



Bruxelles, 21.11.2014  
COM(2014) 709 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU**

**privind punerea în aplicare în 2011-2012 a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere și a Directivei 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier**

**(al 27-lea raport al Comisiei privind punerea în aplicare a legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere)  
{SWD(2014) 342 final}**

## **I. Introducere**

Prezentul raport evaluează punerea în aplicare de către statele membre a celor patru acte legislative intercorelate de instituire a normelor sociale în transportul rutier și a regimului lor de punere în aplicare. Aceste acte legislative sunt: Regulamentul (CE) nr. 561/2006<sup>1</sup>, care stabilește norme privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru conducătorii auto profesioniști; Directiva 2006/22/CE<sup>2</sup>, care stabilește cerințele minime pentru punerea în aplicare a normelor respective; Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului<sup>3</sup> privind aparatura de înregistrare, adică principalul instrument pentru a controla respectarea de către conducătorii auto a normelor sociale și a Directivei 2002/15/CE<sup>4</sup>, care stabilește dispoziții complementare privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (denumită în continuare „Directiva privind timpul de lucru în transportul rutier”).

Articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 prevede ca statele membre să comunice, la fiecare doi ani, informațiile necesare pentru a-i permite Comisiei să redacteze un raport privind aplicarea regulamentului respectiv și evoluțiile înregistrate în domeniile respective. Articolul 13 din Directiva 2002/15/CE prevede că statele membre ar trebui să prezinte un raport Comisiei privind aplicarea directivei respective, indicând punctele de vedere ale partenerilor sociali. Rapoartele privind Directiva 2002/15/CE și Regulamentul (CE) nr. 561/2006 pot fi prezentate într-un document separat deoarece ambele acte legislative acoperă aceeași perioadă de raportare de doi ani și stabilesc norme complementare pentru conducătorii auto profesioniști.

Prezentul raport acoperă perioada 2011-2012. El se bazează în principal pe rapoartele naționale, pentru care termenul de prezentare a expirat la 30 septembrie 2013. Obiectivul său este de a oferi o imagine de ansamblu asupra modului în care statele membre au pus în

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1)

<sup>2</sup> Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 36)

<sup>3</sup> Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, 31.12.1985, p. 8), abrogat prin Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1)

<sup>4</sup> Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35)

aplicare setul de acte legislative menționate anterior și de a pune în evidență principalele provocări în ceea ce privește punerea în aplicare și aplicarea normelor în vigoare. Raportul conține atât date cantitative, cât și date calitative cu privire la controalele efectuate în trafic și la sedii, cu privire la infracțiunile depistate, precum și informații privind punerea în aplicare a Directivei privind timpul de lucru în transportul rutier. Raportul Comisiei este completat de un document de lucru al serviciilor Comisiei care conține informații suplimentare privind sancțiunile, cooperarea dintre statele membre, observații din partea autorităților de aplicare a legii și date statistice detaliate.

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

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

### **Prezentarea datelor**

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

Comisia observă că, în general, statele membre au furnizat rapoarte naționale de calitate mai bună și mai prompt decât în anii precedenți și dorește să le încurajeze să continue pe această cale. Acest lucru este valabil în special pentru datele privind punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2005. O descriere mai detaliată a datelor transmise este inclusă în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezentul raport (denumit în continuare „documentul de însoțire”).

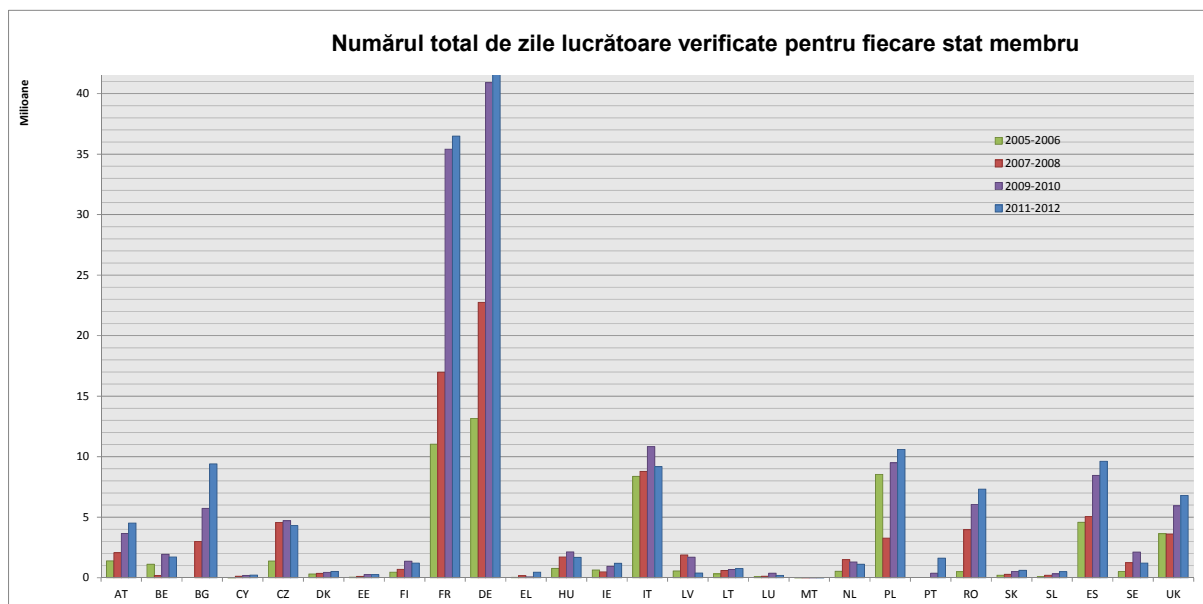
---

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

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

### 1. Controale

În conformitate cu articolul 2 din Directiva 2006/22/CE, numărul minim de controale în 2011 și 2012 ar trebui să acopere cel puțin 3 % din zilele lucrate de către conducătorii vehiculelor care fac obiectul Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (CEE) nr. 3821/85<sup>6</sup>.



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

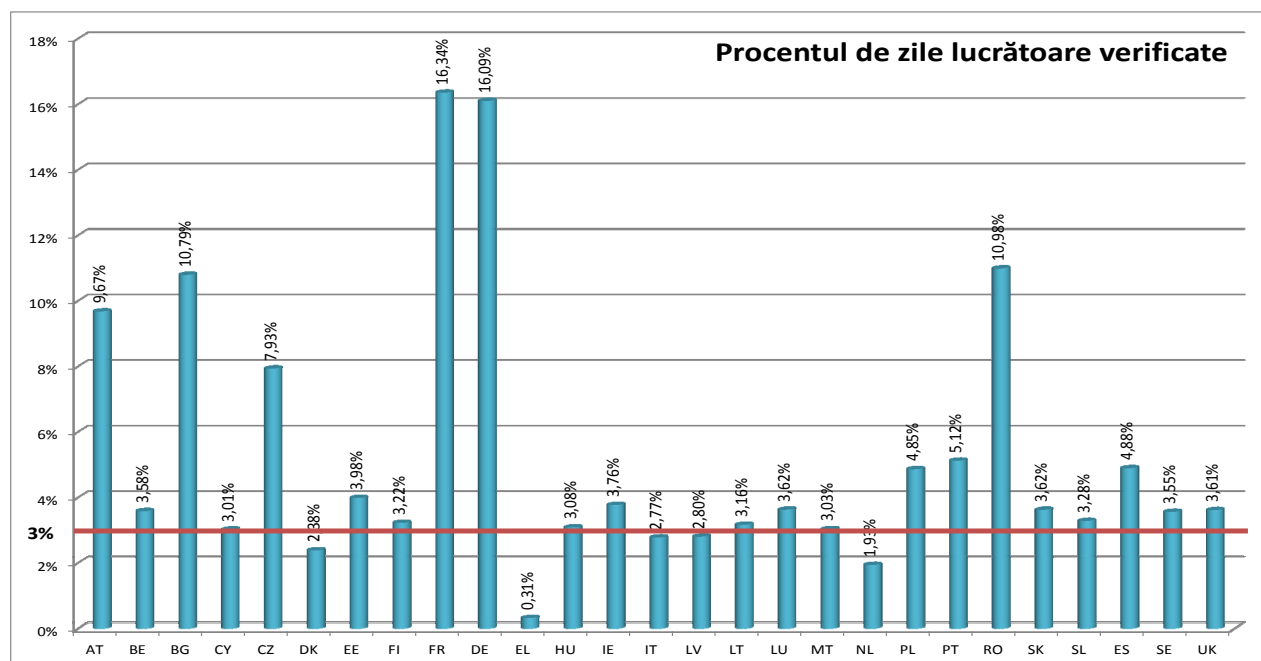
Graficul 1 oferă o imagine de ansamblu a numărului de zile lucrătoare verificate în fiecare stat membru, în cursul perioadei actuale și al perioadelor anterioare de raportare. **În medie, numărul total de zile lucrătoare verificate în UE a înregistrat o creștere de 8,7 %, de la aproximativ 146 de milioane la aproximativ 158,6 milioane de zile lucrătoare verificate.** Această creștere confirmă angajamentul general din partea statelor membre de a intensifica controalele privind respectarea normelor sociale în transportul rutier. Trebuie remarcat faptul că toate controalele au fost efectuate de un număr semnificativ mai mic de agenți însărcinați cu aplicarea legii pentru toate statele membre.

Examinând cu atenție numărul de zile lucrătoare efectiv verificate în raport cu numărul minim de zile lucrătoare care trebuie să fie verificate (graficul 2), se poate observa că majoritatea statelor membre au efectuat mai multe controale decât cele impuse prin Directiva 2006/22/CE. State membre precum Grecia, Țările de Jos, Danemarca, Italia și Letonia, care nu au atins pragul, sunt solicitate să ia măsurile corective corespunzătoare

<sup>6</sup> Rata minimă se calculează separat pentru fiecare stat membru, pe baza numărului total de zile lucrate pe conducător auto în perioada de doi ani și numărul total de vehicule care intră sub incidența acestor regulamente. Acești doi factori se multiplică, obținându-se astfel numărul total de zile lucrate de către conducătorii vehiculelor care se încadrează în domeniul de aplicare al acestor regulamente și din această sumă este determinat un procent de 3 % care reprezintă numărul minim de controale care ar trebui efectuate în fiecare stat membru.

pentru a remedia această situație. Comisia va evalua necesitatea luării de măsuri pentru a asigura aplicarea corectă a Directivei 2006/22/CE.

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



**Graficul 2: Procentul de zile lucrătoare verificate pentru fiecare stat membru**

În ceea ce privește tipurile de controale, articolul 2 din Directiva 2006/22/CE stabilește raportul dintre numărul de controale în trafic (exprimat în zile lucrătoare care trebuie să fie verificate) și controalele la sedii, care ar trebui să reprezinte cel puțin 30 % și, respectiv, 50 %. Trebuie subliniat faptul că, în temeiul articolului 2 din Directiva 2006/22/CE, calculul acestei proporții se bazează pe numărul de controale efectiv realizate de fiecare stat membru și nu pe numărul minim de zile lucrătoare care trebuie să fie verificate. Cu toate acestea, pentru perioada de raportare curentă, majoritatea controalelor sunt efectuate în trafic. **În medie 80 % din toate controalele au avut loc în trafic, ceea ce arată o ușoară îmbunătățire față de nivelul de 82 % existent în perioada de raportare anterioară.** Numai Irlanda s-a situat sub pragul pentru controalele în trafic.

### 1.1 Controale în trafic

În total, în decursul perioadei dintre 2011 și 2012, mai mult de 8,6<sup>7</sup> milioane de vehicule și aproximativ 8,7 milioane de conducători auto au fost controlați în timpul controalelor în trafic. Aceste valori reprezintă o scădere de 11,3 % și, respectiv 19,4 % față de perioada de raportare anterioară și sunt cauzate de creșteri corespunzătoare ale numărului de controale la sedii. Există două motive pentru numărul mai ridicat de conducători auto decât de vehicule:

<sup>7</sup> Danemarca nu a furnizat numărul de vehicule verificate în trafic

efectivele duble și absența datelor referitoare la acest subiect din partea Danemarcei privind numărul de vehicule verificate în trafic.

Controalele în statele membre au implicat, în majoritate, vehicule și conducători auto naționali și s-au ridicat la 69 % și, respectiv, 68 % din totalitatea vehiculelor sau a conducătorilor auto verificați în trafic. Doar în opt state membre, și anume Austria, Franța, Ungaria, Belgia, Lituania, Luxemburg, Malta și Slovenia, modelul este inversat și mai multe vehicule sau conducători auto străini au făcut obiectul unui control. În unele cazuri aceasta se poate explica prin mărimea sau poziția geografică a acestor state membre. Ratele detaliate sunt incluse în documentul de însoțire. Deoarece nediscriminarea reprezintă unul dintre principiile fundamentale prevăzute de tratatele UE, Comisia poate lua măsurile corespunzătoare în vederea asigurării unui tratament egal conducătorilor auto și operatorilor din statele membre în care controalele sunt efectuate mai frecvent în ceea ce privește conducătorii auto și operatorii nerezidenți.

## 1.2 Controalele la sedii

A existat un progres clar în ceea ce privește numărul de întreprinderi controlate de statele membre, care a fost mai mult decât dublu în comparație cu perioada de raportare 2007-2008. În perioada 2011-2012, acesta a ajuns la 146 000 <sup>8</sup> și a crescut cu 42 % în comparație cu 103 000 în perioada de raportare anterioară. Peste 31,7 de milioane de zile lucrătoare au fost verificate la sediu, ceea ce înseamnă că rata de creștere a încetinit pe măsură ce creșterea între perioadele de raportare 2007-2008 și 2009-2010 a fost de 79 %, în timp ce aceasta a crescut cu 20 % între perioada actuală și ultima perioadă. Dinamica acestor evoluții ar trebui să fie analizată în corelație cu creșteri ale pragurilor minime care au avut loc în perioadele de raportare anterioare<sup>9</sup>. Prin urmare, creșterea generală cu 8,7 % a numărului de zile lucrătoare verificate atât în trafic, cât și la sedii și scăderile înregistrate în cazul vehiculelor și conducătorilor auto controlați în trafic au contribuit împreună la intensificarea activităților la sedii.

## **2. Infrațiuni**

Toate statele membre au furnizat date cu privire la infrațiunile constatate, însă cu un nivel de detaliere divergent. **După o creștere semnificativă și constantă a infrațiunilor raportate în ultimii 6 ani la nivel european, care este legată de creșterile numărului minim de zile lucrătoare de verificat, există o tendință inversă pentru perioada curentă de raportare care a marcat o scădere de 14 % față de ultima perioadă a numărului de infrațiuni constatate.** Acest număr ar trebui să fie analizat împreună cu creșterea de 8,7 % a numărului de zile lucrătoare verificate. În valori reale, acesta indică o scădere de la 4,5 milioane de

---

<sup>8</sup> Finlanda nu a furnizat date cu privire la numărul de întreprinderi controlate la sedii pentru perioada de raportare 2011-2012. Pentru perioada 2009-2010, Finlanda, Luxemburg, Spania și Suedia nu au furnizat date cu privire la numărul de întreprinderi controlate.

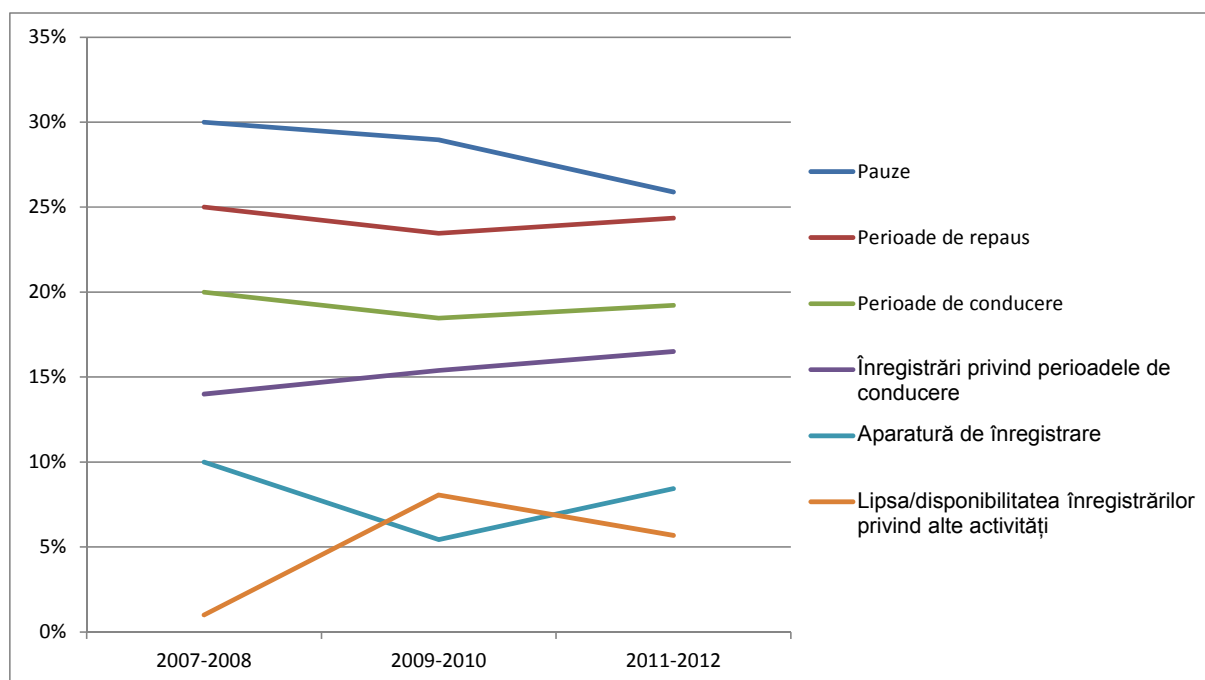
<sup>9</sup> În 2008, pragul a crescut de la 1 % la 2 %, iar în 2010 a crescut la 3 %, în timp ce în perioada de raportare curentă nu s-au realizat modificări în ceea ce privește pragul.

infrațiuni raportate în perioada 2009-2010 la aproximativ 3,9 milioane în perioada de raportare curentă. Această modificare ar putea fi interpretată ca o mai bună respectare a dispozițiilor legislației sociale datorită practicilor bine stabilite de punere în aplicare și unei mai bune cunoașteri a normelor sociale în rândul conducătorilor auto. Aceasta se bazează pe ipoteza conform căreia practicile de manipulare a tahografului nu au denaturat în mod semnificativ constatările în urma controalelor.

Tabelul de mai jos arată că proporțiile între categoriile de încălcări se mențin la niveluri similare în comparație cu perioadele de raportare anterioare. Ușoara scădere constatată pentru infrațiunile referitoare la pauze în timpul perioadelor de conducere și absența înregistrărilor privind alte activități este contrabalansată de creșteri ale numărului de înregistrări privind perioadele de conducere și infrațiunile privind aparatura de înregistrare.

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

**Tabelul 1 - Categoriile de încălcări depistate în trafic și la sedii**

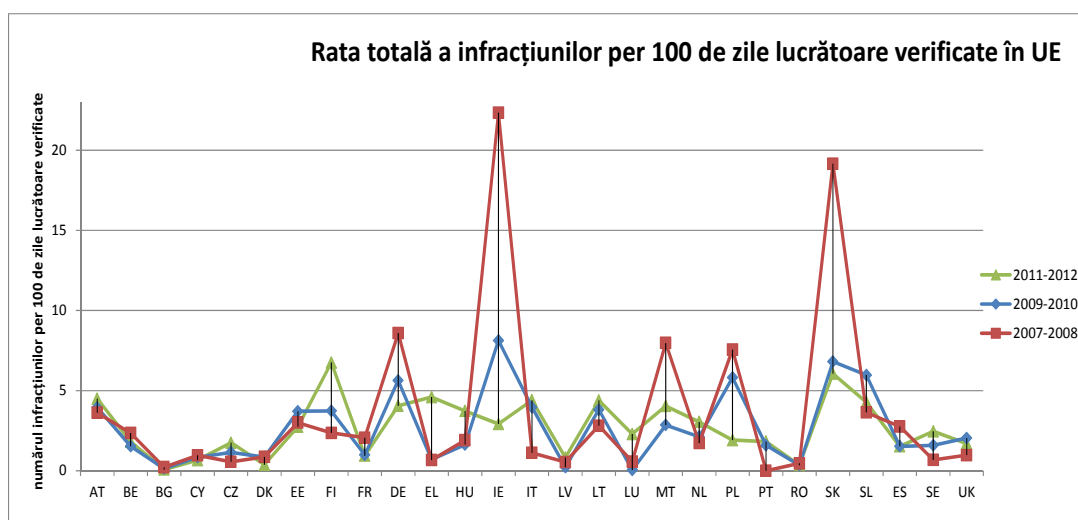


**Graficul 3 - Categoriile de încălcări depistate în trafic și la sedii**

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

În comparație cu perioada de raportare anterioară, în perioada 2011-2012, rata medie a infracțiunilor depistate a scăzut în mod semnificativ cu 22 %, situându-se la un nivel echivalent cu 2,43 de infracțiuni per 100 de zile lucrătoare verificate. Se pare că **controalele la sedii sunt mai eficiente decât controalele ad-hoc în trafic** deoarece rata de depistare la sedii este de 3 de ori mai mare decât cea de depistare în trafic. Cu toate acestea, este de remarcat faptul că, în perioada de raportare anterioară, rata de depistare la sedii era de 5 de ori mai mare decât cea de depistare în trafic. Această modificare se datorează în principal unei scăderi considerabile a ratei de depistare la sedii de la 8,65 în perioada 2009-2010 la 5,29 în această perioadă de raportare. Există diferențe mari între statele membre în ceea ce privește ratele de depistare a infracțiunilor la sedii per 100 de zile verificate, variind de la 0,01 în Bulgaria la 22,38 în Germania. Se pare că modificarea ratei medii în UE de depistare a infracțiunilor la sedii este afectată de o scădere semnificativă (cu 27 %) a numărului de infracțiuni raportate la sedii în Germania, care, în această perioadă de raportare, deține încă cea mai mare parte din totalul infracțiunilor depistate la sedii în Europa (53,9 %).





**Graficul 4 — Numărul de infracțiuni depistate per 100 de zile lucrătoare verificate în perioada 2007-2008, 2009-2010 și 2011-2012**

În ciuda fluctuațiilor divergente din diferite state membre în ceea ce privește numărul de infracțiuni depistate per perioadă de raportare<sup>10</sup>, există, în medie, o scădere clară a numărului de infracțiuni raportate, care este și mai perceptibilă atunci când se ia în considerare creșterea numărului de zile lucrătoare verificate. Descrierea detaliată a ratelor de depistare din statele membre este inclusă în documentul de însoțire. Aceste **discrepanțe privind ratele de depistare arată că Uniunea Europeană este departe de a stabili o zonă de punere în aplicare armonizată din cauza resurselor și practicilor divergente de punere în aplicare referitoare la controlarea respectării legislației în domeniul transportului rutier, precum și din cauza sistemelor de sancțiuni divergente.**

### 2.1 Infracțiuni depistate în trafic

În perioada 2011-2012, 2,2 milioane de infracțiuni în trafic au fost detectate la nivel european, ceea ce a reprezentat 58 % din totalul infracțiunilor constatate atât în trafic, cât și la sedii. Aceasta indică o scădere în termeni cantitativi cu aproape 50 de mii, ceea ce înseamnă cu 2 % în comparație cu perioada de raportare anterioară. Pentru fiecare 100 de zile lucrătoare verificate au fost depistate 1,74 infracțiuni în comparație cu 1,9 în perioada de raportare anterioară.

În medie, 64 % din infracțiuni au fost depistate la vehiculele naționale<sup>11</sup>, ceea ce se corelează cu rata de 69 % a vehiculelor naționale controlate în Europa. Cu toate acestea, există state membre în care numărul infracțiunilor depistate cu privire la străini prevalează, și anume Luxemburg (75 %), Belgia (72 %), Lituania (59 %), Suedia (57 %), Bulgaria (56 %), Slovenia (55 %), Austria (55 %), Franța (54 %) și Regatul Unit (53 %). Această tendință poate fi

<sup>10</sup> Informații detaliate privind modificările din anumite state membre sunt incluse în documentul de însoțire.

<sup>11</sup> În Danemarca, numărul infracțiunilor depistate cu privire la străini s-a ridicat la 90 %. Totuși, acest rezultat nu este reprezentativ din cauza unei cantități considerabile de date lipsă pe care s-a bazat acest calcul. În acest scop, numărul nu a fost luat în considerare în media europeană.

explicată prin faptul că toate aceste state membre au efectuat mai multe controale ale vehiculelor străine în afară de Bulgaria, Suedia și Regatul Unit. În cazul acestor trei state membre, infracțiunile depistate care au fost comise de către străini sunt mult mai frecvente. În special în cazul Bulgariei, unde 25 % din vehiculele străine controlate reprezentau 56 % din infracțiunile comise, și în cazul Suediei, care a efectuat 34 % din controale asupra vehiculelor străine, ceea ce a dus la 57 % din numărul de infracțiuni depistate. Creșterea numărului de infracțiuni comise de nerezidenți ar putea fi alarmantă în Suedia, deoarece rata în comparație cu perioada de raportare anterioară a crescut de la 31 % la 57 %. Este util să se adauge că această tendință continuă în state membre precum Belgia, Bulgaria, Franța, Luxemburg, Slovenia și Regatul Unit, de la perioada de raportare anterioară.

## 2.2 Infracțiuni depistate la sedii

În timpul perioadei curente de raportare, statele membre au raportat în total peste 1,6 milioane de infracțiuni depistate la sediile întreprinderilor, reprezentând 42 % din numărul total de infracțiuni. Aceasta marchează o scădere de 26 % în comparație cu perioada biennială anterioară. Aceste cifre ar trebui analizate în corelație cu numărul de întreprinderi controlate, care a crescut cu 42 %<sup>12</sup>. Luând în considerare aceste două aspecte, ar putea fi notate îmbunătățiri reale în respectarea normelor sociale.

În ceea ce privește frecvența infracțiunilor raportate per 100 de zile lucrătoare verificate, media europeană a marcat o tendință pozitivă, scăzând de la 8,65 la 5,29. În cazul în care acestea sunt analizate în paralel cu scăderea ușoară a frecvenței de încălcări depistate în trafic, se poate concluziona faptul că toate activitățile care vizează o mai bună respectare a legislației sociale în domeniul transportului rutier încep să dea roade.

## **III. Analiza datelor cu privire la punerea în aplicare a Directivei privind timpul de lucru în transportul rutier (Directiva 2002/15/CE)**

### **1. Introducere**

Prezentul capitol se referă la punerea în aplicare de către statele membre în 2011-2012 a Directivei 2002/15/CE, denumită și „Directiva privind timpul de lucru în transportul rutier”. În conformitate cu articolul 13 din directiva respectivă, statele membre sunt obligate să prezinte un raport cu privire la punerea sa în aplicare către Comisie, din doi în doi ani, indicând punctele de vedere ale angajaților și angajatorilor la nivel național. Părțile descriptive referitoare la transpunerea directivei respective în statele membre, opiniile părților interesate privind punerea în aplicare și monitorizarea, măsurile de control din statele membre și problemele legate de punerea în aplicare sunt incluse în documentul de însoțire.

### **2. Directiva 2002/15/CE**

Directiva stabilește normele care reglementează, printre altele, pauzele adecvate pe parcursul perioadei de muncă, valoarea maximă a săptămânii medii de lucru și munca de noapte.

---

<sup>12</sup> A se vedea nota de subsol nr. 12.

Dispozițiile sale se adaugă normelor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

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

### **3. Transmiterea și calitatea rapoartelor naționale**

Comisia a stabilit un format de raportare comun pentru a facilita eforturile de raportare ale statelor membre, pentru a reduce sarcina administrativă și pentru a preveni întârzierile excesive în transmiterea rapoartelor de către statele membre. Cu toate acestea, calitatea informațiilor transmise variază în mod semnificativ. Țările de Jos nu au furnizat nicio informație și au indicat că nu există schimbări față de perioada precedentă. Informațiile transmise de mai multe state membre<sup>14</sup> au fost incomplete. Majoritatea rapoartelor naționale au inclus informații referitoare la punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE, precum și la evaluarea eficacității acesteia. Cu toate acestea, din cauza informațiilor incomplete, rezultatele acestei analize nu pot fi considerate reprezentative pentru întreaga Uniune Europeană.

### **4. Aspecte legate de punerea în aplicare în statele membre**

Prezentarea generală a actelor legislative de transpunere a Directivei 2002/15/CE la nivel național este inclusă în documentul de însoțire. În cursul acestei perioade de raportare, **multe state membre au prezentat informații privind modificări ale cadrelor lor legislative în scopul de a include conducătorii auto independenți în domeniul lor de aplicare**; și anume Bulgaria, Danemarca, Germania, Irlanda, Luxemburg, Malta (în curs), Polonia, Portugalia, Suedia, Regatul Unit.

În ceea ce privește acordurile colective, se observă sisteme divergente în Uniunea Europeană. Acestea variază de la niciun acord colectiv încheiat (de exemplu, Malta) la acorduri colective stabilite care pot prevedea derogări de la limita timpului de lucru (de exemplu, Italia). În Spania, a fost negociat la nivel guvernamental un acord-cadru colectiv în sectorul transportului rutier și au fost încheiate 26 de acorduri colective la nivelul Comunității autonome sau al provinciei. În Luxemburg, au fost încheiate acorduri colective pentru șoferii

---

<sup>13</sup> Directiva 2003/88/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 noiembrie 2003 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru (JO L 299, 18.11.2003, p. 9)

<sup>14</sup> Belgia, Cipru, Ungaria, Letonia, Țările de Jos, România și Suedia

de autocare și angajații suplimentari ai întreprinderilor private de autocare, precum și pentru sectorul transporturilor și al logisticii.

Portugalia a menționat aspecte pozitive ale transpunerii datorate clarificării perioadelor de disponibilitate și organizării timpului de lucru al lucrătorilor mobili. Lituania și Estonia au asigurat că nu existau dificultăți întâmpinate în punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE deoarece Lituania a furnizat formare și consultare pentru angajatori și reprezentanții autorizați ai acestora.

Directiva 2002/15/CE a fost percepută ca un bun set de aranjamente care au ajutat la abordarea definiției timpului de lucru și a limitelor sale. Cu toate acestea, Grecia a subliniat că anumite dispoziții din directiva respectivă se suprapun cu cele din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, care constituie o sursă de dificultăți pentru întreprinderi și lucrători. Spania a identificat anumite aspecte la punerea în aplicare a normelor privind calcularea perioadelor de disponibilitate a conducătorilor auto. Aceeași chestiune a fost menționată de Republica Cehă. Există o confuzie cu privire la aplicarea dispoziției referitoare la timpul de lucru, în special în cazul în care șoferii petrec timpul așteptând între două parcursuri și aceste momente sunt cunoscute în avans<sup>15</sup>.

În general, pentru a facilita punerea în aplicare concretă a Directivei 2002/15/CE, Irlanda și Suedia au elaborat și au distribuit materiale orientative pentru operatori cu privire la modul în care să se conformeze cu dispozițiile directivei.

#### 4.1 Infracțiuni contra normelor privind timpul de lucru

Numai câteva state membre<sup>16</sup> au furnizat statistici privind infracțiunile depistate, ceea ce nu este suficient pentru a se ajunge la concluzii globale. În comparație cu perioada de raportare anterioară, același număr de state membre au furnizat date cu privire la încălcări. Toate statele membre sunt invitate să includă aceste informații în rapoartele următoare.

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

Șaisprezece state membre<sup>17</sup> au confirmat faptul că părțile interesate au fost consultate, în conformitate cu Directiva 2002/15/CE, ceea ce marchează o îmbunătățire comparativ cu

---

<sup>15</sup> Articolul 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE definește „timpul de lucru” ca „perioada de la începutul până la sfârșitul timpului de lucru, în timpul căruia lucrătorul mobil se află la postul său de lucru, la dispoziția angajatorului și în exercițiul funcțiilor sau activităților sale, adică: perioada dedicată tuturor activităților de transport rutier și perioadele de timp în care acesta nu poate dispune liber de timpul său și i se cere să fie la postul său de lucru, gata să întreprindă activitatea sa normală, îndeplinind anumite sarcini asociate serviciului, în special în timpul perioadelor când așteaptă să se facă încărcarea sau descărcarea, dacă durata previzibilă a acestora nu este cunoscută dinainte”.

<sup>16</sup> Austria, Bulgaria, Cipru, Republica Cehă, Grecia, Polonia, Spania

<sup>17</sup> Bulgaria, Republica Cehă, Germania, Danemarca, Estonia, Grecia, Spania, Finlanda, Franța, Irlanda, Lituania, Malta, Polonia, Slovacia, Slovenia, Regatul Unit

perioada de raportare 2007-2008, când doar nouă state membre au indicat îndeplinirea acestei obligații.

În general, a existat un consens în rândul angajatorilor și al angajaților conform căruia Directiva 2002/15/CE a contribuit la protecția sănătății și siguranței conducătorilor auto. În Irlanda, angajatorii au exprimat opinia conform căreia limitările privind timpul de lucru au îmbunătățit atractivitatea profesiei de conducător auto. Unii parteneri sociali naționali și-au exprimat îngrijorarea în ceea ce privește lipsa de consecvență a respectării și aplicării normelor în vigoare și au exprimat necesitatea de a clarifica unele aspecte specifice, cum ar fi compensațiile pentru munca de noapte. Opinii mai detaliate ale părților consultate sunt incluse în documentul de însoțire.

#### **IV. Concluzii**

Prezentul raport analizează evoluțiile privind aplicarea și respectarea în perioada 2011-2012 în toate statele membre, în contextul conformității cu normele sociale ale UE.

Domeniul de aplicare al prezentului document este prevăzut de Directiva 2006/22/CE și de Decizia 2009/810/CE a Comisiei care definesc datele standard care urmează să fie prezentate privind Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și Directiva 2002/15/CE; în special numărul și tipul controalelor efectuate și numărul și tipul infracțiunilor depistate. În această perioadă de raportare, calitatea și promptitudinea datelor transmise s-au îmbunătățit, ceea ce a permis Comisiei să tragă concluzii mai fiabile privind aplicarea normelor sociale la nivel european.

Raportul arată că au fost observate anumite îmbunătățiri în ceea ce privește respectarea și aplicarea legislației privind normele sociale. În medie, numărul total de zile lucrătoare verificate în UE a înregistrat o creștere de 8,7 %, de la aproximativ 146 de milioane la aproximativ 158,6 milioane de zile lucrătoare verificate, în timp ce pragul minim de 3% al controalelor a rămas neschimbat. Trebuie remarcat faptul că toate controalele au fost efectuate de un număr semnificativ mai mic de agenți însărcinați cu aplicarea legii pentru toate statele membre. Această creștere confirmă angajamentul general din partea statelor membre de a intensifica controalele privind respectarea normelor sociale în transportul rutier. Cu toate acestea, la fel ca în ultimele două rapoarte, majoritatea statelor membre nu au reușit să atingă pragul de a avea cel puțin 50 % din numărul total de zile lucrătoare verificate la sedii și marea majoritate a controalelor au avut loc în trafic. Comisia va monitoriza evoluțiile din acest domeniu. În cazul în care nu se constată nicio îmbunătățire în următoarea perioadă de raportare 2013-2014 în statele membre respective, Comisia va lansa o anchetă oficială în acele state membre care nu respectă cerința privind controalele la sedii.

În conformitate cu articolul 2 din Directiva 2006/22/CE, pragul minim de controale din numărul de zile lucrătoare de conducătorii de vehicule va fi ridicat la 4 % începând din momentul în care 90 % din toate vehiculele controlate vor fi echipate cu un tahograf digital. În această perioadă de raportare, 56 % din vehiculele controlate în trafic au fost echipate cu tahograf digital. Prin urmare, nu există nicio bază pentru ridicarea pragului minim de controale la 4 % din zilele lucrătoare de către conducătorii auto.

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

După o creștere semnificativă și constantă a infracțiunilor raportate în ultimii 6 ani la nivel european, care este legată de creșterile numărului minim de zile lucrătoare de verificat, există o tendință inversă pentru perioada curentă de raportare, în care s-a înregistrat o scădere față de ultima perioadă a numărului de infracțiuni constatate. Această modificare analizată împreună cu creșterea numărului de zile lucrătoare verificate ar putea fi interpretată ca o mai bună respectare a dispozițiilor legislației sociale datorită practicilor bine stabilite de punere în aplicare și unei mai bune cunoașteri a normelor sociale în rândul conducătorilor auto. În acest scop, eforturile statelor membre și ale Comisiei, cum ar fi notele explicative, cursurile de formare pentru autoritățile de asigurare a respectării legislației etc. încep să dea roade.

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

Aproape toate statele membre au furnizat informații cu privire la controale concertate, ceea ce arată o îmbunătățire în comparație cu perioada precedentă, nu numai în privința calității raportării, ci și a numărului de inițiative de cooperare întreprinse. Cooperarea are loc în special între statele membre învecinate și este completată de acțiuni în cadrul Euro Contrôle Route (ECR), care instituie o colaborare pe o scară mai largă.

Rapoartele naționale privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE, datorită caracterului lor incomplet, nu permit o analiză aprofundată a impactului acestui act legislativ asupra sănătății și siguranței conducătorilor auto sau asupra siguranței rutiere. Multe state membre au inclus conducătorii auto independenți în domeniul de aplicare al cadrelor lor legislative, chiar dacă acest lucru este uneori perceput ca o posibilă sursă a problemelor legate de aplicarea legii.

Majoritatea statelor membre au confirmat că părțile interesate au fost consultate. În general, partenerii sociali au recunoscut că punerea în aplicare în mod corespunzător a Directivei 2002/15/CE este o condiție prealabilă pentru a asigura condiții de muncă adecvate și concurență nedenaturată.

Pentru a evalua alte aspecte importante legate de punerea în aplicare a normelor sociale în domeniul transportului rutier, inclusiv aplicarea jurisprudenței Curții Europene de Justiție, punerea în aplicare a excepțiilor și a sancțiunilor în lumina Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, Comisia va lansa o evaluare cuprinzătoare a modului de funcționare a legislației sociale în domeniul transportului rutier.