



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 4.4.2023.
COM(2023) 183 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o provedbi Uredbe (EZ) br. 561/2006 o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i Direktive 2002/15/EZ o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza u razdoblju 2019.–2020. (31. izvješće Komisije o provedbi socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet) i o kontrolama koje se provode na temelju Direktive Vijeća 96/53/EZ, kojom se utvrđuju najveće dopuštene dimenzije i najveće dopuštene mase za teška vozila

{SWD(2023) 74 final}

Uvod

U ovom se izvješću daje pregled provedbe socijalnih propisa EU-a u cestovnom prijevozu u državama članicama za razdoblje od 1. siječnja 2019. do 31. prosinca 2020. Ističu se glavne poteškoće u provedbi i primjeni relevantnih pravnih odredaba, koje su utvrđene u sljedećim četirima zakonodavnim aktima:

1. Uredbi (EZ) br. 561/2006¹ (poznatoj i kao **Uredba o vremenima vožnje**), kojom se utvrđuju minimalni zahtjevi u pogledu dnevnog i tjednog vremena vožnje, stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora;
2. Direktivi 2002/15/EZ² (poznatoj i kao **Direktiva o radnom vremenu u cestovnom prijevozu**), kojom se utvrđuju pravila za organizaciju radnog vremena mobilnih radnika. Njome se utvrđuju zahtjevi za maksimalno tjedno radno vrijeme, minimalne stanke tijekom radnog vremena i noćni rad. Primjenjuje se na vozače obuhvaćene područjem primjene Uredbe o vremenima vožnje;
3. Direktivi 2006/22/EZ³ (poznatoj i kao **Provedbena direktiva**), kojom se utvrđuju minimalne razine provjera na cesti i kontrola u prostorijama prijevoznih poduzeća radi provjere sukladnosti s odredbama Uredbe o vremenima vožnje;
4. Uredbi (EU) br. 165/2014⁴ (poznatoj i kao **Uredba o tahografima**), kojom se utvrđuju zahtjevi za ugradnju i uporabu tahografa u vozilima obuhvaćenima područjem primjene Uredbe o vremenima vožnje.

U ovo je izvješće uključena i analiza provedbe Direktive Vijeća 96/53/EZ⁵ (poznate i kao **Direktiva o masama i dimenzijama**), kojom se utvrđuju najveće dopuštene dimenzije u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za teška vozila, u skladu s člankom 10.g te direktive.

Ovo se izvješće temelji na članku 17. Uredbe o vremenima vožnje, članku 13. Direktive o radnom vremenu u cestovnom prijevozu⁶ i članku 10.g Direktive o masama i dimenzijama⁷ te

¹ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

² Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza (SL L 80, 23.3.2002., str. 35.).

³ Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).

⁴ Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

⁵ Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).

⁶ Člankom 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006 od država članica zahtijeva se da svake dvije godine Komisiji dostave potrebne informacije kako bi joj omogućile da sastavi izvješće o primjeni te uredbe i razvoju u predmetnim

sadržava kvantitativne i kvalitativne podatke o provjerama koje su nadzorna tijela država članica provela na cesti i u prostorijama poduzeća te o utvrđenim prekršajima.

Izvješće je podijeljeno u tri odjeljka. U I. odjeljku iznesena je analiza nacionalnih podataka o provjerama i prekršajima pri provedbi Direktive 2006/22/EZ i Uredbe (EZ) br. 561/2006, a u II. odjeljku iznesen je opisni pregled provedbe Direktive 2002/15/EZ u državama članicama. U III. odjeljku iznesena je analiza nacionalnih podataka o provjerama i prekršajima pri provedbi Direktive Vijeća 96/53/EZ. U IV. odjeljku izneseni su glavni zaključci ovog izvješća. Radni dokument službi Komisije upotpunjuje izvješće Komisije dodatnim informacijama o sankcijama, suradnji između država članica, primjedbama provedbenih tijela i detaljnijim statističkim podacima o provedbi Uredbe (EZ) br. 561/2006 i Direktive 2002/15/EZ. Ne dopunjuje informacije u vezi s Direktivom Vijeća 96/53/EZ.

Dostavljanje podataka

Nacionalna izvješća o provedbi odredaba Direktive 2002/15/EZ i Uredbe (EZ) br. 561/2006 moraju se podnijeti do 30. rujna u godini nakon završetka predmetnog dvogodišnjeg razdoblja u obliku standardnog obrasca za izvješćivanje utvrđenog Provedbenom odlukom Komisije od 30. ožujka 2017.⁸ Rok za podnošenje izvješća za razdoblje 2019.–2020. istekao je 30. rujna 2021.

Sve su države članice dostavile svoje nacionalne podatke o provedbi Uredbe (EZ) br. 561/2006, iako mnoge nakon isteka roka. Države članice dostavile su traženu raščlambu detaljnih statističkih podataka o provjerama sukladnosti provedenima na cesti i u prostorijama poduzeća. Međutim, neke od njih nisu dostavile podatke razvrstane po traženim kategorijama, npr. podatke razvrstane prema vrsti tahografa⁹ odnosno vrsti prekršaja¹⁰. Neke su države članice objasnile zašto nisu dostavile sve tražene informacije¹¹.

Samo su 22 države članice dostavile informacije o provedbi Direktive 2002/15/EZ, iako u nekim slučajevima u vrlo ograničenoj mjeri, a samo je 18 država članica dostavilo statističke podatke o provjerama i njihovim rezultatima. Nedostatak kvantitativnih podataka iz država članica otežava procjenu.

područjima. Člankom 13. Direktive 2002/15/EZ predviđeno je da bi države članice trebale izvješćivati Komisiju o provedbi te direktive navodeći gledišta obiju strana industrije. Izvješća o Direktivi 2002/15/EZ i Uredbi (EZ) br. 561/2006 mogu biti predstavljena u obliku jednog dokumenta s obzirom na to da oba zakonodavna akta obuhvaćaju isto dvogodišnje izvještajno razdoblje te se njima utvrđuju komplementarna pravila za profesionalne vozače.

⁷ Člankom 10.g Direktive Vijeća 96/53/EZ od država članica zahtijeva se da svake dvije godine dostave potrebne informacije o broju provedenih provjera teških vozila i broju otkrivenih pretovarenih vozila ili skupova vozila. Člankom 10.g Direktive Vijeća 96/53/EZ predviđeno je da te informacije mogu biti dio informacija podnesenih u skladu s člankom 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006.

⁸ C(2017) 1927 final.

⁹ U pitanju je bila Litva, koja je izvijestila da podaci nisu bili dostupni zbog tehničke pogreške.

¹⁰ Latvija nije dostavila kategorizaciju za prekršaje u prostorijama poduzeća.

¹¹ Francuska tijela izvijestila su da se, za razliku od prethodnih godina, podaci Ministarstva rada, koji čine otprilike polovinu nacionalnih inspeksijskih obveza u poduzećima, nisu mogli dobiti iz informacijskog sustava. Poljska je izvijestila da nije bilo dostupnih podataka o broju policijskih službenika koji provode provjere na cesti.

Budući da se obveze izvješćivanja za potrebe provedbe socijalnog zakonodavstva i Direktive o masama i dimenzijama odnose na isto razdoblje, Komisija je smatrala prikladnim objediniti nalaze provjera u jednom zajedničkom izvješću. Direktiva o masama i dimenzijama izmijenjena je Direktivom (EU) 2015/719¹², kojom je uveden članak 10.g s obvezom izvješćivanja za države članice od 7. svibnja 2017. Nacionalne informacije moraju se dostaviti do 30. rujna u godini nakon završetka predmetnog dvogodišnjeg razdoblja. Rok za podnošenje izvješća za razdoblje 2019.–2020. istekao je 30. rujna 2021. Državama članicama osiguran je predložak u programu Excel kako bi im se olakšalo izvješćivanje.

Devetnaest država članica¹³ dostavilo je svoje nacionalne informacije, od kojih je samo Poljska dostavila izvješće u roku. Sve države članice osim Poljske dostavile su informacije razvrstane po godini, a Irska je dostavila informacije raščlanjene po tromjesečjima u godini i po vrstama vozila (teretna vozila naspram putničkih vozila). Međutim, u nekim su slučajevima informacije bile nepotpune. Malta je izvijestila da nije mogla dostaviti podatke za 2019. zbog velikog kvara u sustavu mjerenja mase. Njemačka je navela da se informacije koje je dostavila odnose na provjere koje provodi Savezni ured za prijevoz robe i da ne raspolaže ujednačenim statističkim podacima o provjerama u okviru saveznih nadležnosti. Belgija je izvijestila o preostalom broju otkrivenih pretovarenih vozila/skupova vozila, za koje broj provedenih provjera 2019. i 2020. nije bio poznat. Cipar, Češka, Francuska, Hrvatska, Litva, Mađarska, Portugal i Rumunjska nisu dostavile svoje nacionalne podatke za aktualno izvještajno razdoblje 2019.–2020. Zbog nedostatka kvantitativnih podataka za sve države članice nije moguća sveobuhvatna procjena.

I. Pregled aktivnosti provedbe Direktive 2006/22/EZ i Uredbe (EZ) br. 561/2006

1. Provjere

Člankom 2. Direktive 2006/22/EZ od država članica zahtijeva se da organiziraju primjeren i redovit sustav provjera na cesti i u prostorijama poduzeća koja podliježu odredbama Uredbe (EZ) br. 561/2006. Tim je člankom utvrđeno i da minimalan broj provjera mora obuhvaćati najmanje 3 % radnih dana vozača¹⁴ vozila obuhvaćenih područjem primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006.

Nacionalni podaci pokazuju da se ukupni broj provjerenih radnih dana¹⁵ u EU-u smanjio s približno 119,0 milijuna¹⁶ u razdoblju 2017.–2018. na 108,9 milijuna u aktualnom

¹² Direktiva (EU) 2015/719 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 115, 6.5.2015., str. 1.).

¹³ Svoje nacionalne podatke dostavile su sljedeće države članice: Austrija, Belgija, Bugarska, Danska, Estonija, Finska, Grčka, Italija, Irska, Latvija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Njemačka, Poljska, Slovačka, Slovenija, Španjolska i Švedska.

¹⁴ Taj se broj računa na temelju broja radnih dana u dvije godine i broja registriranih vozila obuhvaćenih područjem primjene Uredbe u tom razdoblju za svaku državu članicu.

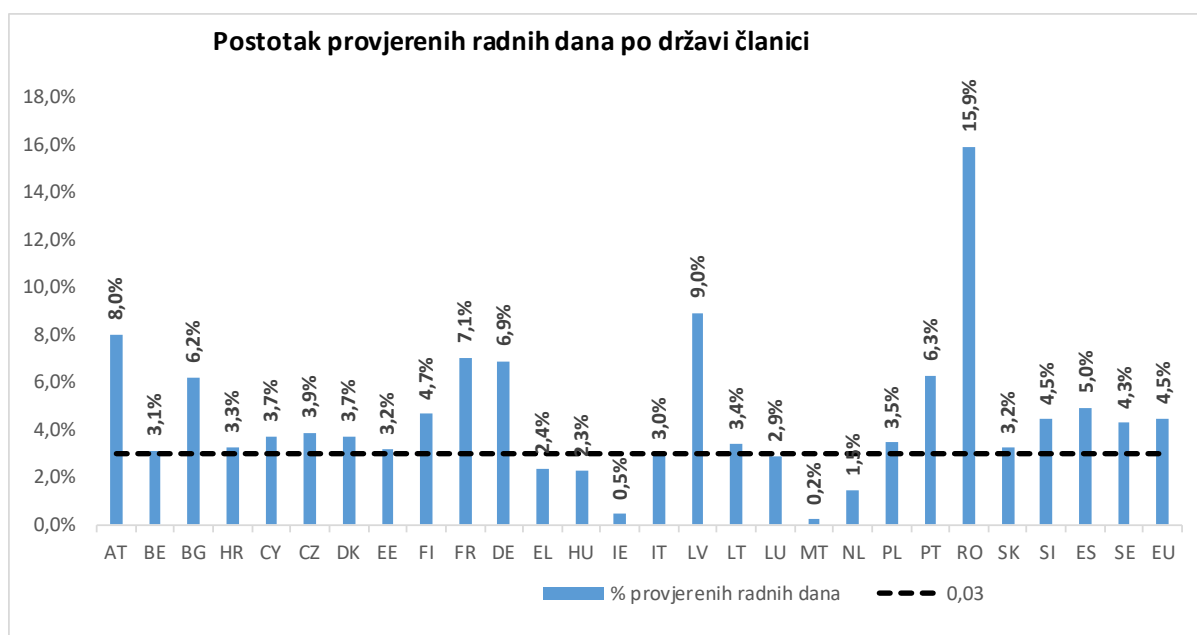
¹⁵ Pojam „radni dani” sinoniman je pojmu „radni dani vozača” u relevantnom zakonodavstvu: Uredbi (EZ) br. 561/2006, Direktivi 2006/22/EZ i Odluci (EU) 2017/1013.

¹⁶ Ukupni broj od 125,7 milijuna provjerenih radnih dana u razdoblju 2017.–2018. obuhvaćao je Ujedinjenu Kraljevinu.

izvještajnom razdoblju, odnosno 8 %. Iz nacionalnih podataka vidljivo je da je smanjenje broja provjerenih radnih dana najveće u Malti (–901 %) ¹⁷, Irskoj (–69 %), Bugarskoj (–59 %) i Portugalu (–47 %), a da je povećanje broja provjerenih radnih dana najočitiije u Grčkoj (+70 %) i Rumunjskoj (+44 %).

Kako je prikazano na slici 1, **broj provjerenih radnih dana u EU-u u prosjeku iznosi 4,5 %**, što je više nego što se zahtijeva prema Direktivi ¹⁸, ali ukazuje na trend smanjenja u odnosu na prethodna izvještajna razdoblja (5,4 % u razdoblju 2017.–2018. i 6,3 % u razdoblju 2015.–2016.).

Slika 1.: Postotak provjerenih radnih dana po državi članici



Većina država članica provjerila je više radnih dana nego što je minimalno obvezno prema Direktivi. Unatoč tome, šest država članica nije doseglo prag od 3 %, a to su Grčka, Irska, Luksemburg, Mađarska, Malta i Nizozemska. U prethodnom izvještajnom razdoblju (2017.–2018.) prag od 3 % jednako tako nije doseglo šest država članica, a u razdoblju 2015.–2016. nisu ga dosegnule tri države članice. Među šest država članica ¹⁹ koje nisu dosegnule prag od 3 % u razdoblju 2017.–2018. samo su Grčka, Irska i Nizozemska ostale u toj skupini zemalja s nezadovoljavajućim rezultatima, a pridružile su im se tri druge države članice koje su imale dobre rezultate u prethodnom izvještajnom razdoblju. Grčka je znatno povećala stupanj provedbe (povećanje s 0,1 % u razdoblju 2015.–2016. na 0,7 % u razdoblju 2017.–2018. i 2,4 % u aktualnom razdoblju), ali je i dalje ispod praga.

¹⁷ Malta je izvijestila da se broj provjera smanjio zbog okolnosti povezanih s pandemijom bolesti COVID-19 i iznenadnog odlaska dvoje zaposlenika koji su u to vrijeme bili isključivo odgovorni za preglede tahografa. Malteška tijela prepoznala su da moraju odmah riješiti taj problem i osposobiti osam zaposlenika kako bi se osiguralo da se takva situacija ne ponovi u budućnosti.

¹⁸ Posebno u Austriji, Bugarskoj, Francuskoj, Latviji, Njemačkoj, Portugalu i Rumunjskoj, čije provjere čine trećinu provjerenih radnih dana.

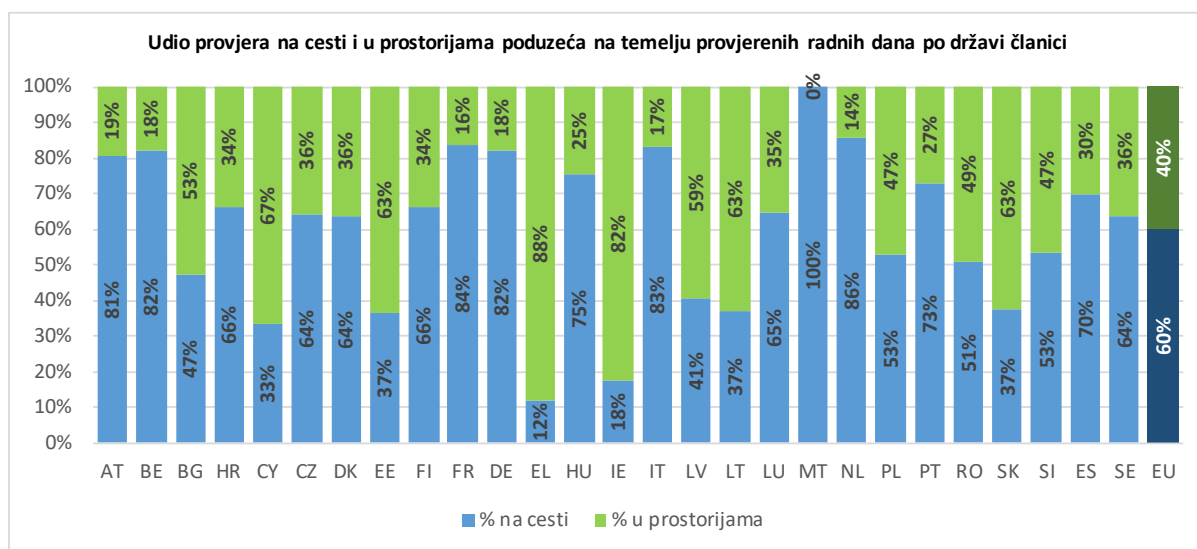
¹⁹ Danska, Finska, Grčka, Irska, Litva i Nizozemska.

Člankom 2. Direktive 2006/22/EZ utvrđen je i udio radnih dana koje treba provjeriti na cesti i u prostorijama poduzeća: najmanje 30 % odnosno najmanje 50 %. Taj se udio izračunava prema broju provjera koje su provedbena tijela stvarno provela, a ne prema minimalnom broju radnih dana koje treba provjeriti.

U prosjeku je 60 % provjera radnih dana provedeno na cesti, dok ih je 40 % provedeno u obliku inspekcija u prostorijama poduzeća. Stoga se broj provjera na cesti smanjio u odnosu na prethodno razdoblje (73 % u razdoblju 2017.–2018.), dok je broj provjera u prostorijama poduzeća imao pozitivno povećanje u odnosu na prethodno razdoblje (27 % u razdoblju 2017.–2018.). Ta se promjena djelomično može objasniti okolnostima pandemije bolesti COVID-19. U većini je država članica veći udio provjera proveden na cesti. Grčka i Irska izvijestile su o niskom broju provjera na cesti. Malta je izvijestila da u prostorijama poduzeća nije provedena nijedna provjera. Naspram osam država članica u razdoblju 2017.–2018. samo šest država članica ima potreban ujednačen udio provjera u prostorijama poduzeća i na cesti²⁰.

Više pojedinosti o udjelima provjera na cesti i u prostorijama poduzeća po državama članicama prikazano je na slici 2.

Slika 2.: Udio provjera na cesti i u prostorijama poduzeća na temelju provjerenih radnih dana po državi članici



1.1. Provjere na cesti

U cijelom EU-u na cesti je provjereno ukupno 4 112 717²¹ vozila i 4 323 245 vozača u odnosu na 4 982 439 provjerenih vozila i 5 395 009 provjerenih vozača u razdoblju 2017.–2018.²² Razlika između broja provjerenih vozila i broja provjerenih vozača objašnjava se

²⁰ Bugarska, Cipar, Estonija, Latvija, Litva i Slovačka.

²¹ Litva nije dostavila podatke.

²² Podaci za razdoblje 2017.–2018. uključuju podatke iz Ujedinjene Kraljevine (tj. 17 461 poduzeće). Bez podataka iz Ujedinjene Kraljevine riječ je o smanjenju od gotovo 33 %.

višečlanim posadama, odnosno vožnjama pri kojima su u vozilu barem dva vozača. Broj vozača i vozila razlikuje se uglavnom u izvješćima Belgije, Danske, Njemačke, Poljske, Rumunjske i Slovenije.

Prijavljena su 869 722 provjerena vozila manje u odnosu na izvješće za razdoblje 2017.–2018. Glavni su razlozi za to činjenica da ovo izvješće ne obuhvaća broj vozila provjerenih u Ujedinjenoj Kraljevini (156 496 vozila u razdoblju 2017.–2018.) i znatno smanjenje broja prijavljenih vozila u Malti (–73 %), što nije nadoknađeno povećanjima u drugim državama članicama²³.

Provjereno je 1 071 764 vozača manje u odnosu na razdoblje 2017.–2018. Razlozi tome također su činjenica da ovo izvješće ne obuhvaća broj vozača provjerenih u Ujedinjenoj Kraljevini (156 496 vozača u razdoblju 2017.–2018.) i akumulirani učinci smanjenja u nekoliko drugih država članica.

Kad je riječ o zemlji registracije vozila, 63 % provjerenih vozila bila su domaća vozila, 31 % bilo je iz drugih država članica EU-a, a 6 % bila su vozila registrirana u trećim zemljama²⁴. Općenito, većina vozila provjerenih na cesti (91 % ukupnog broja) prevozila su teret, a samo ih je manje od 10 % prevozilo putnike.

U razdoblju 2019.–2020. 74 % vozila provjerenih na cesti bilo je opremljeno digitalnim tahografom u odnosu na 75 % u prethodnom izvještajnom razdoblju. Stoga ne postoji osnova za podizanje praga za provjeru s 3 % na 4 % jer bi to u skladu s člankom 2. stavkom 3. Direktive 2006/22/EZ trebalo učiniti ako je više od 90 % provjerenih vozila opremljeno digitalnim tahografom.

1.2. Provjere u prostorijama poduzeća

U razdoblju 2019.–2020. provjereno je 58 300²⁵ prijevoznih poduzeća, to jest 44 % manje u usporedbi sa 104 104²⁶ provjerena prijevozna poduzeća u razdoblju 2017.–2018. Nadzornici su u prostorijama poduzeća provjerili približno 34,3 milijuna radnih dana, što je povećanje od otprilike 2 % u usporedbi s 33,7 milijuna u prethodnom izvješću, čak i kad se uzme u obzir činjenica da u Malti nije provedena nijedna provjera u prostorijama poduzeća i da nisu obuhvaćeni podaci iz Ujedinjene Kraljevine. Nadzorna tijela država članica ukupno su u prostorijama poduzeća provjerila evidencije 499 943 vozača, što je 14 % manje u usporedbi sa 641 033 vozača u razdoblju 2017.–2018.

2. Prekršaji

Svih 27 država članica dostavilo je podatke o utvrđenim prekršajima, no nisu sve²⁷ dostavile pojedinosti o vrstama povreda. **Ukupno je prijavljeno otprilike 2,25 milijuna prekršaja,**

²³ Na primjer, +81 % u Danskoj i 64 % u Luksemburgu.

²⁴ Litva nije dostavila te podatke. Cipar je izvijestio da su se provjeravala samo domaća vozila.

²⁵ Malta nije dostavila te podatke.

²⁶ Bez podataka iz Ujedinjene Kraljevine u razdoblju 2017.–2018. provjerena su 86 643 poduzeća.

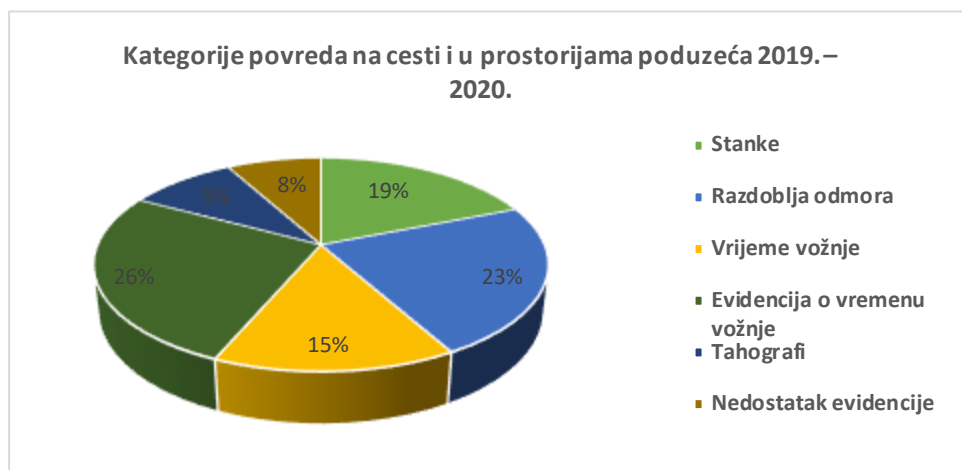
²⁷ Latvija nije navela vrste prekršaja u provjerama u prostorijama poduzeća.

što je manje nego u prethodnom izvješću (3,41 milijun²⁸). To se može objasniti činjenicom da se provjeravao manji broj radnih dana. Udio utvrđenih prekršaja na cesti ostao je stabilan, odnosno 60 % od ukupnog broja utvrđenih prekršaja (58 % u prethodnom izvješću).

Udio vrsta povreda u ukupnom broju utvrđenih povreda nije se značajnije mijenjao od prethodnog izvještajnog razdoblja. Na slici 3 prikazan je prosječni udio povreda utvrđenih i na cesti i u prostorijama poduzeća u EU-u za razdoblje 2019.–2020. prema vrsti prekršene odredbe. Broj prekršaja povezanih sa stankama povećao se sa 17 % na 19 %, a broj prekršaja povezanih s evidencijom o vremenu vožnje smanjio se s 27 % na 26 %. Prekršaji povezani s razdobljima odmora čine 23 % ukupnog broja prekršaja, kao i u prethodnom izvješću, prekršaji povezani s tahografima²⁹ čine 9 % ukupnog broja prekršaja (12 % u prethodnom izvješću), a oni povezani s nedostatkom/raspoloživošću evidencije o drugim poslovima čine 8 % (6 % u prethodnom izvješću) svih utvrđenih povreda. Ta kretanja prikazana su na slici 4.

Prosječna stopa prekršaja, koja se računa na temelju 100 radnih dana provjerenih u prostorijama poduzeća i provjera na cesti, smanjila se s 2,7 u razdoblju 2017.–2018. na 2,1 u aktualnom izvještajnom razdoblju. **Stopa utvrđivanja povreda u prostorijama poduzeća i dalje je veća od stope utvrđivanja povreda na cesti, što pokazuje da su provjere u prostorijama poduzeća učinkovitije od *ad hoc* provjera na cesti.** Međutim, stopa utvrđivanja povreda u prostorijama poduzeća smanjila se u odnosu na prethodno izvještajno razdoblje.

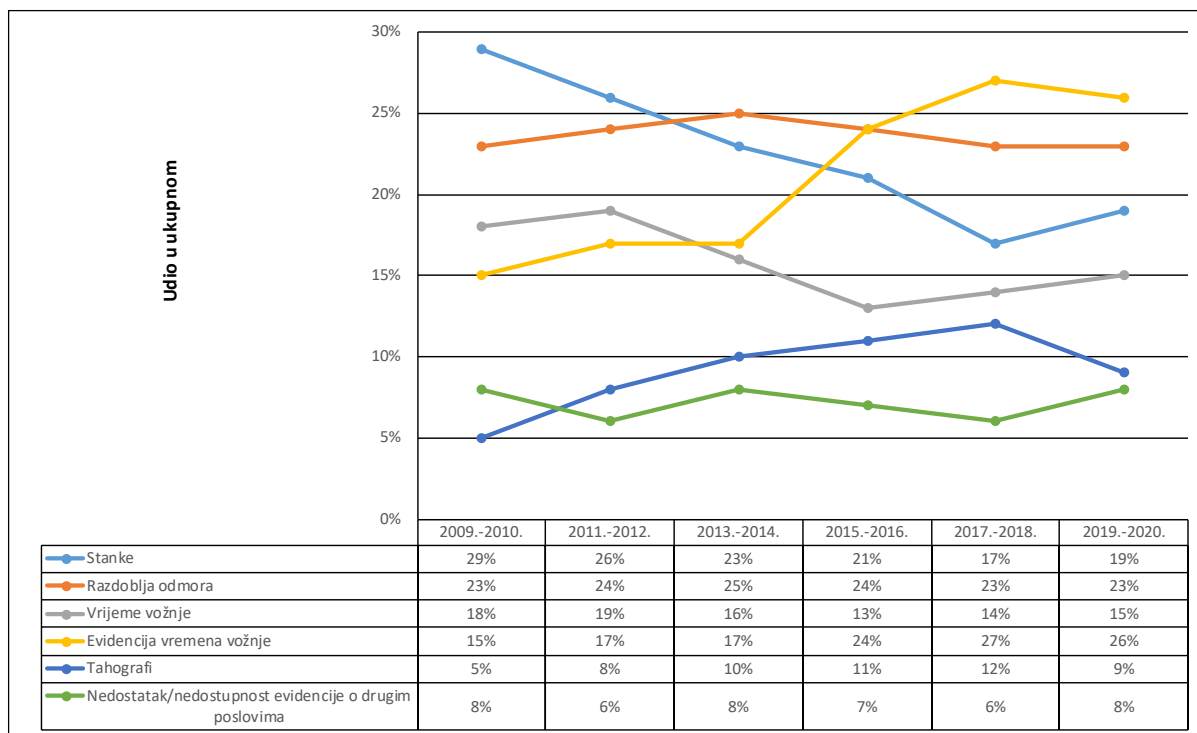
Slika 3.: Kategorije povreda na cesti i u prostorijama poduzeća 2019.–2020.



Slika 4.: Kategorije povreda na cesti i u prostorijama poduzeća u posljednjih deset godina

²⁸ Ili 3,29 milijuna bez Ujedinjene Kraljevine.

²⁹ Prekršaji povezani s tahografima odnose se na neispravan rad i zloupotrebu tahografa ili manipulaciju tahografima.



2.1. Prekršaji utvrđeni na cesti

U razdoblju 2019.–2020. na cesti je utvrđeno **približno 1,36 milijuna prekršaja, što je oko 30 % manje u usporedbi s približno 1,94 milijuna prekršaja u razdoblju 2017.–2018.**³⁰ Prosječni broj prekršaja utvrđenih na cesti na razini EU-a smanjio se s 2,11 na 1,82 na 100 provjerenih radnih dana. Utvrđeno je da su u prosjeku 53 % prekršaja počinili domaći vozači, dok je udio domaćih vozila među svim vozilima zaustavljenima radi provjere iznosio 63 %.

2.2. Prekršaji utvrđeni u prostorijama poduzeća

U prostorijama poduzeća utvrđeno je **otprilike 890 000 prekršaja, što je znatno manje u odnosu na prethodno izvješće (1,46 milijuna)**. Prosječna stopa utvrđivanja prekršaja na 100 provjerenih radnih dana smanjila se s 4,35 na 2,59, što je 40 % manje u odnosu na razdoblje 2017.–2018. Prosječna stopa utvrđivanja prekršaja u prostorijama poduzeća po poduzeću se neznatno povećala: s 14 prekršaja u razdoblju 2017.–2018. na više od 15 prekršaja po poduzeću.

2.3. Broj službenika odgovornih za provedbu zakona i oprema za analizu tahografâ

U aktualnom izvještajnom razdoblju u provjere u cijelom EU-u bilo je uključeno 54 679 službenika za kontrolu (u odnosu na 61 558 u razdoblju 2017.–2018.). To ukazuje na kontinuiran trend smanjenja, čak i ako se uzme u obzir činjenica da nisu obuhvaćeni podaci iz Ujedinjene Kraljevine iz prethodnog izvještajnog razdoblja (tj. 588 službenika za kontrolu).

Za analizu zapisa digitalnih tahografa osposobljeno je 20 058 službenika za kontrolu (u odnosu na 21 786 u razdoblju 2017.–2018.). Broj jedinica opreme stavljenih na raspolaganje

³⁰ Ili otprilike 1,84 milijuna prekršaja bez Ujedinjene Kraljevine.

službenicima za kontrolu za analizu tahografa povećao se s 9 677 u razdoblju 2017.–2018. na 13 067 u razdoblju 2019.–2020.

3. Tumačenje Uredbe (EZ) br. 561/2006 prema Sudu Europske unije

Sud je dao tumačenje Uredbe (EZ) br. 561/2006 u odlukama u predmetu C-834/18³¹ od 10. travnja 2019. Sud je odlučio da „tjedno razdoblje odmora”, u smislu članka 8. Uredbe (EZ) br. 561/2006, ne mora nužno završiti tijekom „tjedna” kako je definiran u članku 4. točki (i) te uredbe.

4. Suradnja između država članica

U skladu s člankom 5. Direktive 2006/22/EZ države članice obvezne su provesti najmanje šest usklađenih provjera na cesti godišnje s najmanje jednom drugom državom članicom. Suradnja između država članica utemeljena na usklađenim provjerama, zajedničkim inicijativama za osposobljavanje ili razmjenama iskustava i informacija ključna je za povećanje stupnja provedbe kako bi se postigli ciljevi socijalnog zakonodavstva u sektoru cestovnog prijevoza, odnosno bolji uvjeti rada, pošteno tržišno natjecanje i veća cestovna sigurnost. Prvim paketom za mobilnost³², koji je donesen u srpnju 2020., a počeo se (djelomično) primjenjivati 20. kolovoza 2020., nastoji se potaknuti i ojačati suradnju i uzajamnu pomoć među državama članicama te osigurati djelotvorniju i dosljedniju provedbu pravila na snazi. Osim toga, Europsko nadzorno tijelo za rad (ELA), koje je osnovano 2019.³³ s općim ciljem osiguravanja pravedne mobilnosti radne snage na unutarnjem tržištu, započelo je svoje aktivnosti informiranja, osposobljavanja i potpore provedbi u području cestovnog prijevoza. Jedna je od glavnih zadaća ELA-e podupiranje suradnje država članica u pogledu prekogranične provedbe i olakšavanja zajedničkih inspekcija, među ostalim u području socijalnih propisa EU-a u sektoru cestovnog prijevoza.

Zbog krize uzrokovane bolešću COVID-19 mnoge predviđene zajedničke provedbene mjere nisu se mogle provesti 2020. Međutim, čak i za 2019. nisu sve države članice dostavile informacije o točnom broju usklađenih provjera ili uopće nisu izvijestile o tome jesu li provele usklađene provjere. Od 14 država članica koje su dostavile informacije o provjerama³⁴ njih 12³⁵ provelo je potreban broj usklađenih provjera u izvještajnom razdoblju.

Suradnja između država članica uglavnom se odvijala između susjednih država članica. U prethodnom izvještajnom razdoblju većina država članica navela je i da se suradnja odvija u okviru europske službe za cestovni nadzor Euro Contrôle Route (ECR).

II. Pregled provedbe Direktive 2002/15/EZ

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

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

³³ Uredba (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o osnivanju Europskog nadzornog tijela za rad, izmjeni uredaba (EZ) br. 883/2004, (EU) br. 492/2011 i (EU) 2016/589 i stavljanju izvan snage Odluke (EU) 2016/344 (SL L 186, 11.7.2019., str. 21.).

³⁴ Belgija, Cipar, Češka, Danska, Finska, Grčka, Hrvatska, Malta, Nizozemska, Portugal i Slovenija. Mađarska i Malta izvijestile su da nisu provele nijednu usklađenu provjeru.

³⁵ Austrija, Francuska, Irska, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Njemačka, Poljska, Rumunjska, Slovačka i Španjolska.

U skladu s člankom 13. Direktive 2002/15/EZ države članice dužne su svake dvije godine izvijestiti o njezinoj provedbi i navesti gledišta obiju strana industrije.

1. Područje primjene Direktive 2002/15/EZ

Tom su direktivom utvrđena pravila kojima se, među ostalim, reguliraju odgovarajuće stanke tijekom radnog vremena, najdulje tjedno radno vrijeme i noćni rad. Njezinim odredbama dopunjuju se pravila o vremenima vožnje, stankama i razdobljima odmora utvrđena Uredbom (EZ) br. 561/2006. Budući da se tom direktivom utvrđuju pravila o satima rada specifična za sektor cestovnog prijevoza, smatra se da je ona *lex specialis* u odnosu na opću Direktivu 2003/88/EZ³⁶ o radnom vremenu, kojom se uspostavljaju osnovni zahtjevi za organizaciju radnog vremena radnika u svim sektorima.

2. Aspekti provedbe u državama članicama

Neke države članice i socijalni partneri izvijestili su o određenim poteškoćama u provedbi. Njemačka tijela izvijestila su o općem nepoznavanju zakonodavstva o vožnji i radnom vremenu među poslodavcima. Navela su da se sukladnost s propisima o radnom vremenu mobilnih radnika obično provjerava samo u okviru provjera na temelju zakonodavstva o vremenu vožnje i da se ti propisi općenito ne poštuju dovoljno.

Malta je izvijestila da se mjerenje radnog vremena za vozila za koja ne postoji obveza korištenja tahografa u skladu s izuzećem na temelju članka 13. stavka 1. točke (e) Uredbe o vremenima vožnje vrši s pomoću postojećih uređaja za mjerenje radnog vremena vozača, npr. kontrolnih satova.

Neke države članice izvijestile su o nedostatku inspektora za nadzor radnog vremena. Talijanska tijela ukazala su na poteškoće u postizanju minimalno potrebnih 50 % provjera u prostorijama poduzeća. Glavni problemi povezani su s osobitom složenošću provjera u tom sektoru i znatnim poteškoćama u osiguravanju ljudskih resursa. Osim provjera sukladnosti sa socijalnim zakonodavstvom EU-a, tijekom pregleda u prostorijama poduzeća provjerava se i status radnika u pogledu socijalne sigurnosti i plaće.

Švedska je izvijestila o metodi koju nadzorna tijela primjenjuju za praćenje sukladnosti s onim dijelom socijalnog zakonodavstva na temelju kojeg su socijalni partneri sklopili sporazume, npr. u pogledu noćnog rada. U takvim slučajevima švedska tijela šalju pisane zahtjeve poslodavcima i samozaposlenim vozačima, ali i osobno stupaju u kontakt s vozačima koji e provjeravaju. Cilj je upoznati poslodavce i vozače s pravilima i potaknuti promjene u njihovu ponašanje.

Neka tijela izvijestila su i da je potrebno dodatno pojasniti neke definicije iz Direktive 2002/15/EZ. U Njemačkoj je jedna savezna država zatražila dodatna pojašnjenja o tome kako postupati u vezi s „vremenom čekanja na rampi”. Utvrđeno je i da se rad na istovaru često ne evidentira kao „ostali poslovi”, nego kao vrijeme odmora. U nekim su slučajevima poduzeća

³⁶ Direktiva 2003/88/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 4. studenoga 2003. o određenim vidovima organizacije radnog vremena (SL L 299, 18.11.2003., str. 9.).

ujedno razlikovala stvarno radno vrijeme i radno vrijeme za koje se plaća naknada, tako da se vrijeme evidentiralo i plaćalo po paušalnoj stopi, ali ne kao „ostali poslovi”.

Naposljetku, neka nacionalna tijela izvijestila su o poteškoćama u kontroliranju radnog vremena vozača koji se bave različitim vrstama prijevoznih djelatnosti ili obavljaju prijevozne djelatnosti za više poslodavaca.

Suprotno tome, Bugarska je izvijestila da u provedbi kontrola prema Direktivi 2002/15/EZ nije bilo većih problema.

Unatoč tim zajedničkim opažanjima i dalje je teško utvrditi trendove i neriješena pitanja na razini EU-a zbog velikog broja nepotpunih podnesaka država članica i različitih nacionalnih praksi.

3. Tumačenje Direktive 2002/15/EZ

Nekoliko država članica izvijestilo je o sudskoj praksi nacionalnih sudova koja je uključivala tumačenje određenih odredaba Direktive 2002/15/EZ u razdoblju 2019.–2020. Švedska je ponovno istaknula da čeka sudsku odluku u predmetu povezanom s razgraničenjem između odgovornosti Švedske agencije za promet i odgovornosti socijalnih partnera u vrijeme potpisivanja kolektivnih ugovora koji su odstupali od dijelova nacionalnog pravnog akta kojim se prenosi Direktiva 2002/15/EZ. Švedska je izvijestila i da su prvostupanjski sudovi riješili nekoliko drugih pravnih sporova povezanih s provedbom Direktive 2002/15/EZ i da Vrhovni sud nije donio nijednu zakonsku odluku. O istoj situaciji izvijestila je i Estonija, koja je potvrdila da prenošenje Direktive 2002/15/EZ općenito nije dovelo ni do kakvih socijalnih problema u Estoniji u razdoblju 2019.–2020.

Španjolska je imala brojne sudske predmete povezane s radnim vremenom, stankama, razdobljima raspoloživosti i kolektivnim ugovorima, primjerice u pogledu izračuna sati tijekom kojih je radnik na raspolaganju poslodavcu, plaćanja za više od 20 sati tijekom kojih je radnik na raspolaganju i plaćanja dnevnica.

4. Kršenje pravila o radnom vremenu

Samo je 11 država članica³⁷ dostavilo kvantitativne podatke o utvrđenim prekršajima, iako su neki podaci bili nepotpuni. To je neznatno više u odnosu na prethodno izvještajno razdoblje, u kojem je te podatke dostavilo devet država članica³⁸. Zbog nedovoljno dostavljenih podataka nije moguće donijeti zaključke za cijelu Europsku uniju.

Neke države članice navele su da je omogućen ispravak ponašanja u definiranom razdoblju kako bi se izbjeglo nametanje sankcija. Provedbena tijela izreći će sankcije samo ako nedostatak nije otklonjen. S tim u vezi, švedska industrija izvijestila je da cijeni nepostojanje izravnih sankcija jer se time poslodavcima i samozaposlenim osobama daje prilika da provedu nove načine rada uz pomoć novih tehnologija ili promjenom postupaka za poboljšanje sukladnosti sa zakonodavstvom.

³⁷ Austrija, Cipar, Češka, Finska, Italija, Luksemburg, Mađarska, Njemačka, Poljska, Slovačka i Španjolska.

³⁸ Austrija, Cipar, Češka, Finska, Francuska, Irska, Luksemburg i Poljska.

5. Gledišta dionika o provedbi Direktive 2002/15/EZ

U skladu sa zahtjevima iz članka 13. Direktive 2002/15/EZ deset država članica³⁹ jasno je navelo da su se za potrebe izvješćivanja savjetovale s objema stranama industrije. Taj je broj neznatno manji u usporedbi s prethodnim izvješćem⁴⁰, no i dalje ukazuje na to da više od polovine država članica ne uključuje socijalne partnere u izvješćivanje o provedbi pravila o radnom vremenu. Austrija je objasnila da nije provedeno savjetovanje sa socijalnim partnerima, ali da se o nacrtu godišnjeg izvješća ne raspravlja samo u parlamentu (Socijalni odbor), nego da je on ujedno javno dostupan na internetskoj stranici Inspektorata rada.

U šest od deset država članica⁴¹ gledišta socijalnih partnera razmotrena su u zasebnom odjeljku ili točki.

Mišljenja socijalnih partnera ne mogu se dodatno analizirati jer ne čine reprezentativan uzorak.

III. Pregled aktivnosti provedbe Direktive Vijeća 96/53/EZ

1. Provjere

Prema članku 10.d stavku 1. Direktive Vijeća 96/53/EZ, kako je izmijenjena Direktivom (EU) 2015/719, države članice moraju do 27. svibnja 2021. poduzeti specifične mjere radi automatskog identificiranja vozila ili skupova vozila u prometu koji vjerojatno premašuju najveću dopuštenu masu te bi ih stoga njihova nadležna tijela trebala provjeriti kako bi se osigurala sukladnost sa zahtjevima Direktive o masama i dimenzijama. Prema informacijama koje su dostavile države članice, Irska i Njemačka barem od 2019. upotrebljavaju automatski sustav mjerenja mase. Člankom 10.d stavkom 1. predviđena je i mogućnost upotrebe automatskih sustava za izravno utvrđivanje povreda i određivanje sankcija, pri čemu ti sustavi moraju biti potvrđeni. Prema informacijama koje su dostavile države članice nijedna država članica nije odlučila ugraditi potvrđene sustave. Stoga su teška vozila u prometu za koja je s pomoću automatskih sustava utvrđeno da vjerojatno premašuju najveću dopuštenu masu morala biti podvrgnuta dodatnoj kontroli mase na cesti s pomoću atestiranih vaga kako bi se utvrdile moguće povrede.

Osim toga, prema članku 10.d stavku 2. svaka država članica dužna je svake kalendarske godine provesti **odgovarajući broj provjera mase** vozila ili skupova vozila u prometu koji je **razmjernan ukupnom broju vozila koja se svake godine pregledaju** na njezinu državnom području. Međutim, u Direktivi Vijeća 96/53/EZ nije protumačeno što se može smatrati „razmjernim” i stoga je državama članicama ostavljen određen prostor za vlastito tumačenje načina provedbe tog pravila. S druge strane, prema Direktivi Vijeća 96/53/EZ države članice nisu obvezne izvješćivati o ukupnom broju vozila koja se svake godine pregledaju na njihovim državnim područjima, što bi bilo potrebno za usporedbu i dobivanje informacija o stvarnom udjelu provedenih kontrola u pogledu najveće dopuštene mase.

³⁹ Cipar, Estonija, Finska, Francuska, Italija, Njemačka, Poljska, Portugal, Slovačka i Švedska.

⁴⁰ U prethodnom izvješću to je navelo 12 država članica, uključujući Ujedinjenu Kraljevinu.

⁴¹ Francuska, Italija, Njemačka, Poljska, Portugal i Švedska.

1.1. Provjere na cesti

Na državnim područjima 19 država članica koje su dostavile potpune ili djelomične podatke **2019. i 2020. ukupno je provjereno približno 17 milijuna vozila i skupova vozila** (11 350 448 vozila u 2019. i 5 810 609 u 2020.). Broj provedenih kontrola vrlo je neujednačen: Irska je provela najviše kontrola (približno 12,6 milijuna kontrola), a slijede je, s mnogo manjim brojem provedenih kontrola, Poljska (približno 3 milijuna kontrola) i Italija (gotovo 600 000 kontrola). To se može pripisati tome da se u Irskoj upotrebljavaju isključivo automatski sustavi mjerenja mase⁴².

Prema usporedivim skupovima podataka iz 16 država članica⁴³ broj kontrola povećao se za 2 % na njihovim državnim područjima.

1.2. Prekršaji

U 19 država članica **utvrđeno je više od pola milijuna prekršaja zbog premašivanja najveće dopuštene mase ili najveće dopuštene osovinske mase** (285 065 u 2019. i 287 547 u 2020.).

Prema usporedivim skupovima podataka u 16 država članica⁴⁴ za razdoblje 2017.–2018. broj prekršaja utvrđenih na njihovim državnim područjima povećao se za 4 % u razdoblju 2019.–2020.

Prema dostupnim podacima **ukupno je pretovareno 3,3 % provjerenih vozila ili skupova vozila**. Postotak za taj pokazatelj razlikovao se 2019. i 2020. (4,9 % naspram 2,5 %), što bi moglo značiti, s obzirom na sličan broj kontrola provedenih u te dvije godine, da se poštovanje pravila o masi poboljšalo. Međutim, brojke se uvelike razlikuju među državama članicama, a, prema informacijama koje su dostavile države članice, na učinkovitost kontrola na cesti znatno mogu utjecati druge okolnosti, kao što su lokacije, dani i vrijeme odabrani za kontrole te iskustvo/osposobljavanje službenika odgovornih za provedbu zakona koji provode te kontrole. Jedan je primjer razlika među državama članicama taj da je Estonija izvijestila o 2 166 utvrđenih prekršaja u 2 929 provedenih kontrola (učinkovitost od 72,2 %), dok je Poljska izvijestila o 7 217 utvrđenih prekršaja u 3 050 851 provedenoj kontroli (učinkovitost od 0,2 %).

IV. Zaključci

Opći rezultat analize provedbe i izvršenja socijalnih propisa EU-a u cestovnom prijevozu pokazuje da su ukupni rezultati u pogledu razine izvršenja i sukladnosti u razdoblju 2019.–2020. slični onima iz razdoblja 2017.–2018.

⁴² Sve kontrole o kojima je izvijestila Irska provedene su s pomoću sustava mjerenja mase u pokretu (sustavi WIM).

⁴³ Svoje nacionalne podatke za cijelo razdoblje 2017.–2018. dostavile su sljedeće države članice: Austrija, Belgija, Bugarska, Danska, Estonija, Finska, Grčka, Italija, Latvija, Luksemburg, Nizozemska, Njemačka, Poljska, Slovačka, Slovenija i Španjolska.

⁴⁴ Svoje nacionalne podatke za cijelo razdoblje 2017.–2018. dostavile su sljedeće države članice: Austrija, Belgija, Bugarska, Danska, Estonija, Finska, Grčka, Italija, Latvija, Luksemburg, Nizozemska, Njemačka, Poljska, Slovačka, Slovenija i Španjolska.

Međutim, zbog specifične situacije povezane s krizom uzrokovanom bolešću COVID-19 i činjenice da Ujedinjena Kraljevina više nije dužna izvješćivati o svojim provedbenim aktivnostima provedba i izvršenje socijalnih propisa EU-a u cestovnom prijevozu u dvama izvještajnim razdobljima, razdoblju 2017.–2018. i razdoblju 2019.–2020., ne mogu se izravno usporediti.

Kriza uzrokovana bolešću COVID-19 negativno je utjecala na broj provjera i usklađenih mjera koje provode države članice. Međutim, vidljivi su određeni trendovi.

Broj provjerenih radnih dana i dalje se kontinuirano smanjuje. U odnosu na prethodna izvještajna razdoblja u cijelom EU-u smanjio se i prijavljeni broj vozila i prijavljeni broj vozača provjerenih na cesti. Uočeno je i smanjenje broja prijevoznih poduzeća provjerenih u prostorijama poduzeća. S druge strane, omjer radnih dana provjerenih na cesti i u prostorijama poduzeća promijenio se u korist radnih dana provjerenih u prostorijama poduzeća (60 % na cesti i 40 % u prostorijama poduzeća naspram 73 % odnosno 27 % u prethodnom izvješću), što je pozitivan pomak koji pokazuje da se omjer tih dviju vrsta kontrole približava zakonskim zahtjevima.

U usporedbi s prethodnim izvješćem smanjio se i broj prekršaja utvrđenih u prostorijama poduzeća i broj prekršaja utvrđenih na cesti, što se može objasniti smanjenjem broja provedenih provjera. Stopa utvrđivanja povreda u prostorijama poduzeća i dalje je veća od stope utvrđivanja povreda na cesti, što pokazuje da su provjere u prostorijama poduzeća učinkovitije od *ad hoc* provjera na cesti. Međutim, stopa utvrđivanja povreda u prostorijama poduzeća smanjila se u odnosu na prethodno izvještajno razdoblje.

Stope utvrđivanja povreda znatno se razlikuju u EU-u (od 0,12 do 8,39). Ta činjenica u kombinaciji s trendom smanjenja broja provjerenih radnih dana i ograničenim kapacitetom provedbe (osoblje i financijska sredstva, vještine i kontrolna oprema) u državama članicama pokazuje da je nužno bolje usmjeriti provjere. Pristup podacima, kao što je stupanj rizika, vrlo je važan kako bi se omogućilo bolje usmjeravanje provjera na cesti i smanjio broj nepotrebnih „čistih” provjera, odnosno provjera pri kojima nisu utvrđene povrede. Pristup podacima o stupnju rizika za inspektore na cesti postao je obvezan u skladu s novim zahtjevima uvedenima prvim paketom za mobilnost⁴⁵. Komisija će donijeti provedbeni akt o načinima tog pristupa⁴⁶. Nadalje, Komisija će ispitati kako bi tehnologije digitalizacije i automatizacije mogle pomoći u tome da provjere sukladnosti budu pametnije (djelotvornije, učinkovitije, bez papira, temeljene na pristupu digitalnim podacima i razmjeni takvih podataka).

Kad je riječ o usklađenim i zajedničkim provjerama država članica, jasno je da one pridonose razmjeni znanja i uspostavi usklađenog pristupa razumijevanju i provedbi pravila EU-a koja su na snazi. Stoga Komisija potiče države članice da dodatno rade na poboljšanju suradnje

⁴⁶ U skladu s člankom 16. stavkom 6. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 kako je izmijenjena Uredbom (EU) 2020/1055.

zajedničkim inspekcijama i usklađenim provjerama te da iskoriste pomoć koju nudi Europsko nadzorno tijelo za rad.

Udjeli različitih vrsta povreda slični su onima iz prethodnog izvještajnog razdoblja. Gotovo polovina svih prekršaja utvrđenih u prostorijama poduzeća povezana je s evidencijom o vremenu vožnje, što pokazuje da poduzeća imaju poteškoća s pravilnom pohranom relevantnih podataka. Suprotno tome, prekršaji povezani s razdobljima odmora i vremenima vožnje čine gotovo polovinu svih prekršaja utvrđenih na cesti.

Kad je riječ o provedbi Direktive 2002/15/EZ, nedostatak detaljnih kvantitativnih i kvalitativnih podataka u mnogim nacionalnim izvješćima otežava detaljnu procjenu. Komisija naglašava važnost izvješćivanja i podsjeća da se protiv država članica može pokrenuti pravni postupak zbog neispunjenja obveze podnošenja informacija iz članka 13. Direktive 2002/15/EZ.

Kad je riječ o **provedbi Direktive Vijeća 96/53/EZ**, nedostatak informacija iz mnogih država članica **otežava donošenje zaključaka**. Uzimajući to u obzir, opći je zaključak da se, iako su se ukupne razine izvršenja i sukladnosti u razdoblju 2019.–2020. neznatno povećale (2 % više provjera i 4 % više utvrđenih prekršaja u odnosu na razdoblje 2017.–2018.), broj provjera i utvrđenih prekršaja **znatno razlikovao među državama članicama** u predmetnom razdoblju.

Te se razlike mogu uočiti i u učinkovitosti provjera koja se mjeri kao postotak utvrđenih prekršaja po provedenoj provjeri.

S obzirom na to da od 27. svibnja 2021. sve države članice moraju imati uspostavljene sustave mjerenja mase u pokretu, za donošenje zaključaka o rezultatima i učinkovitosti tih automatskih sustava od ključne će važnosti biti buduća analiza podataka i usporedba s postojećim skupovima podataka.

Ne može se donijeti opći zaključak o **prikladnosti i razmjernosti kontrola u pogledu najveće dopuštene mase**. Razlog tome je, s jedne strane, nepostojanje objektivnih ujednačenih kriterija za definiranje „razmjernosti” u pravnom tekstu. Suprotno Direktivi 2006/22/EZ, u čijem je članku 2. predviđen kriterij od 3 %, Direktivom Vijeća 96/53/EZ državama članicama ostavljen je određen prostor za vlastiti odabir načina provedbe tog pravila. S druge strane, prema Direktivi o masama i dimenzijama države članice nisu obvezne izvješćivati o ukupnom broju vozila koja se svake godine pregledaju na njihovim državnim područjima i stoga je procjena razmjernosti provjera mase otežana i zbog nemogućnosti utvrđivanja stalnog omjera jer broj provjera mase vozila koje treba provesti ovisi o broju pregledanih vozila na području države članice.

Komisija smatra da će se nakon primjene prvog paketa za mobilnost ukupne razine izvršenja i sukladnosti poboljšati u budućim izvještajnim razdobljima. Provedbeni akt koji je Komisija

donijela o usklađenoj formuli za stupnjevanje rizika⁴⁷ omogućuje provedbenim tijelima da brzo prepoznaju profil poduzeća koje namjeravaju provjeriti i utvrde je li stupanj rizika poduzeća nizak (zbog niske razine povreda zakona) ili visok (visoka razina povrede zakona). Osim toga, rano otkrivanje moguće manipulacije i zlouporabe na daljinu omogućit će provedbenim tijelima da odaberu vozila koja će provjeravati. Sve bi to trebalo dovesti do smanjenja broja nepotrebnih provjera i uštede resursa i za provedbena tijela i za vozače.

Komisija će i dalje pratiti provedbu socijalnih propisa u cestovnom prijevozu uz pomoć država članica. Komisija poziva države članice da uključe gledišta obiju strana industrije o provedbi pravila o radnom vremenu, kako se zahtijeva Direktivom 2002/15/EZ.

Komisija naglašava da je važno da države članice za sljedeće izvještajno razdoblje dostave potpune skupove podataka o provedbi i izvršenju Direktive 2002/15/EZ te o izvršenju Direktive Vijeća 96/53/EZ kako bi se ispunili zahtjevi iz članka 13. Direktive 2002/15/EZ, članka 10.g Direktive Vijeća 96/53/EZ i članka 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006.

⁴⁷ Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/695 od 2. svibnja 2022. o utvrđivanju pravila za primjenu Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zajedničke formule za izračun stupnja rizika prijevoznih poduzeća (SL L 129, 3.5.2022., str. 33.).