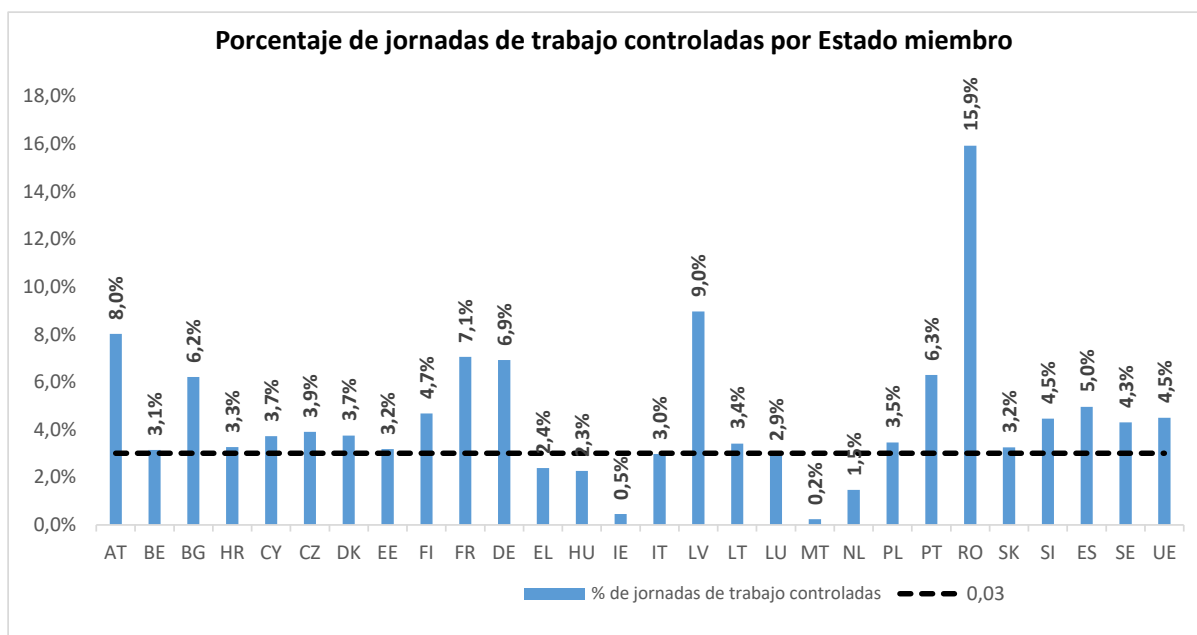
¹⁴ Esta cifra se basa en el número de jornadas de trabajo durante un período de dos años y en el número de vehículos matriculados incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento durante ese período para cada Estado miembro.

¹⁵ Los términos «jornadas de trabajo» s y «días trabajados» de un conductor se emplean indistintamente en la legislación correspondiente: Reglamento (CE) n.º 561/2006, Directiva 2006/22/CE y Decisión (UE) 2017/1013.

¹⁶ El total de 125,7 millones de jornadas de trabajo controladas en 2017-2018 incluía al Reino Unido.

¹⁷ Malta informó de que la disminución del número de controles se debió a las circunstancias de la COVID-19 y también a la baja repentina de los dos empleados que en ese momento eran los únicos responsables de las inspecciones de los tacógrafos. Las autoridades maltesas reconocieron la necesidad de abordar esta cuestión inmediatamente y de formar a ocho miembros del personal para garantizar que esta situación no vuelva a producirse en el futuro.

¹⁸ Especialmente en Alemania, Austria, Bulgaria, Francia, Letonia, Portugal y Rumanía, que representaron un tercio de las jornadas de trabajo controladas.



La mayor parte de los Estados miembros controlaron más jornadas de trabajo que el mínimo exigido por la Directiva. No obstante, seis Estados miembros no han alcanzado el umbral del 3 %, a saber, Grecia, Hungría, Irlanda, Luxemburgo, Malta y Países Bajos. Se trata del mismo número de países que en el período de notificación anterior, 2017-2018, en el que seis Estados miembros no habían alcanzado el umbral del 3 %, mientras que fueron tres los Estados miembros que no lo alcanzaron en 2015-2016. De los seis Estados miembros¹⁹ que no habían alcanzado el umbral del 3 % en 2017-2018, solo Grecia, Irlanda y los Países Bajos permanecieron en este grupo «de bajo rendimiento», al que se unieron los otros tres Estados miembros, que habían obtenido buenos resultados en el período de notificación anterior. Grecia intensificó considerablemente sus esfuerzos para garantizar el cumplimiento (pasando del 0,1 % en 2015-2016 y el 0,7 % en 2017-2018 al 2,4 % en el período actual), pero sigue estando por debajo del umbral.

El artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE también determina la proporción de jornadas de trabajo que se controlará en carretera y en los locales, a saber, al menos el 30 % y al menos el 50 %, respectivamente. El cálculo de esta proporción se basa en el número de controles efectivamente realizados por las autoridades de control del cumplimiento y no en el número mínimo de jornadas de trabajo por controlar.

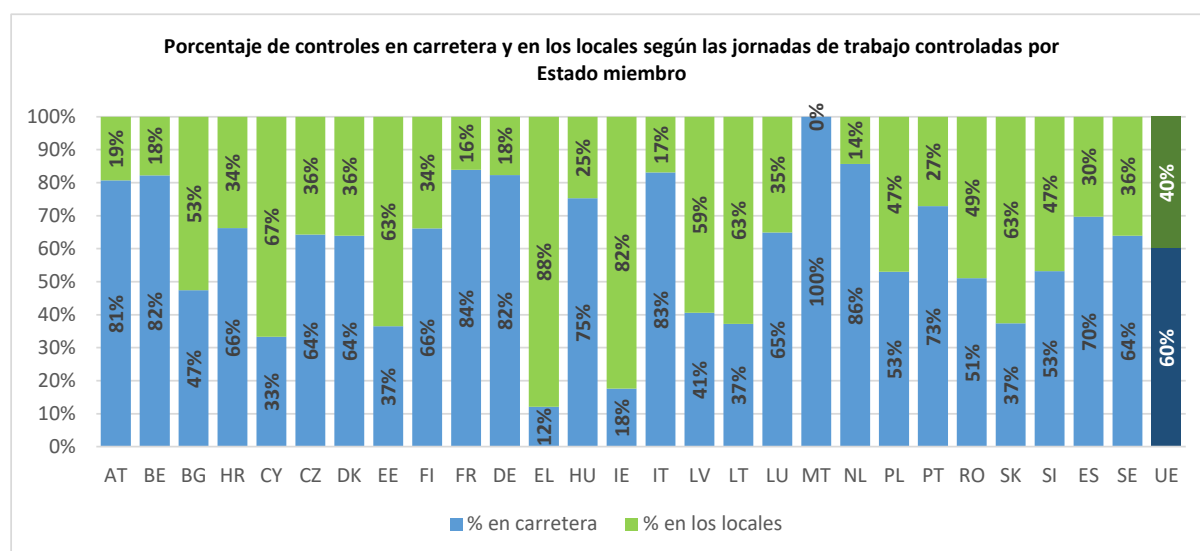
Por término medio, el 60 % de las jornadas de trabajo se han controlado en carretera, mientras que el 40 % se controlaron mediante inspecciones en los locales. Esto supone una disminución de los controles en carretera en comparación con el último período (73 % en 2017-2018) y un aumento positivo de los controles en los locales en comparación con el último período (27 % en 2017-2018). Este cambio puede explicarse en parte por las circunstancias de la COVID-19. En la mayoría de los Estados miembros, una gran parte de los controles se realizaron en carretera. Grecia e Irlanda notificaron un bajo número de controles en carretera. Malta no informó de ningún control en los locales. Solo seis Estados

¹⁹ Dinamarca, Finlandia, Grecia, Irlanda, Lituania y los Países Bajos.

miembros muestran la proporción equilibrada necesaria entre controles en los locales y controles en carretera²⁰, frente a ocho Estados miembros en 2017-2018.

Para más detalles sobre la proporción nacional de controles en carretera y controles en los locales, véase el gráfico 2.

Gráfico 2: Porcentaje de controles en carretera y controles en los locales en función de las jornadas de trabajo controladas por Estado miembro



1.1 Controles en carretera

En total, se controlaron en carretera en toda la UE 4 112 717²¹ vehículos y 4 323 245 conductores, frente a 4 982 439 vehículos y 5 395 009 conductores controlados en 2017-2018²². La diferencia entre el número de vehículos y el número de conductores puede explicarse por la conducción en equipo, es decir, cuando hay al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Se observan diferencias entre el número de conductores y de vehículos principalmente en los informes de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Eslovenia, Polonia y Rumanía.

En comparación con el informe correspondiente al período 2017-2018, el número comunicado de vehículos controlados disminuyó en 869 722. Esto se debe principalmente al hecho de que el número de vehículos controlados por el Reino Unido (156 496 vehículos en 2017-2018) no figura en el informe actual, así como a una disminución considerable de las cifras comunicadas por Malta (-73 %), que no se vio compensada por los aumentos comunicados por otros Estados miembros²³.

²⁰ Bulgaria, Chipre, Eslovaquia, Estonia, Letonia y Lituania.

²¹ Lituania no comunicó datos.

²² La cifra correspondiente al período 2017-2018 incluye datos del Reino Unido (es decir, 17 461 empresas). Sin datos del Reino Unido, la disminución es de casi el 33 %.

²³ Por ejemplo, + 81 % en Dinamarca y 64 % en Luxemburgo.

El número de conductores controlados disminuyó en 1 071 764 conductores en comparación con el período 2017-2018. Esto también se debe al hecho de que el número de conductores controlados por el Reino Unido (156 496 conductores en 2017-2018) no está incluido en el informe actual y a los efectos acumulativos de las disminuciones en otros Estados miembros.

En función del país de matriculación del vehículo, el 63 % de los vehículos controlados eran vehículos nacionales, el 31 % procedían de otros Estados miembros de la UE y el 6 % eran vehículos matriculados en países no pertenecientes a la UE²⁴. En general, la mayoría de los vehículos controlados en carretera (aproximadamente el 91 % del total) eran transportistas de mercancías, mientras que menos del 10 % transportaban pasajeros.

En 2019-2020, el 74 % de los vehículos controlados en carretera estaban equipados con un tacógrafo digital, en comparación con el 75 % del período de notificación anterior. Por lo tanto, no hay motivos para aumentar el umbral de controles del 3 % al 4 %, ya que esto debería hacerse cuando el 90 % de los vehículos controlados estén equipados con tacógrafos digitales, de conformidad con el artículo 2, apartado 3, de la Directiva 2006/22/CE.

1.2 Controles en los locales

En el período 2019-2020 se controlaron 58 300²⁵ empresas de transporte, lo que supone una disminución del 44 % en comparación con las 104 104²⁶ empresas de transporte controladas en 2017-2018. Los controladores en los locales controlaron alrededor de 34,3 millones de jornadas de trabajo, lo que representa un aumento de alrededor del 2 % en comparación con los 33,7 millones del informe anterior, incluso teniendo en cuenta la ausencia de controles en los locales de Malta y la falta de datos del Reino Unido. En total, las autoridades de control de los Estados miembros comprobaron en los locales los registros de 499 943 conductores, lo que supone un 14 % menos que los 641 033 conductores del período 2017-2018.

2. Infracciones

Los veintisiete Estados miembros facilitaron datos sobre las infracciones detectadas, aunque no todos²⁷ facilitaron detalles sobre los tipos de infracciones. **El número total de infracciones notificadas fue de alrededor de 2,25 millones, cifra que supone una disminución en comparación con el último informe (3,41 millones²⁸)**. Esto puede explicarse por el hecho de que se controlaron menos jornadas de trabajo. El porcentaje de infracciones detectadas en carretera se mantuvo estable en el 60 % del total de infracciones detectadas (58 % en el informe anterior).

La proporción de los diversos tipos de infracciones sobre el número total de infracciones detectadas siguió siendo similar a la del período de notificación anterior, con algunas variaciones. El gráfico 3 ilustra el porcentaje medio de infracciones en la UE por tipo de

²⁴ Lituania no facilitó estos datos. Chipre informó de que solo se controlaron vehículos nacionales.

²⁵ Malta no facilitó estos datos.

²⁶ 86 643 empresas controladas en 2017-2018, excluido el Reino Unido.

²⁷ Letonia no facilitó información sobre los tipos de infracciones detectadas en los controles en los locales.

²⁸ O 3,29 millones sin contar el Reino Unido.

disposición infringida, detectado tanto en carretera como en los locales en el período 2019-2020. El número de infracciones relativas a las pausas aumentó del 17 al 19 %, mientras que las infracciones que afectaban a los registros sobre el tiempo de conducción disminuyeron del 27 al 26 %. Del total de infracciones detectadas, las relativas a los períodos de descanso constituyen el 23 %, igual que en el informe anterior; las que afectan a los aparatos de control²⁹ representan el 9 % (12 % en el informe anterior) y las referentes a la ausencia o la disponibilidad de registros de otras actividades constituyen el 8 % (6 % en el informe anterior). Esta evolución se presenta en el gráfico 4.

La tasa media de infracciones, que se calcula sobre la base de 100 jornadas de trabajo controladas en los locales y en carretera, se ha reducido de 2,7 en 2017-2018 a 2,1 en el período de notificación actual. **La tasa de detección en los locales sigue siendo más elevada que la tasa de detección en carretera, lo que confirma que los controles en los locales son más eficaces que los controles *ad hoc* en carretera.** Sin embargo, la tasa de detección en los locales disminuyó en comparación con el último período de notificación.

Gráfico 3: Categorías de infracciones en carretera y en los locales en 2019-2020

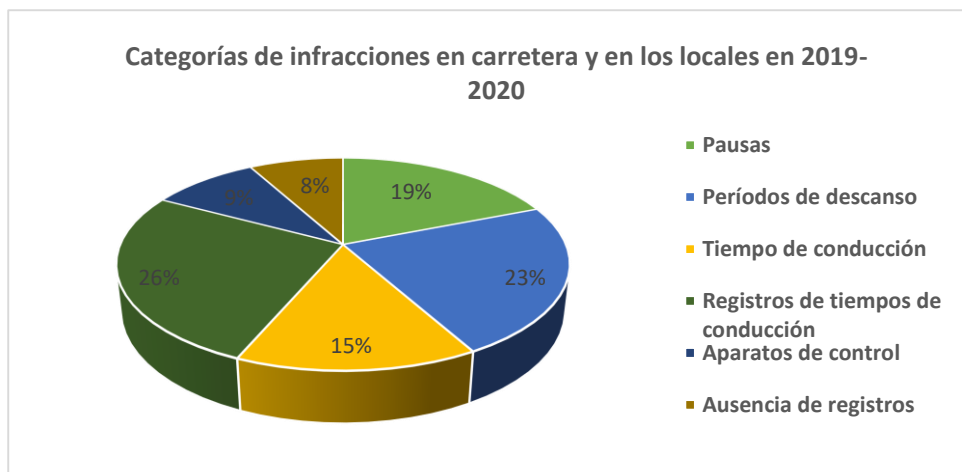
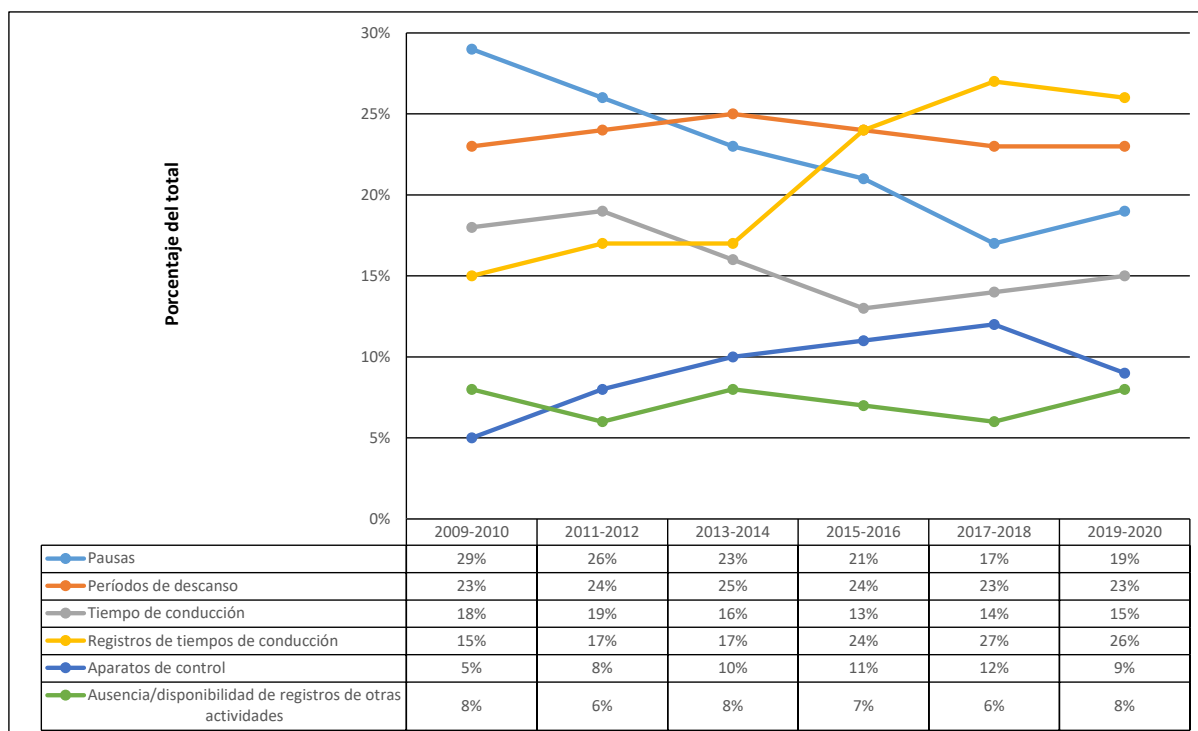


Gráfico 4: Categorías de infracciones en carretera y en los locales durante los últimos diez años

²⁹ Las infracciones relativas a los aparatos de control se refieren al funcionamiento incorrecto y a la manipulación o el uso indebido de los aparatos de control.



2.1. Infracciones detectadas en carretera

En el período **2019-2020** se detectaron **alrededor de 1,36 millones de infracciones en carretera**, lo que supone **aproximadamente un 30 % menos que en 2017-2018**, cuando se detectaron **alrededor de 1,94 millones de infracciones**³⁰. El promedio de infracciones detectadas en carretera en la UE disminuyó de 2,11 a 1,82 por cada 100 jornadas de trabajo controladas. Por término medio, el 53 % de las infracciones fueron cometidas por conductores nacionales, mientras que la proporción de vehículos nacionales entre todos los vehículos interceptados a efectos de control fue del 63 %.

2.2. Infracciones detectadas en los locales

El número de infracciones detectadas en los locales fue de aproximadamente 890 000, lo que supone una disminución considerable en comparación con el último informe (1,46 millones). La tasa media de detección de infracciones por cada 100 jornadas de trabajo controladas disminuyó de 4,35 a 2,59, lo que representa una disminución del 40 % con respecto a 2017-2018. La tasa media de infracciones detectadas en los locales por empresa aumentó ligeramente, pasando de 14 infracciones por empresa en 2017-2018 a más de 15 infracciones por empresa.

2.3. Número de agentes y equipos de control para analizar los tacógrafos

En el período de notificación actual, participaron en controles en toda la UE 54 679 agentes de control (frente a 61 558 en 2017-2018). Se trata de una tendencia continua a la baja, incluso teniendo en cuenta que no se incluyen las cifras del Reino Unido correspondientes al período de notificación anterior (es decir, 588 agentes de control).

³⁰ O alrededor de 1,84 millones de infracciones sin el Reino Unido.

Se formó a 20 058 agentes de control para analizar los registros del tacógrafo digital (frente a 21 786 en 2017-2018). Los equipos proporcionados a los agentes de control para analizar los registros de los tacógrafos aumentaron de 9 677 unidades en 2017-2018 a 13 067 en 2019-2020.

3. Interpretación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea interpretó el Reglamento (CE) n.º 561/2006 mediante las sentencias en el asunto C-834/18³¹ de 10 de abril de 2019. El Tribunal dictaminó que el concepto de «período de descanso semanal», en el sentido del artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, no tiene que finalizar necesariamente durante la «semana», tal como se define en el artículo 4, letra i), de dicho Reglamento.

4. Cooperación entre Estados miembros

De conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2006/22/CE, los Estados miembros están obligados a llevar a cabo al menos seis operaciones concertadas de control en carretera al año con, al menos, otro Estado miembro. La cooperación entre Estados miembros basada en controles concertados, iniciativas conjuntas de formación o intercambios de experiencias e información desempeña un papel crucial a la hora de reforzar la garantía del cumplimiento para alcanzar los objetivos de la legislación social en el sector del transporte por carretera, a saber, la mejora de las condiciones de trabajo, la competencia leal y la mejora de la seguridad vial. El paquete de movilidad I³², adoptado en julio de 2020 y que comenzó a aplicarse (parcialmente) el 20 de agosto de 2020, tiene por objeto promover y reforzar la cooperación y la asistencia mutua entre los Estados miembros y garantizar un control del cumplimiento más eficaz y coherente de las normas vigentes. Además, la Autoridad Laboral Europea (ALE), creada en 2019³³ con el objetivo general de garantizar una movilidad laboral justa en el mercado interior, inició sus actividades de apoyo relativas a la información, la formación y el control del cumplimiento en el ámbito del transporte por carretera. Una de las principales tareas de la ALE consiste en respaldar la cooperación entre Estados miembros para garantizar el cumplimiento transfronterizo de la legislación y facilitar las inspecciones conjuntas, especialmente en el ámbito de las normas sociales de la UE en el sector del transporte por carretera.

Debido a la crisis de la COVID-19, muchas de las acciones de control del cumplimiento conjuntas previstas no pudieron llevarse a cabo en 2020. Por otra parte, incluso en lo que respecta al año 2019, no todos los Estados miembros facilitaron información sobre el número exacto de controles concertados o no informaron en absoluto de si habían realizado controles concertados. De los catorce Estados miembros que facilitaron información sobre los

³¹ https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/es/.

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

³³ Reglamento (UE) 2019/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea la Autoridad Laboral Europea, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 y (UE) 2016/589 y se deroga la Decisión (UE) 2016/344 (DO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

controles³⁴, doce³⁵ llevaron a cabo el número requerido de controles concertados en el período de notificación.

La cooperación entre los Estados miembros afectaba principalmente a los Estados miembros vecinos. Asimismo, en lo que respecta al período de notificación anterior, la mayoría de los Estados miembros indicaron que la cooperación tuvo lugar en el marco de Euro Contrôle Route (ECR).

II. Resumen de la aplicación de la Directiva 2002/15/CE

De conformidad con el artículo 13 de la Directiva 2002/15/CE, los Estados miembros están obligados a presentar cada dos años un informe relativo a su aplicación e indicar los puntos de vista de los interlocutores sociales.

1. Ámbito de aplicación de la Directiva 2002/15/CE

La Directiva establece normas que regulan, entre otros aspectos, unas pausas adecuadas durante los períodos de trabajo, la jornada de trabajo máxima semanal y el trabajo nocturno. Sus disposiciones vienen a completar las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso que establece el Reglamento (CE) n.º 561/2006. Habida cuenta de que esta Directiva establece ciertas disposiciones relativas a las horas de trabajo que son específicas para el sector del transporte por carretera, se considera como una *lex specialis* con respecto a la Directiva 2003/88/CE³⁶ sobre el tiempo de trabajo, que establece los requisitos básicos de organización del tiempo de trabajo para trabajadores de todos los sectores.

2. Aspectos de la ejecución en los Estados miembros

Algunos Estados miembros e interlocutores sociales informaron de algunos problemas de ejecución. Las autoridades alemanas informaron de una falta general de conocimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y de trabajo por parte de los empleadores. Como se ha indicado, suele comprobarse el cumplimiento del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles solo en el marco de los controles de la legislación sobre el tiempo de conducción y, por lo general, no se respeta lo suficiente.

Malta informó de que, en el caso de los vehículos que no están obligados a utilizar tacógrafos conforme a la exención prevista en el artículo 13, apartado 1, letra e), del Reglamento sobre el tiempo de conducción, la medición del tiempo de trabajo se realiza a través de los medios existentes para medir el tiempo de trabajo del conductor, por ejemplo, relojes de fichar.

Algunos Estados miembros informaron de la falta de inspectores para controlar el tiempo de trabajo. Las autoridades italianas señalaron que alcanzar el mínimo exigido del 50 % de los controles en los locales sería un problema. Los principales problemas se deben a la especial

³⁴ Bélgica, Croacia, Chequia, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, Finlandia, Grecia, Malta, Países Bajos y Portugal. Hungría y Malta informaron de que no se habían llevado a cabo controles concertados.

³⁵ Alemania, Austria, Eslovaquia, España, Francia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Polonia y Rumanía.

³⁶ Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo (DO L 299 de 18.11.2003, p. 9).

complejidad de los controles en el sector y al considerable esfuerzo necesario en cuanto a recursos humanos. Durante las inspecciones en los locales, además de los controles relativos al cumplimiento de la legislación social de la UE, también se comprueban la situación salarial y la relativa a la seguridad social de los trabajadores.

Suecia informó sobre el método utilizado por las autoridades de control para supervisar el cumplimiento de la parte de la legislación social sobre la que los interlocutores sociales han celebrado acuerdos, por ejemplo, la relativa al trabajo nocturno. En tales casos, las autoridades suecas no solo envían solicitudes por escrito a los empleadores y a los conductores autónomos, sino que también se ponen en contacto personalmente con los conductores inspeccionados. El objetivo es sensibilizar sobre las normas y provocar cambios de comportamiento.

Algunas autoridades informaron asimismo de la necesidad de aclarar en mayor medida algunas definiciones de la Directiva 2002/15/CE. En Alemania, un Estado federado pidió más aclaraciones sobre cómo hacer frente a los «tiempos de espera en la rampa». También se constató que, a menudo, los trabajos de descarga no se registran como «otras actividades», sino como tiempo de descanso. En algunos casos, las empresas también distinguen entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de trabajo sujeto a remuneración, de modo que el tiempo se registró y se remuneró a tanto alzado, pero no como «otras actividades».

Por último, algunas autoridades nacionales informaron de dificultades para controlar el tiempo de trabajo de los conductores que participan en diferentes tipos de actividades de transporte o que realizan operaciones de transporte para varios empleadores.

Por el contrario, Bulgaria informó de que no se habían encontrado problemas significativos en el ejercicio de los controles en virtud de la Directiva 2002/15/CE.

A pesar de estas observaciones compartidas, sigue resultando difícil identificar las tendencias y los problemas más destacados a escala de la Unión debido al elevado número de informes incompletos presentados por los Estados miembros y a las diferentes prácticas nacionales.

3. Interpretación de la Directiva 2002/15/CE

Algunos Estados miembros comunicaron la interpretación judicial de sus tribunales nacionales sobre determinadas disposiciones de la Directiva 2002/15/CE en 2019-2020. Suecia reiteró que estaba a la espera de una resolución judicial en un asunto relacionado con la demarcación entre las responsabilidades de la Agencia de Transporte de Suecia y las de los interlocutores sociales cuando se firmaban convenios colectivos que establecían excepciones a determinadas partes del acto jurídico nacional por el que se transpone la Directiva 2002/15/CE. Suecia también informó de que algunos otros litigios relativos a la ejecución de la Directiva 2002/15/CE habían sido resueltos por los tribunales de primera instancia y de que el Tribunal Supremo no había dictado resoluciones judiciales. Estonia informó de la misma situación y confirmó que, en general, la transposición de la Directiva 2002/15/CE no había creado problemas sociales en el período 2019-2020 en el país.

España tenía una serie de asuntos judiciales relacionados con el tiempo de trabajo, las pausas, los períodos de disponibilidad y los convenios colectivos relativos, por ejemplo, al cálculo de las horas de presencia a disposición del empleador, los pagos por más de veinte horas de disponibilidad y los pagos de dietas.

4. Infracciones de las normas sobre el tiempo de trabajo

Solo once Estados miembros³⁷ facilitaron datos cuantitativos sobre las infracciones detectadas, aunque algunos de ellos no estaban totalmente completos. La cifra es ligeramente superior a la del período de notificación anterior, en el que nueve Estados miembros³⁸ facilitaron esta información. El insuficiente número de aportaciones no permite extraer conclusiones a escala de la UE.

Algunos Estados miembros indicaron que se había ofrecido la posibilidad de corregir el comportamiento dentro de un plazo determinado para evitar una sanción. Las autoridades de control del cumplimiento solo aplicarán sus sanciones en los casos en que no se haya subsanado la deficiencia. A este respecto, la industria sueca comunicó que consideraba positiva la ausencia de sanciones directas, ya que ofrece a los empleadores y a los trabajadores por cuenta propia la oportunidad de aplicar nuevas formas de trabajar, utilizando nuevas tecnologías o modificando los procedimientos para mejorar el cumplimiento de la legislación.

5. Puntos de vista de las partes interesadas sobre la ejecución de la Directiva 2002/15/CE

Como exige el artículo 13 de la Directiva 2002/15/CE, diez Estados miembros³⁹ indicaron claramente que se había consultado a los interlocutores sociales a efectos de este ejercicio de notificación. Esta cifra es ligeramente inferior a la del informe anterior⁴⁰, pero sigue mostrando que más de la mitad de los Estados miembros no implican a los interlocutores sociales en la presentación de información relativa a la aplicación de las normas sobre el tiempo de trabajo. Austria explicó que no se consultó a los interlocutores sociales, pero que el proyecto de informe anual no solo se debate en el Parlamento (Comité Social), sino que también está a disposición del público en el sitio web de la Inspección del Trabajo.

En seis de los diez Estados miembros⁴¹, los puntos de vista de los interlocutores sociales se reflejaron en una sección o apartado distinto.

No es posible analizar más a fondo las opiniones de los interlocutores sociales, ya que no constituyen una muestra representativa.

³⁷ Alemania, Austria, Chequia, Chipre, Eslovaquia, España, Finlandia, Hungría, Italia, Luxemburgo y Polonia.

³⁸ Austria, Chequia, Chipre, Finlandia, Francia, Irlanda, Luxemburgo y Polonia.

³⁹ Alemania, Chipre, Eslovaquia, Estonia, Finlandia, Francia, Italia, Polonia, Portugal y Suecia.

⁴⁰ El último informe indicaba doce Estados miembros, incluido el Reino Unido.

⁴¹ Alemania, Francia, Italia, Polonia, Portugal y Suecia.

III. Visión general de las medidas para garantizar el cumplimiento de la Directiva 96/53/CE del Consejo

1. Controles

El artículo 10 *quinquies*, apartado 1, de la Directiva 96/53/CE del Consejo, modificada por la Directiva (UE) 2015/719, exige que los Estados miembros tomen medidas específicas, a más tardar el 27 de mayo de 2021, para identificar automáticamente los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación respecto de los que sea probable que hayan superado el peso máximo autorizado y que por ello deban ser controlados por las autoridades competentes para garantizar que se ajustan a los requisitos de la Directiva sobre pesos y dimensiones. Según la información facilitada por los Estados miembros, Irlanda y Alemania utilizan el sistema de pesaje automático al menos desde 2019. El artículo 10 *quinquies*, apartado 1, también prevé la posibilidad de utilizar los sistemas automáticos para determinar directamente que se han cometido infracciones e imponer sanciones, en cuyo caso dichos sistemas deberán estar certificados. Según la información facilitada por los Estados miembros, ningún Estado miembro ha optado por instalar sistemas certificados. Por lo tanto, después de que los vehículos pesados en circulación respecto de los que sea probable que hayan superado el peso máximo autorizado se identifiquen mediante sistemas automáticos, dichos vehículos han de someterse a un control de peso adicional en carretera con básculas certificadas para determinar las posibles infracciones.

Asimismo, el artículo 10 *quinquies*, apartado 2, exige que los Estados miembros lleven a cabo en cada año civil un **número adecuado de controles del peso** de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, **en proporción al número total de vehículos que se inspeccionen anualmente** en su territorio. Sin embargo, la Directiva 96/53/CE del Consejo no prevé una interpretación de lo que puede considerarse «en proporción», dejando un cierto margen de interpretación al criterio de los Estados miembros en cuanto a la manera en que aplican esta norma. Por otra parte, la Directiva 96/53/CE del Consejo no obliga a los Estados miembros a comunicar el número total de vehículos inspeccionados cada año en su territorio, lo que sería necesario para comparar y obtener información sobre la proporción real de controles de los pesos máximos efectuados.

1.1 Controles en carretera

En total, **en 2019 y 2020 se controlaron en carretera alrededor de 17 millones de vehículos y conjuntos de vehículos** (11 350 448 vehículos en 2019 y 5 810 609 en 2020) en los territorios de los diecinueve Estados miembros que han facilitado datos totales o parciales. El número de controles realizados es muy desigual: Irlanda realizó el mayor número de controles (alrededor de 12,6 millones de controles), seguida de lejos por Polonia (alrededor de 3 millones de controles) e Italia (casi 600 000 controles). Esto puede atribuirse al uso exclusivo de sistemas de pesaje automático en Irlanda⁴².

⁴² Todos los controles notificados por Irlanda se llevan a cabo mediante sistemas de peso en movimiento.

Según los conjuntos comparables de datos de dieciséis Estados miembros⁴³, el número de controles ha aumentado un 2 % en sus territorios.

1.2 Infracciones

Se detectaron más de medio millón de infracciones por superar el peso máximo o el peso máximo por eje en diecinueve Estados miembros (285 065 infracciones en 2019 y 287 547 en 2020).

Según los conjuntos comparables de datos en dieciséis Estados miembros⁴⁴ para el período 2017-2018, el número de infracciones detectadas en sus territorios aumentó un 4 % en el período 2019-2020.

En general, según los datos disponibles, **el 3,3 % de los vehículos o conjuntos de vehículos controlados estaban sobrecargados**. Este porcentaje varía del 4,9 % en 2019 al 2,5 % en 2020, lo que, dada la cantidad similar de controles realizados en esos dos años, podría sugerir que ha aumentado el cumplimiento de las normas relativas al peso. Sin embargo, las cifras varían considerablemente entre los Estados miembros y existen otras circunstancias, como la ubicación, los días y los horarios elegidos para los controles en carretera y la experiencia o la formación de los agentes de control del cumplimiento que realizan los controles, que pueden influir significativamente en la eficiencia de dichos controles, según la información facilitada por los Estados miembros. Como ejemplo de las variaciones entre los Estados miembros, Estonia informa de que se han detectado 2 166 infracciones en un total de 2 929 controles realizados (72,2 % de eficacia), mientras que Polonia informa de 7 217 infracciones detectadas en 3 050 851 controles realizados (0,2 % de eficacia).

IV. Conclusiones

El resultado general del análisis sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las normas sociales en el sector del transporte por carretera de la UE muestra que el rendimiento general en cuanto a control del cumplimiento y conformidad en 2019-2020 se mantiene estable en comparación con el período 2017-2018.

Sin embargo, no es posible comparar directamente la aplicación y el control del cumplimiento de las normas sociales en el sector del transporte por carretera de la UE en los dos períodos de notificación, 2017-2018 y 2019-2020, debido a la situación específica relacionada con la crisis de la COVID-19 y al hecho de que el Reino Unido ya no está obligado a informar sobre sus actividades de ejecución.

⁴³ Los Estados miembros que presentaron sus datos nacionales para todo el período 2017-2018 fueron Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Grecia, Italia, Letonia, Luxemburgo, Países Bajos y Polonia.

⁴⁴ Los Estados miembros que presentaron sus datos nacionales para todo el período 2017-2018 fueron Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Grecia, Italia, Letonia, Luxemburgo, Países Bajos y Polonia.

La crisis de la COVID-19 repercutió negativamente en el número de controles y acciones concertadas que llevaron a cabo los Estados miembros. No obstante, pueden mencionarse algunas tendencias.

Sigue habiendo una disminución continua del número de jornadas de trabajo controladas. En comparación con los períodos de notificación anteriores, disminuyeron tanto el número notificado de vehículos como el número notificado de conductores controlados en carretera en toda la UE. Esa disminución también se observó en el número de empresas de transporte controladas en los locales. Al mismo tiempo, la proporción de jornadas de trabajo controladas en carretera y en los locales cambió en beneficio de las jornadas de trabajo controladas en los locales (60 % en carretera y 40 % en los locales, frente a 73 y 27 %, respectivamente, en el último informe), lo que supone una evolución positiva que acerca la proporción de estos dos tipos de controles a los requisitos legales.

El número de infracciones detectadas tanto en los locales como en carretera disminuyó en comparación con el último informe, lo que puede explicarse por el menor número de controles realizados. La tasa de detección en los locales sigue siendo más elevada que la tasa de detección en carretera, lo que confirma que los controles en los locales son más eficaces que los controles *ad hoc* en carretera. Sin embargo, la tasa de detección en los locales disminuyó en comparación con el último período de notificación.

Las tasas de detección de infracciones varían considerablemente en toda la UE (de 0,12 a 8,39). Este hecho, unido a la tendencia descendente del número de jornadas de trabajo controladas y a las limitadas capacidades para garantizar el cumplimiento (recursos humanos y financieros, capacidades y equipos de control) en todos los Estados miembros, indica que es imperativo orientar mejor los controles. El acceso a los datos, como la clasificación de riesgos, tiene una gran importancia en carretera, en particular para orientar mejor los controles y para reducir los controles «limpios» innecesarios, es decir, aquellos en los que no se detectan infracciones. El acceso a los datos de clasificación de riesgos por parte de los inspectores en carretera se ha hecho obligatorio en consonancia con los nuevos requisitos introducidos por el paquete de movilidad I⁴⁵. La Comisión adoptará un acto de ejecución sobre las modalidades de dicho acceso⁴⁶. Además, la Comisión investigará cómo las tecnologías de digitalización y automatización podrían contribuir a que los controles del cumplimiento sean más inteligentes (más eficaces, eficientes, sin soporte de papel y basados en el acceso a datos digitales y en su intercambio).

Por lo que se refiere a los controles concertados y conjuntos entre Estados miembros, parece claro que contribuyen al intercambio de conocimientos y al establecimiento de un enfoque armonizado con respecto a la comprensión y el cumplimiento de las normas de la UE en vigor. Por consiguiente, la Comisión anima a los Estados miembros a que redoblen sus esfuerzos para mejorar la cooperación, mediante inspecciones conjuntas y controles concertados, y a que se beneficien de la asistencia que ofrece la Autoridad Laboral Europea.

⁴⁶ De conformidad con el artículo 16, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, modificado por el Reglamento (UE) 2020/1055.

Las proporciones de los distintos tipos de infracciones siguen siendo similares a las del último período de notificación. En los locales, las infracciones relacionadas con los registros del tiempo de conducción representan casi la mitad de las infracciones detectadas, lo que pone de manifiesto dificultades para almacenar adecuadamente los datos pertinentes por parte de las empresas. En cambio, las infracciones relacionadas con los períodos de descanso y los tiempos de conducción representan casi la mitad del total de las infracciones detectadas en carretera.

Por lo que se refiere a la ejecución de la Directiva 2002/15/CE, la falta de datos cuantitativos y cualitativos detallados en muchos informes nacionales dificulta una evaluación en profundidad. La Comisión desea subrayar la importancia de este ejercicio de presentación de informes y recuerda que puede emprenderse una acción judicial contra los Estados miembros que no cumplan la obligación de presentar la información exigida por el artículo 13 de la Directiva 2002/15/CE.

Por lo que se refiere a la **ejecución de la Directiva 96/53/CE del Consejo**, la falta de información por parte de muchos Estados miembros **dificulta las conclusiones**. Teniendo esto en cuenta, el resultado general es que, si bien los niveles globales de control del cumplimiento y conformidad para 2019-2020 han aumentado ligeramente (un 2 % más de controles y un 4 % más de infracciones detectadas en comparación con el período 2017-2018), existen **diferencias significativas entre los Estados miembros** en cuanto al número de controles y de infracciones detectadas en un período determinado.

Estas diferencias también pueden observarse en la eficiencia de los controles medida como el porcentaje de infracciones detectadas por control realizado.

Dado que a partir del 27 de mayo de 2021 deben implantarse en todos los Estados miembros sistemas de peso en movimiento, el análisis de los datos futuros y la comparación con los conjuntos de datos actuales serán cruciales para extraer conclusiones sobre el rendimiento y la eficiencia de estos sistemas automáticos.

No puede extraerse ninguna conclusión general sobre **la idoneidad y proporcionalidad de los controles de los pesos máximos**. Esto se debe, por una parte, a la falta de criterios uniformes objetivos para definir la «proporcionalidad» en el texto jurídico. Contrariamente a los criterios del 3 % establecidos en el artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE, la Directiva 96/53/CE del Consejo deja un cierto margen de maniobra a los Estados miembros en cuanto a la manera en que aplican esta norma. Por otra parte, la Directiva sobre pesos y dimensiones no obliga a los Estados miembros a comunicar el número total de vehículos inspeccionados cada año en sus territorios, lo que dificulta la evaluación de la proporcionalidad de los controles de pesos también en caso de contar con una proporción constante, es decir, que cuantos más vehículos sean inspeccionados en el territorio de un Estado miembro, más controles del peso de los vehículos será necesario realizar.

La Comisión considera que los niveles generales de control del cumplimiento y conformidad tras la aplicación del paquete de movilidad I mejorarán en los futuros períodos de notificación. Un acto de ejecución adoptado por la Comisión sobre una fórmula armonizada

de clasificación de riesgos⁴⁷ permite a los agentes policiales reconocer rápidamente el perfil de la empresa que desean someter a control y saber si una empresa tiene una calificación de bajo riesgo (debido a un bajo nivel de infracciones de la legislación) o una calificación de alto riesgo (infracciones de alto nivel de la legislación). Además, la detección temprana remota de posibles manipulaciones y usos indebidos proporcionará a los agentes policiales una herramienta para seleccionar los vehículos que deben controlar. Todo ello debe reducir el número de controles innecesarios y ahorrar recursos tanto a los agentes como a los conductores.

La Comisión seguirá supervisando la aplicación de las normas sociales en el transporte por carretera con la ayuda de los Estados miembros. Insta a los Estados miembros a incluir las opiniones de los interlocutores sociales en relación con la aplicación de las normas sobre el tiempo de trabajo, tal como exige la Directiva 2002/15/CE.

La Comisión insiste en la importancia de que los Estados miembros presenten conjuntos completos de datos sobre la ejecución de la Directiva 2002/15/CE y el control de su cumplimiento, así como sobre la ejecución de la Directiva 96/53/CE del Consejo, para el próximo período de notificación, a fin de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 13 de la Directiva 2002/15/CE, el artículo 10 *octies* de la Directiva 96/53/CE del Consejo y el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

⁴⁷ Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695 de la Comisión, de 2 de mayo de 2022, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas de transporte (DO L 129 de 3.5.2022, p. 33).