EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 13. 9. 2024
COM(2024) 405 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní nariadenia (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a smernice 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave
(32. správa Komisie o vykonávaní právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy)

{SWD(2024) 215 final}

Úvod

V tejto správe sa poskytuje prehľad o vykonávaní predpisov EÚ v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy v členských štátoch v období od 1. januára 2021 do 31. decembra 2022. Poskytuje sa v nej súhrn analýz kontrolných činností a upozorňuje sa v nej na kľúčové problémy pri zabezpečení dodržiavania a uplatňovaní príslušných právnych ustanovení stanovených v týchto štyroch legislatívnych aktoch:

1. v nariadení (ES) č. 561/2006[1] (známe aj ako **nariadenie o čase jazdy**), ktorým sa stanovujú minimálne požiadavky na denné a týždenné časy jazdy, prestávky a doby denného a týždenného odpočinku;

2. v smernici 2002/15/ES[2] (známa aj ako **smernica o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave**), ktorou sa stanovujú pravidlá organizácie pracovného času mobilných pracovníkov. Stanovujú sa v nej požiadavky týkajúce sa maximálneho týždenného pracovného času, minimálnych prestávok v práci a práce počas nočného času. Týka sa vodičov, na ktorých sa vzťahuje rozsah pôsobnosti nariadenia o čase jazdy;

3. v smernici 2006/22/ES[3] (známa aj ako **smernica o zabezpečení dodržiavania predpisov**), ktorou sa stanovujú minimálne úrovne cestných kontrol a kontrol v priestoroch dopravných podnikov na overenie dodržiavania ustanovení nariadenia o čase jazdy;

4. v nariadení (EÚ) č. 165/2014[4] (známe aj ako **nariadenie o tachografoch**), ktorým sa stanovujú požiadavky na inštaláciu a používanie tachografov vo vozidlách v rozsahu pôsobnosti nariadenia o čase jazdy.

Na rozdiel od predchádzajúcej správy nie je v tejto správe zahrnutá analýza vykonávania smernice Rady 96/53/ES[5] (známej aj ako **smernica o hmotnostiach a rozmeroch**), ktorou sa pre ťažké úžitkové vozidlá stanovujú maximálne povolené rozmery vo vnútroštátnej a v medzinárodnej cestnej doprave a maximálne povolené hmotnosti v medzinárodnej cestnej

---

1 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

2 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).

3 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES, pokiaľ ide o právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú činností cestnej dopravy, a ktorou sa zrušuje smernica Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

4 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

5 Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

doprave, z dôvodu nedostatku potrebných informácií, keďže len päť členských štátov[6] splnilo zákonnú povinnosť predložiť svoje vnútroštátne správy.

Táto správa vychádza z článku 17 nariadenia o časoch jazdy a článku 13 smernice o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave[7].

Je rozdelená na tri časti: Oddiel I obsahuje analýzu vnútroštátnych údajov o kontrolách a porušeniach predpisov pri vykonávaní smernice 2006/22/ES a nariadenia (ES) č. 561/2006, zatiaľ čo v oddiele II sa poskytuje opisný prehľad o tom, ako členské štáty vykonávali smernicu 2002/15/ES. V oddiele III sa vyvodzujú hlavné závery tejto správy. Pracovný dokument útvarov Komisie dopĺňa správu Komisie dodatočnými informáciami o sankciách, spolupráci medzi členskými štátmi, pripomienkach orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov a o podrobnejších štatistikách kontrol.

Predkladanie údajov

Národné správy o vykonávaní ustanovení smernice 2002/15/ES a nariadenia (ES) č. 561/2006 sa musia predkladať do 30. septembra roku, ktorý nasleduje po uplynutí príslušného dvojročného obdobia, prostredníctvom štandardného tlačiva na podávanie správ stanoveného vo vykonávacom rozhodnutí Komisie z 30. marca 2017[8]. Lehota na predkladanie správ za roky 2021 – 2022 sa skončila 30. septembra 2023.

Všetky členské štáty predložili svoje vnútroštátne údaje o vykonávaní nariadenia (ES) č. 561/2006, hoci viaceré po lehote[9]. Všetky členské štáty poskytli požadované rozčlenenie podrobných štatistických údajov o kontrolách dodržiavania predpisov vykonaných na cestách a v priestoroch podnikov. Niektoré však neposkytli údaje triedené podľa požadovaných kategórií, napr. údaje triedené podľa druhu tachografu[10] a druhu porušenia predpisov[11].

Len 21 členských štátov predložilo informácie o vykonávaní smernice 2002/15/ES, a iba 11 členských štátov poskytlo štatistické údaje o kontrolách a ich výsledkoch, ktoré sa líšia úrovňou podrobnosti[12]. Takýto nedostatok kvantitatívnych údajov zo strany členských štátov sťažuje posudzovanie.

---

6 Informácie podľa článku 10g smernice Rady 96/53/ES na obdobie rokov 2021 – 2022 poskytli len Rakúsko, Holandsko, Litva, Poľsko a Švédsko.

7 V článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006 sa od členských štátov vyžaduje, aby Komisii každé dva roky oznamovali potrebné informácie, ktoré jej umožnia vypracovať správu o uplatňovaní uvedeného nariadenia a o vývoji v predmetnej oblasti. V článku 13 smernice 2002/15/ES sa stanovuje, že členské štáty by mali Komisii podávať správy o implementácii uvedenej smernice, ktoré budú obsahovať aj stanoviská sociálnych partnerov. Správy, ktoré sa týkajú smernice 2002/15/ES a nariadenia (ES) č. 561/2006, sa môžu predkladať v jednom spoločnom dokumente, keďže oba legislatívne akty sa vzťahujú na rovnaké dvojročné obdobie podávania správ a pravidlá pre profesionálnych vodičov, ktoré sú v nich stanovené, sa navzájom dopĺňajú.

8 C(2017) 1927 final.

9 Posledná národná správa bola predložená 30. mája 2024.

10 Toto je prípad Litvy, ktorá informovala, že údaje o analógových a inteligentných tachometroch neboli k dispozícii pre technickú chybu.

11 Podobne ako v predchádzajúcom období podávania správ Lotyšsko neposkytlo túto kategorizáciu pre porušenia predpisov v priestoroch podnikov.

12 Najpodrobnejšie štatistiky poskytli Česká republika, Fínsko, Grécko, Poľsko a Slovinsko.

I. Prehľad o činnostiach na zabezpečenie dodržiavania smernice 2006/22/ES a nariadenia (ES) č. 561/2006

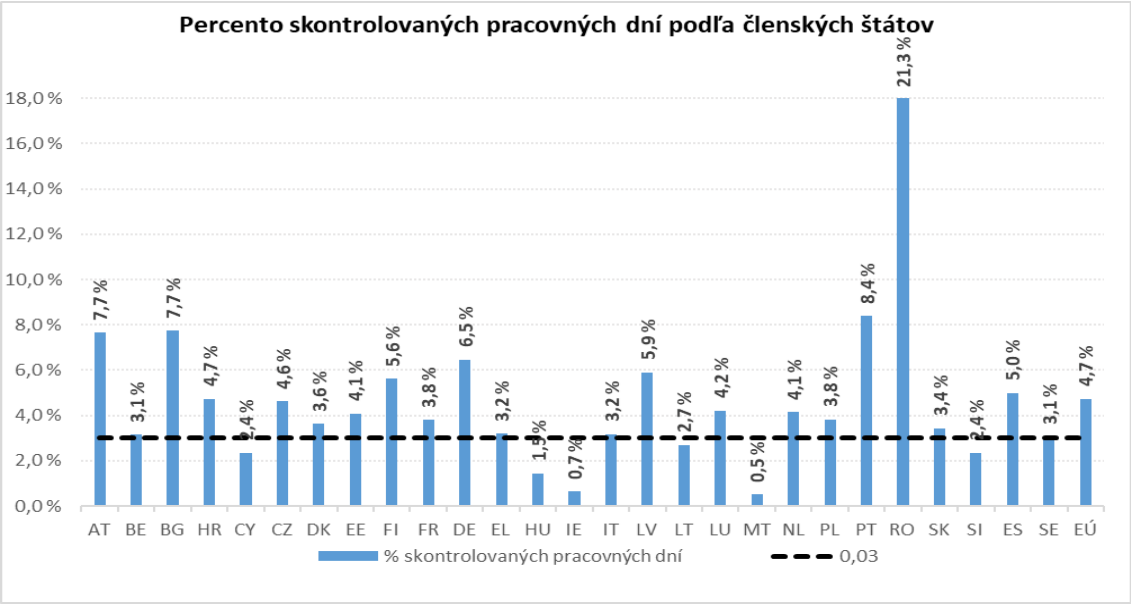
1. Kontroly

V článku 2 smernice 2006/22/ES sa od členských štátov vyžaduje, aby zorganizovali systém vhodných a pravidelných cestných kontrol a kontrol v priestoroch podnikov, ktoré podliehajú ustanoveniam nariadenia (ES) č. 561/2006. V uvedenom článku sa takisto stanovuje, aby sa minimálny počet kontrol týkal aspoň 3 % dní odpracovaných vodičmi[13] vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006.

Z vnútroštátnych údajov vyplýva, že celkový počet pracovných dní[14] skontrolovaných v EÚ sa zvýšil približne zo 108,9 milióna v rokoch 2019 – 2020 na 111,7 milióna pracovných dní skontrolovaných počas súčasného obdobia podávania správ. Predstavuje to nárast o 3 %. Pri pohľade na vnútroštátne údaje je nárast skontrolovaných pracovných dní najväčší na Malte (+450 %[15]) a v Holandsku (+185 %), zatiaľ čo pokles skontrolovaných pracovných dní je najvýraznejší v Slovinsku (–48 %), vo Francúzku (–45 %) a v Maďarsku (–39 %).

Ako je znázornené na obrázku 1, **priemer skontrolovaných pracovných dní v EÚ je 4,7 %**, čo je viac, ako sa vyžaduje podľa smernice[16], ale predstavuje klesajúci trend v porovnaní s predchádzajúcimi obdobiami podávania správ (5,4 % v rokoch 2017 – 2018 a 6,3 % v rokoch 2015 – 2016) okrem 4,5 % v rokoch 2019 – 2020. Napriek tomu je skóre, ktoré dosiahlo Rumunsko (21,3 %), vysoké.

Obrázok 1: Percentuálny podiel skontrolovaných pracovných dní za každý členský štát



13 Tento údaj vychádza z počtu pracovných dní za dva roky a počtu evidovaných vozidiel v rozsahu pôsobnosti nariadenia počas uvedeného obdobia za každý členský štát.

14 Pojem „pracovné dni“ sa používa ako synonymum pojmu „odpracované dni“ vodičom v príslušných právnych predpisoch: nariadenie (ES) č. 561/2006, smernica 2006/22/ES a rozhodnutie (EÚ) 2017/1013.

15 Napriek tomu Malta stále nedosiahla prahovú hodnotu 3 % skontrolovaných pracovných dní.

16 Najmä v Rakúsku, Bulharsku, Nemecku, Portugalsku a Rumunsku.

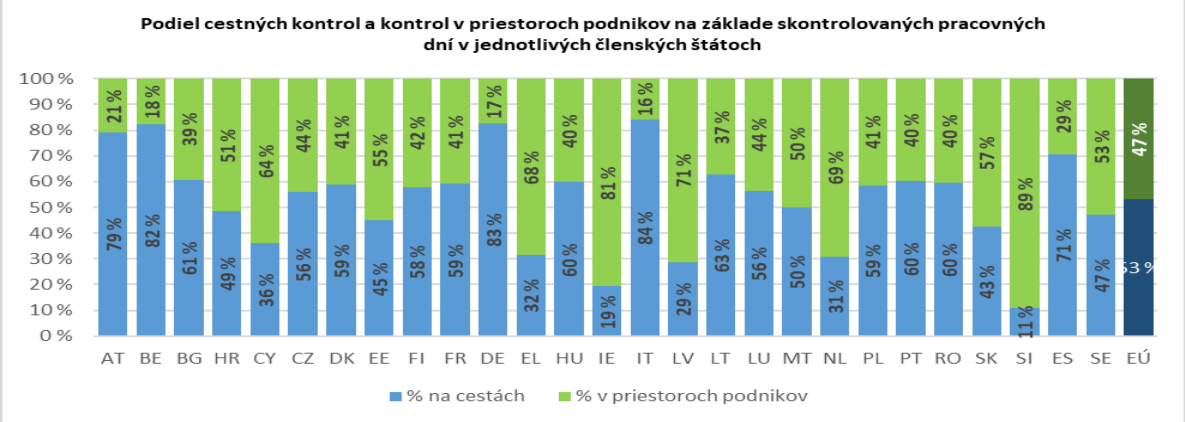
Väčšina členských štátov skontrolovala viac pracovných dní, ako je minimum požadované smernicou. Napriek tomu šesť členských štátov nesplnilo prahovú hodnotu vo výške 3 %, a to Cyprus, Maďarsko, Írsko, Litva, Malta a Slovinsko. Podobne ako v dvoch predchádzajúcich obdobiach podávania správ (v ktorých šesť členských štátov nesplnilo prahovú hodnotu vo výške 3 % v rokoch 2019 – 2020 a v rokoch 2017 – 2018 a tri členské štáty v rokoch 2015 – 2016). Medzi šiestimi členskými štátmi, ktoré v rokoch 2021 – 2022 nesplnili prahovú hodnotu vo výške 3 %, zostali v tejto skupine iba Maďarsko, Írsko a Malta, ku ktorým sa pridali tri ďalšie členské štáty, ktoré si v predchádzajúcom období podávania správ počínali dobre. Grécko výrazne zvýšilo svoje úsilie o zabezpečenie dodržiavania predpisov (zlepšenie z 0,1 % v rokoch 2015 – 2016, 0,7 % v rokoch 2017 – 2018, 2,4 % v rokoch 2019 – 2020 na 3,2 % v súčasnom období) a prvýkrát po desiatich rokoch presiahlo prahovú hodnotu.

V článku 2 smernice 2006/22/ES sa stanovuje aj pomer pracovných dní, ktoré sa majú skontrolovať pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov, a to aspoň 30 % pri cestných kontrolách a aspoň 50 % pri kontrolách v priestoroch podnikov. Výpočet tohto podielu vychádza z počtu kontrol, ktoré orgány zabezpečujúce dodržiavanie predpisov skutočne vykonali, a nie z minimálneho počtu pracovných dní, ktoré sa majú skontrolovať.

V priemere 53 % skontrolovaných pracovných dní predstavovali cestné kontroly, zatiaľ čo 47 % predstavovali inšpekcie v priestoroch podnikov. V porovnaní s posledným obdobím ide o pokles cestných kontrol (60 % v rokoch 2019 – 2020) a pozitívny nárast kontrol v priestoroch podnikov (40 % v rokoch 2019 – 2020). Vo väčšine členských štátov sa veľká časť kontrol vykonala na cestách. Írsko a Slovinsko vykázali nízky počet cestných kontrol. V porovnaní so šiestimi členskými štátmi v rokoch 2019 – 2020 má osem členských štátov požadovaný vyvážený podiel medzi kontrolami v priestoroch podnikov a cestnými kontrolami[17].

Podrobnosti o podiele cestných kontrol a kontrol v priestoroch podnikov v jednotlivých štátoch sú uvedené na obrázku 2.

Obrázok 2: Podiel cestných kontrol a kontrol v priestoroch podnikov na základe skontrolovaných pracovných dní na členský štát



[17] Chorvátsko, Cyprus, Estónsko, Grécko, Malta, Holandsko, Slovensko a Švédsko. V rokoch 2019 – 2020 išlo o krajiny: Bulharsko, Cyprus, Estónsko, Litva, Lotyšsko a Slovensko.

1.1. Cestné kontroly

V rámci celej EÚ sa pri cestných kontrolách skontrolovalo celkove 3 564 138 vozidiel a 3 745 458 vodičov v porovnaní so 4 112 717 vozidlami a so 4 323 245 vodičmi skontrolovanými v rokoch 2019 – 2020. Rozdiel medzi počtom skontrolovaných vozidiel a vodičov možno vysvetliť vedením vozidla viacerými osobami, t. j. situáciou, keď sú vo vozidle aspoň dvaja vodiči, ktorí sa striedajú pri jeho vedení. Rozdiely medzi počtom vodičov a vozidiel sa vyskytujú najmä v správach Belgicka, Nemecka, Lotyšska a Rumunska.

V porovnaní so správou za roky 2019 – 2020 vykázaný počet skontrolovaných vozidiel poklesol o 548 579 vozidiel a počet skontrolovaných vodičov poklesol o 577 787.

Podľa krajiny evidencie vozidla 64 % skontrolovaných vozidiel boli vnútroštátne vozidlá, 29 % pochádzalo z iných členských štátov EÚ[18] a 7 % vozidiel bolo evidovaných v tretích krajinách. Vo všeobecnosti platí, že väčšina vozidiel skontrolovaných pri cestných kontrolách (približne 93 % z celkového počtu) prepravovala tovar a len približne 7 % prepravovalo cestujúcich.

V rokoch 2021 – 2022 bolo 83 % vozidiel skontrolovaných na cestách vybavených digitálnym tachografom v porovnaní so 74 % v predchádzajúcom období podávania správ. Neexistujú preto žiadne dôvody na zvýšenie prahovej hodnoty pre kontroly z 3 % na 4 %, keďže podľa článku 2 ods. 3 smernice 2006/22/ES by sa k tomu malo pristúpiť, až keď bude digitálnymi tachografmi vybavených 90 % skontrolovaných vozidiel.

1.2. Kontroly v priestoroch podnikov

V rokoch 2021 – 2022 sa skontrolovalo 84 128 dopravných podnikov, čo predstavuje nárast o 44 % v porovnaní s 58 300 dopravnými podnikmi skontrolovanými v rokoch 2019 – 2020. Kontrolóri v priestoroch podnikov skontrolovali približne 39,3 milióna pracovných dní, čo predstavuje nárast o približne 14 % v porovnaní s 34,3 milióna v predchádzajúcej správe. Celkove kontrolné orgány členských štátov pri kontrolách v priestoroch podnikov skontrolovali záznamy 582 218 vodičov, čo je o 16 % viac v porovnaní so 499 943 vodičmi v rokoch 2019 – 2020.

2. Porušenia predpisov

Všetkých 27 členských štátov poskytlo údaje o zistených porušeniach predpisov, ale nie všetky[19] poskytli údaje o druhoch porušení. **Celkový počet vykázaných porušení predpisov bol približne 3,03 milióna, čo predstavuje nárast v porovnaní s poslednou správou (2,25 milióna)**. Podiel porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách klesol na úroveň približne 50 % celkových zistených porušení predpisov (60 % v poslednej správe).

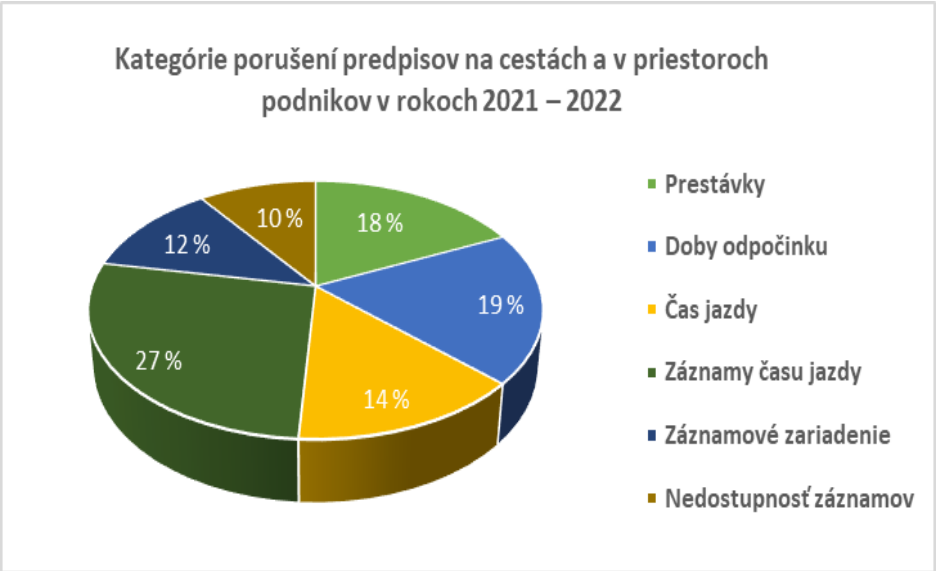
S niekoľkými malými poklesmi alebo nárastami v prípade niektorých kategórií porušení predpisov zostal podiel jednotlivých druhov porušení predpisov z celkového počtu zistených

[18] Údaje zahŕňajú aj krajiny EHP a Švajčiarsko.

[19] Lotyšsko neposkytlo informácie o druhoch porušení predpisov zistených pri kontrolách v priestoroch podnikov.

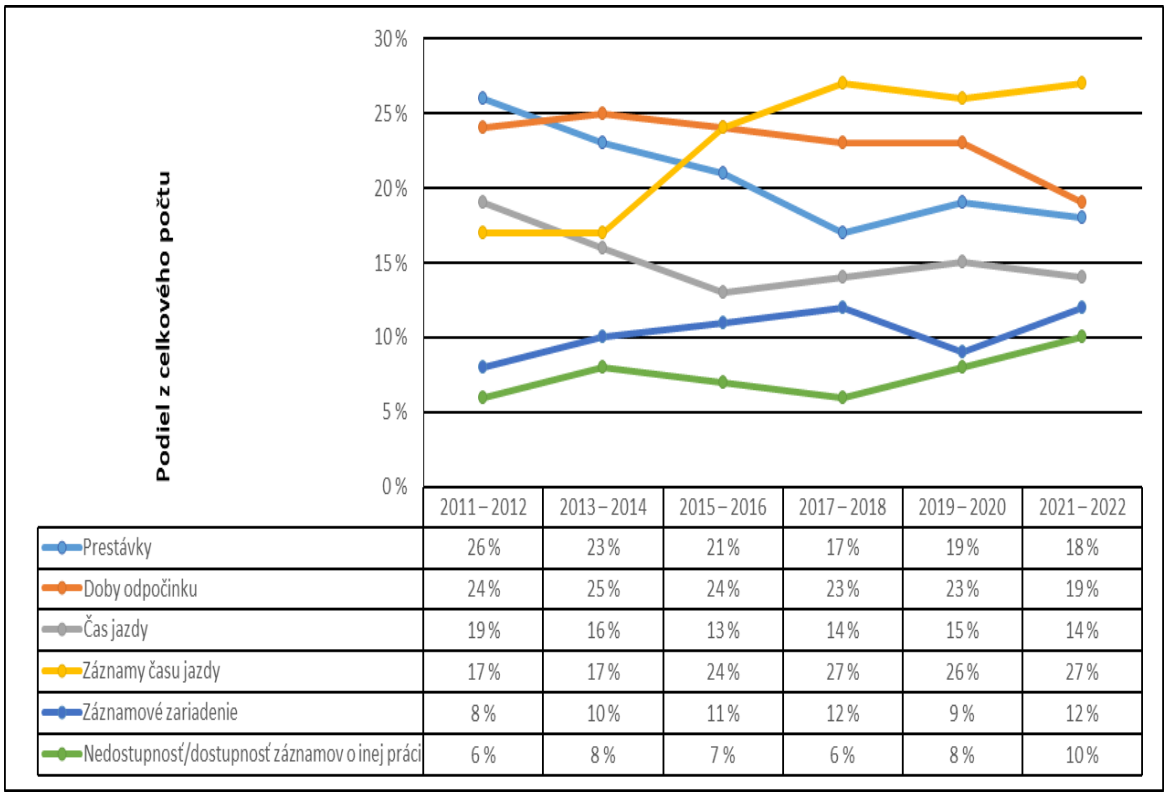
porušení predpisov podobný ako v predchádzajúcom období podávania správ. Obrázok 3 znázorňuje priemerný podiel porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov v EÚ v rokoch 2021 – 2022 podľa druhu porušeného ustanovenia. Počet porušení predpisov týkajúcich sa prestávok klesol z 19 % na 18 %, zatiaľ čo počet porušení predpisov súvisiacich s časmi jazdy klesol z 15 % na 14 % a počet porušení predpisov súvisiacich so záznamami o čase jazdy klesol z 26 % na 27 %. Porušenia predpisov týkajúce sa doby odpočinku predstavujú 19 % celkového počtu porušení predpisov (v poslednej správe 23 %), porušenia týkajúce sa záznamového zariadenia[20] predstavujú 12 % celkového počtu porušení predpisov (v poslednej správe 9 %) a porušenia týkajúce sa nedostupnosti/dostupnosti záznamov o inej práci predstavujú 10 % všetkých zistených porušení predpisov (v poslednej správe 8 %). Tento vývoj je uvedený na obrázku 4.

Obrázok 3: Kategórie porušení predpisov na cestách a v priestoroch podnikov v rokoch 2021 – 2022



[20] Porušenia predpisov týkajúce sa záznamového zariadenia súvisia s nesprávnym fungovaním a nesprávnym používaním záznamového zariadenia alebo manipuláciou s ním.

Obrázok 4: Kategórie porušení predpisov na cestách a v priestoroch podnikov za posledných desať rokov



	2011 – 2012	2013 – 2014	2015 – 2016	2017 – 2018	2019 – 2020	2021 – 2022
Prestávky	26 %	23 %	21 %	17 %	19 %	18 %
Doby odpočinku	24 %	25 %	24 %	23 %	23 %	19 %
Čas jazdy	19 %	16 %	13 %	14 %	15 %	14 %
Záznamy času jazdy	17 %	17 %	24 %	27 %	26 %	27 %
Záznamové zariadenie	8 %	10 %	11 %	12 %	9 %	12 %
Nedostupnosť/dostupnosť záznamov o inej práci	6 %	8 %	7 %	6 %	8 %	10 %

Priemerná miera porušenia predpisov, ktorá sa vypočíta na základe 100 skontrolovaných pracovných dní pri kontrolách v priestoroch podnikov a cestných kontrolách, sa zvýšila z 2,1 v rokoch 2019 – 2020 na 2,7 v súčasnom období podávania správ. Miera zistenia pri cestných kontrolách aj v priestoroch podnikov sa zvýšila v porovnaní s posledným obdobím podávania správ. **Miera zistenia pri kontrolách v priestoroch podnikov zostáva vyššia ako miera zistenia pri cestných kontrolách, čo potvrdzuje, že kontroly v priestoroch podnikov sú efektívnejšie ako cestné kontroly.**

2.1. Porušenia predpisov zistené pri cestných kontrolách

V rokoch **2021 – 2022** sa pri cestných kontrolách zistilo **približne 1,53 milióna porušení predpisov**, **čo je asi o 12 % viac v porovnaní s počtom približne 1,36 milióna porušení predpisov v rokoch 2019 – 2020**. Priemer porušení predpisov zistených v EÚ pri cestných kontrolách sa zvýšil z 1,82 na 2,11 na 100 skontrolovaných pracovných dní. V priemere 51 % zistených porušení predpisov bolo zo strany domácich vodičov, zatiaľ čo podiel domácich vozidiel spomedzi všetkých vozidiel zastavených na účely kontroly bol 64 %.

2.2. Porušenia predpisov zistené pri kontrolách v priestoroch podnikov

Počet porušení predpisov zistených pri kontrolách v priestoroch podnikov bol približne 1,50 milióna, čo je podstatné zvýšenie v porovnaní s poslednou správou (890 000). Priemerná miera zistenia porušenia predpisov na 100 skontrolovaných pracovných dní v EÚ sa zvýšila z 2,59 na 3,81, čo v porovnaní s rokmi 2019 – 2020 predstavuje nárast o 47 %. Priemerná miera porušenia predpisov zisteného pri kontrolách v priestoroch podnikov na jeden

podnik sa zvýšila z 15 porušení predpisov na jeden podnik v rokoch 2019 – 2020 na vyše 17 porušení predpisov na jeden podnik.

2.3. Počet úradníkov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov a zariadení na analýzu tachografov

V tomto období podávania správ sa do kontrol v celej EÚ zapojilo 60 040 kontrolných úradníkov (v porovnaní s 54 679 v rokoch 2019 – 2020).

Na analýzu záznamov z digitálnych tachografov bolo vyškolených 17 081 kontrolných úradníkov (oproti 20 058 v rokoch 2019 – 2020). Počet zariadení poskytnutých kontrolným úradníkom na analýzu záznamov z tachografov sa znížil z 13 031 v rokoch 2019 – 2020 na 8 336 v rokoch 2021 – 2022.

To potvrdzuje neustály trend znižovania schopnosti zabezpečenia dodržiavania práva v členských štátoch.

3. Výklad nariadenia (ES) č. 561/2006 Súdnym dvorom Európskej únie

Súdny dvor Európskej únie poskytol výklad nariadenia (ES) č. 561/2006 prostredníctvom rozsudkov v spojených veciach C-870/19 a C-871/19[21], vo veciach C-428/19[22], C-906/19[23] a C-13/21[24]. V poslednom prípade Súdny dvor objasnil článok 13 ods. 1 písm. b) nariadenia (ES) č. 561/2006, ktorý povoľuje členským štátom odchýliť sa od uplatniteľných pravidiel týkajúcich sa časov jazdy, prestávok a denného a týždenného odpočinku pre vozidlá používané alebo prenajaté bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, poľnohospodárskymi alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru v rámci ich vlastnej podnikateľskej činnosti v okruhu do 100 km od základne podniku. Po prvé Súdny dvor definoval pojem *okruh do 100 km od základne podniku* ako odkazujúci na *priamu čiaru, ktorá nepresahuje 100 km, vedenú na mape od tejto základne a prepájajúcu túto základňu s ktorýmkoľvek bodom v kruhovej zemepisnej oblasti obklopujúcej danú základňu.* Je teda nezávislý od skutočného počtu najazdených kilometrov. Po druhé Súdny dvor spresnil, že ak vozidlá prepravujú tovar nielen v okruhu do 100 km od základne príslušného podniku, ale aj mimo tohto okruhu, výnimky udelené členskými štátmi sa vzťahujú len na prepravu tovaru danými vozidlami, ktorá sa nevykonáva mimo tohto okruhu.

4. Spolupráca medzi členskými štátmi

Podľa článku 5 smernice 2006/22/ES členské štáty musia vykonať najmenej šesť zosúladených cestných kontrol za rok v spolupráci s minimálne jedným ďalším členským štátom. Spolupráca medzi členskými štátmi založená na zosúladených kontrolách, spoločných iniciatívach odbornej prípravy alebo výmene skúseností a informácií zohráva kľúčovú úlohu pri

---

21 Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze/MI (C-870/19), TB (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.

22 OL a i/Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt, ECLI:EU:C:2021:548.

23 Trestné konania proti FO, ECLI:EU:C:2021:715.

24 Pricoforest SRL/Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), ECLI:EU:C:2022:531.

zintenzívňovaní zabezpečenia dodržiavania predpisov s cieľom dosiahnuť ciele právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú odvetvia cestnej dopravy, t. j. zlepšené pracovné podmienky, spravodlivú hospodársku súťaž a zvýšenú bezpečnosť cestnej premávky. Balík opatrení v oblasti mobility I[25], ktorý sa začal v plnej miere uplatňovať 21. februára 2022, sa zameriava na podporu a posilnenie spolupráce a vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi a na zaistenie účinnejšieho a konzistentnejšieho zabezpečenia dodržiavania platných predpisov. Okrem toho Európsky orgán práce (ELA), ktorý bol zriadený v roku 2019[26] s hlavným cieľom zabezpečiť spravodlivú pracovnú mobilitu na vnútornom trhu, pokračoval počas obdobia podávania správ vo svojich činnostiach zameraných na informácie, odbornú prípravu a podporu zabezpečenia dodržiavania predpisov v oblasti cestnej dopravy. Jedna z hlavných úloh ELA spočíva v podpore spolupráce medzi členskými štátmi pri cezhraničnom zabezpečení dodržiavania predpisov a uľahčovaní spoločných inšpekcií, a to aj v súvislosti s predpismi EÚ v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú odvetvia cestnej dopravy.

V dôsledku krízy spôsobenej pandémiou ochorenia Covid-19 sa v rokoch 2021 – 2022 mohli uskutočniť spoločné opatrenia na zabezpečenie dodržiavania predpisov. Avšak v minulých rokoch neposkytli všetky členské štáty informácie o presnom počte zosúladených kontrol alebo ani vôbec neoznámili, či zosúladené kontroly vykonali. Z 22 členských štátov, ktoré informácie o kontrolách poskytli, splnilo v období podávania správ požadovaný počet zosúladených kontrol 10 členských štátov[27].

Spolupráca medzi členskými štátmi sa týkala prevažne susediacich členských štátov. Rovnako ako v minulom období podávania správ väčšina členských štátov uviedla, že spolupráca prebiehala v rámci Európskej siete dopravnej polície (ROADPOL) a Euro Control Route (ECR), ako aj Európskeho orgánu práce (ELA).

II. Prehľad o vykonávaní smernice 2002/15/ES

Podľa článku 13 smernice 2002/15/ES sú členské štáty povinné predkladať každé dva roky Komisii správu o vykonávaní smernice, v ktorej uvedú aj stanoviská zamestnancov a zamestnávateľov na vnútroštátnej úrovni.

1. Rozsah pôsobnosti smernice 2002/15/ES

V smernici sa stanovujú pravidlá, ktorými sa okrem iného upravujú primerané prestávky počas pracovného času, maximálny týždenný pracovný čas a nočná práca. Jej ustanoveniami sa dopĺňajú pravidlá týkajúce sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku stanovené v nariadení (ES) č. 561/2006. Keďže sa touto smernicou stanovujú určité ustanovenia týkajúce sa pracovného času, ktoré sú špecifické pre odvetvie cestnej dopravy, považuje sa za *lex specialis*

---

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

26 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1149 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje Európsky orgán práce a ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 883/2004, (EÚ) č. 492/2011 a (EÚ) 2016/589 a ktorým sa zrušuje rozhodnutie (EÚ) 2016/344 (Ú. v. EÚ L 186, 11.7.2019, s. 21).

27 Rakúsko, Belgicko, Dánsko, Francúzsko, Nemecko, Taliansko, Litva, Holandsko, Slovinsko a Rumunsko.

vo vzťahu k všeobecnej smernici 2003/88/ES[28] o pracovnom čase, ktorou sa stanovujú základné požiadavky na organizáciu pracovného času pre pracovníkov vo všetkých odvetviach.

2. Aspekty vykonávania v členských štátoch

Niektoré členské štáty a sociálni partneri uviedli problémy súvisiace s vykonávaním. Nemecké orgány uviedli, že zamestnávatelia systematicky nekontrolujú dodržiavanie príslušných zdravotných a bezpečnostných predpisov vzťahujúcich sa na mobilných pracovníkov. Zamestnávatelia tiež vo všeobecnosti nepoznajú právne predpisy týkajúce sa jazdy a pracovného času a vzájomného pôsobenia týchto predpisov. Ako sa zistilo, vo väčšine prípadov sa pracovný čas mobilných pracovníkov zvyčajne kontroluje v rámci kontrol právnych predpisov o časoch jazdy a vo všeobecnosti sa úplne nedodržiava.

Nemecko tiež konštatovalo, že podniky v rozsahu pôsobnosti nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 podliehajú v zásade častejším kontrolám ako podniky, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti iných právnych predpisov v odvetví cestnej dopravy.

Podľa talianskych orgánov európske právne predpisy pomohli chrániť zdravie a bezpečnosť vodičov a harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže medzi dopravnými podnikmi. Niektoré podniky prijali vhodnejšie programy na sťahovanie, uchovávanie a kontrolu údajov z digitálnych tachografov. Niektoré inšpektoráty práce tiež poukázali na význam vhodných technologických nástrojov na podporu kontrolných činností s cieľom obmedziť problém nedostatočných zdrojov na zabezpečenie dodržiavania práva. V tomto zmysle sa na kontrolu činností v cestnej doprave osvedčila najmä špecializovaná IT aplikácia používaná v Taliansku. Ďalším pozitívnym aspektom bolo rozšírenie pôsobnosti právnych predpisov týkajúceho sa pracovného času samostatne zárobkovo činných osôb.

Niektoré orgány tiež uviedli problémy s niektorými definíciami v smernici 2002/15/ES. Ako uviedlo Nemecko v predchádzajúcej správe, je potrebné ďalšie objasnenie toho, ako riešiť „čakacie doby na rampe“. Takisto sa zistilo, že práca spojená s vykladaním sa často nezaznamenáva ako „iná práca“, ale ako čas odpočinku. V niektorých prípadoch podniky rozlišovali aj medzi skutočným pracovným časom a pracovným časom, ktorý podlieha odmeňovaniu, aby sa čas zaznamenával a odmeňoval paušálnou sadzbou, ale nie ako „iná práca“.

Niektoré vnútroštátne orgány napokon uviedli ťažkosti pri kontrole pracovného času vodičov vykonávajúcich rôzne druhy prepravy alebo dopravné operácie pre viacerých zamestnávateľov. Niekoľko členských štátov informovalo o nedostatku inšpektorov na kontrolovanie pracovného času.

Na rozdiel od toho Litva informovala, že sa pri vykonávaní kontrol podľa smernice 2002/15/ES nestretla so žiadnymi významnými problémami.

[28] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/88/ES zo 4. novembra 2003 o niektorých aspektoch organizácie pracovného času (Ú. v. EÚ L 299, 18.11.2003, s. 9).

Napriek uvedeným spoločným zisteniam je stále ťažké určiť trendy a nevyriešené problémy na úrovni EÚ, a to pre značný počet neúplných podaní zo strany členských štátov a rôzne vnútroštátne postupy.

3. Výklad smernice 2002/15/ES

Niekoľko členských štátov[29] informovalo o súdnom výklade niektorých ustanovení smernice 2002/15/ES vnútroštátnymi súdmi v rokoch 2021 – 2022.

Švédsko informovalo o rozsudku vo veci týkajúcej sa vymedzenia zodpovednosti švédskeho dopravného úradu a zodpovedností sociálnych partnerov, keď sa podpísali kolektívne zmluvy, ktoré sa odchyľujú od častí vnútroštátneho právneho aktu, ktorým sa transponuje smernica 2002/15/ES[30]. Švédsko informovalo aj o tom, že niekoľko ďalších právnych sporov týkajúcich sa vykonávania smernice 2002/15/ES vyriešili súdy prvého stupňa a že najvyšší súd nevydal žiadne právne rozhodnutia. O rovnakej situácii informovalo Estónsko, ktoré potvrdilo, že vykonávaním smernice 2002/15/ES nevznikli vo všeobecnosti v Estónsku v rokoch 2021 – 2022 žiadne problémy.

Naopak, Grécko a Taliansko informovali o rozsudkoch najvyšších súdov týkajúcich sa niektorých ustanovení smernice 2002/15/ES. V Nemecku kontrolná služba BAG vo svojom uznesení z 19. mája 2021 rozhodla o výklade článku 10 smernice 2002/15/ES[31].

4. Porušenia predpisov týkajúcich sa pracovného času

Iba dvanásť členských štátov[32] poskytlo kvantitatívne údaje o zistených porušeniach predpisov. Ide o mierne vyšší počet v porovnaní s predchádzajúcim obdobím podávania správ, keď tieto informácie poskytlo jedenásť členských štátov[33]. Nedostatočný počet príspevkov však neumožňuje vyvodiť závery na úrovni EÚ.

Nemecko informovalo, že často dochádza k porušovaniu maximálneho týždenného pracovného času alebo k neprítomnosti kompenzácie maximálneho týždenného pracovného času. Najčastejšie hlásené porušenia právnych predpisov sa týkajú prestávok.

Niektoré členské štáty uviedli, že častejšie kontroly vedú k lepšej informovanosti zamestnávateľov a vodičov o pravidlách a k náprave ich správania.

---

29 Grécko, Estónsko, Nemecko, Taliansko a Švédsko. Dánsko oznámilo, že súdy prvej inštancie urovnali právne spory o vykonávanie smernice 2002/15/ES. Estónsky najvyšší súd nevydal žiadne právne rozhodnutie.

30 Rozsudok nadobudol právoplatnosť v januári 2023 a uvádza sa v ňom, že ak je podnik viazaný centrálnou kolektívnou zmluvou upravujúcou otázku celkového pracovného času a nočnej práce, má sa za to, že sa naň vzťahuje táto zmluva, a nie konkrétne články zákona o pracovnom čase osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave.

31 Článok 10 smernice 2002/15/ES umožňuje členským štátom uplatňovať alebo zavádzať pravidlá priaznivejšie pre ochranu zdravia a bezpečnosť osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave.

32 Cyprus, Česká republika, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko a Švédsko.

33 Cyprus, Česko, Fínsko, Luxembursko, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Slovensko, Španielsko a Taliansko.

5. Pripomienky zainteresovaných strán k vykonávaniu smernice 2002/15/ES

V súlade s článkom 13 smernice 2002/15/ES jedenásť členských štátov[34] jasne uviedlo, že na účely tohto podávania správ sa uskutočnili konzultácie so sociálnymi partnermi. Ide o mierne vyšší počet v porovnaní s poslednou správou[35], ale aj tak je zrejmé, že viac ako polovica členských štátov nezapája sociálnych partnerov do podávania správ o vykonávaní predpisov týkajúcich sa pracovného času. Rakúsko vysvetlilo, že konzultácie so sociálnymi partnermi sa síce neuskutočnili, no o návrhu výročnej správy sa diskutuje nielen v parlamente (sociálnom výbore), ale je aj verejne dostupný na webovom sídle inšpektorátu práce.

V siedmich z jedenástich členských štátov[36] boli názory sociálnych partnerov vyjadrené v samostatnom oddiele alebo odseku.

Stanoviská sociálnych partnerov nemožno hlbšie analyzovať, pretože nepredstavujú reprezentatívnu vzorku.

III. Závery

Zo všeobecného výsledku analýzy vykonávania a zabezpečenia dodržiavania predpisov EÚ v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, vyplýva, že celková výkonnosť, pokiaľ ide o úrovne zabezpečenia dodržiavania predpisov a súladu, v rokoch 2021 – 2022 v porovnaní s rokmi 2019 – 2020 zostáva stabilná a do určitej miery zaznamenala pozitívny vývin.

Bol zaznamenaný nárast celkového počtu skontrolovaných pracovných dní v súčasnom období podávania správ, čo obracia klesajúci trend pozorovaný v posledných rokoch. V porovnaní s predchádzajúcimi obdobiami podávania správ sa však v celej EÚ zmenšil vykázaný počet vozidiel, ako aj vykázaný počet vodičov skontrolovaných pri cestných kontrolách. Zvýšil sa však počet dopravných podnikov, v priestoroch ktorých boli vykonané kontroly. Zároveň je vyrovnanejší pomer pracovných dní skontrolovaných pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov (53 % pri cestných kontrolách a 47 % pri kontrolách v priestoroch podnikov, zatiaľ čo v poslednej správe to bolo 60 % a 40 %), čo je pozitívny vývoj, ktorým sa pomer týchto dvoch druhov kontrol približuje k právnym požiadavkám.

Celkový počet porušení predpisov zistených v priestoroch podniku a na cestách sa v porovnaní s poslednou správou zvýšil, najmä pokiaľ ide o priestupky zistené v priestoroch podnikov. Miera zistenia pri kontrolách v priestoroch podnikov zostáva vyššia ako miera zistenia pri cestných kontrolách, čo potvrdzuje, že cielené kontroly v priestoroch podnikov sú efektívnejšie ako náhodné cestné kontroly. Okrem toho sa zvýšila miera zistenia pri kontrolách v priestoroch podnikov v porovnaní s posledným obdobím podávania správ.

Miery zistenia porušenia predpisov sa v rámci EÚ významne líšia (od 0,08 do 12,40). Táto skutočnosť naznačuje, že je nevyhnutné kontroly lepšie zamerať. Prístup k údajom, ako je hodnota rizikovosti, má pri cestnej kontrole veľký význam najmä v tom, že umožňuje

[34] Cyprus, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Nemecko, Grécko, Taliansko, Portugalsko, Slovensko, Slovinsko a Švédsko.

[35] Cyprus, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Slovensko, Švédsko a Taliansko.

[36] Francúzsko, Nemecko, Grécko, Taliansko, Portugalsko, Slovinsko a Švédsko.

vykonávanie adresnejších kontrol a znižuje počet zbytočných „čistých“ kontrol, t. j. kontrol, pri ktorých sa nezistí žiadne porušenie predpisov. V súlade s novými požiadavkami zavedenými v balíku opatrení v oblasti mobility I je povinné poskytnúť cestným kontrolórom prístup k údajom o hodnotení rizikovosti.

Pokiaľ ide o zosúladené a spoločné kontroly medzi členskými štátmi, je zjavné, že prispievajú k výmene poznatkov a vytvoreniu harmonizovaného prístupu k chápaniu platných predpisov EÚ a zabezpečeniu ich dodržiavania. Komisia preto vyzýva členské štáty, aby spoločnými inšpekciami a zosúladenými kontrolami ešte viac posilnili svoje úsilie o lepšiu spoluprácu a aby využívali pomoc, ktorú ponúka Európsky orgán práce. Komisia bude v nasledujúcom období venovať osobitnú pozornosť spoločným opatreniam na zabezpečenie dodržiavania predpisov.

Podiely rôznych druhov porušení predpisov sú naďalej podobné ako v poslednom období podávania správ. V priestoroch podnikov tvoria porušenia predpisov súvisiace s nedostatkom záznamov o čase jazdy takmer tretinu všetkých zistených porušení predpisov, čo naznačuje, že podniky majú ťažkosti s náležitým uchovávaním príslušných údajov. Naproti tomu porušenia predpisov súvisiace s prestávkami, dobou odpočinku a časom jazdy tvoria takmer polovicu všetkých porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách.

Pokiaľ ide o vykonávanie smernice 2002/15/ES, nedostatok porovnateľných kvantitatívnych a kvalitatívnych údajov v mnohých národných správach sťažuje hĺbkové posúdenie. Komisia by chcela zdôrazniť význam tohto podávania správ a pripomenúť, že proti členským štátom možno podať žalobu za nesplnenie povinnosti predložiť informácie podľa článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006.

Komisia zistila, že v nadväznosti na uplatňovanie balíka opatrení v oblasti mobility I sa úrovne celkového zabezpečenia dodržiavania predpisov a súladu v budúcich obdobiach podávania správ zlepšia. Vykonávacím aktom o harmonizovanom vzorci hodnoty rizikovosti[37], ktorý prijala Komisia, sa orgánom zabezpečujúcim dodržiavanie predpisov umožňuje rýchlo rozpoznať profil podniku, ktorý majú v úmysle skontrolovať, a vedieť, či má podnik nízku hodnotu rizikovosti (v dôsledku nízkej úrovne porušení zákona) alebo vysokú hodnotu rizikovosti (vysoká úroveň porušení zákona). Okrem toho včasná diaľková detekcia možnej manipulácie a zneužitia digitálneho tachografu na poskytuje kontrolórom možnosť vybrať si, ktoré vozidlá majú skontrolovať. Komisia bude naďalej skúmať, ako by technológie v oblastiach digitalizácie a automatizácie mohli prispieť k tomu, aby boli kontroly dodržiavania predpisov inteligentnejšie (účinnejšie, efektívnejšie, bezpapierové, založené na prístupe k digitálnym údajom a ich výmene).

Komisia trvá na tom, že je dôležité, aby členské štáty predkladali úplné súbory údajov o vykonávaní sociálnych pravidiel týkajúcich sa cestnej dopravy, ako sa to vyžaduje v článku 13 smernice 2002/15/ES, článok 10g smernice Rady 96/53/ES a článok 17 nariadenia (ES) č.

[37] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/695 z 2. mája 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES, pokiaľ ide o spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti dopravných podnikov (Ú. v. EÚ L 129, 3.5.2022, s. 33).

561/2006. Komisia posilní monitorovanie plnenia povinností členských štátov podávať správy. Komisia zároveň preskúma technické možnosti, ktoré by členským štátom umožnili inteligentnejší a jednoduchší proces podávania správ.

Okrem toho bude Komisia s pomocou členských štátov naďalej pracovať na zlepšení monitorovania vykonávania a zabezpečenia dodržiavania predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy. Vyzýva členské štáty, aby zahrnuli názory sociálnych partnerov na vykonávanie predpisov o pracovnom čase, ako sa to vyžaduje v smernici 2002/15/ES.