EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 4.4.2023
COM(2023) 183 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění nařízení (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a směrnice 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě v období 2019–2020 (31. zpráva Komise o provádění předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy) a o kontrolách provedených podle směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti

{SWD(2023) 74 final}

Úvod

Tato zpráva podává přehled o provádění předpisů EU v sociální oblasti týkajících se odvětví silniční dopravy v členských státech za období od 1. ledna 2019 do 31. prosince 2020. Upozorňuje také na hlavní problémy při prosazování a uplatňování příslušných ustanovení, která jsou obsažena v těchto čtyřech legislativních aktech:

1) nařízení (ES) č. 561/2006[1] (též známé jako **nařízení o dobách řízení**), které stanoví minimální požadavky na denní a týdenní doby řízení, přestávky a denní a týdenní doby odpočinku;

2) směrnice 2002/15/ES[2] (též známá jako **směrnice o pracovní době v silniční dopravě**), která stanoví pravidla týkající se úpravy pracovní doby mobilních pracovníků. Stanovuje požadavky na maximální týdenní pracovní dobu, minimální přestávky v práci a na noční práci. Vztahuje se na řidiče, kteří spadají do oblasti působnosti nařízení o dobách řízení;

3) směrnice 2006/22/ES[3] (též známá jako **směrnice o prosazování práva**), kterou se stanoví minimální úrovně silničních kontrol a kontrol v provozovnách dopravců k ověření dodržování ustanovení nařízení o dobách řízení;

4) nařízení (EU) č. 165/2014[4] (též známé jako **nařízení o tachografech**), které stanoví požadavky na montáž a používání tachografů ve vozidlech spadajících do oblasti působnosti nařízení o dobách řízení.

Analýza provádění směrnice Rady 96/53/ES[5] (známé také jako **směrnice o hmotnostech a rozměrech**), kterou se stanoví maximální přípustné rozměry těžkých nákladních vozidel ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě a maximální přípustné hmotnosti v mezinárodní dopravě, je rovněž zahrnuta do této zprávy v souladu s článkem 10g směrnice.

Tato zpráva podle článku 17 nařízení o dobách řízení a článku 13 směrnice o pracovní době v silniční dopravě[6] a článku 10g směrnice o hmotnostech a rozměrech[7] obsahuje kvantitativní

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

[2] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

[3] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provádění nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 164/2014 a směrnice 2002/15/ES o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

[4] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

[5] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

[6] Článek 17 nařízení (ES) č. 561/2006 od členských států vyžaduje, aby Komisi každé dva roky oznamovaly údaje potřebné k vypracování zprávy o uplatňování uvedeného nařízení a o vývoji v dotyčných oblastech. Článek 13 směrnice 2002/15/ES stanoví, že členské státy by měly Komisi podávat zprávy o provádění této směrnice, v nichž uvedou stanoviska sociálních partnerů. Zprávy o směrnici 2002/15/ES a nařízení (ES)

a kvalitativní údaje o kontrolách, které kontrolní orgány členských států provedly na silnicích a v provozovnách dopravců, a o zjištěných porušeních předpisů.

Zpráva je strukturována do tří oddílů: oddíl I obsahuje analýzu údajů o kontrolách provedených v rámci provádění směrnice 2006/22/ES a nařízení (ES) č. 561/2006 a o zjištěných porušeních předpisů, které poskytly jednotlivé členské státy, a oddíl II popisuje, jakým způsobem členské státy provedly směrnici 2002/15/ES. Oddíl III obsahuje analýzu údajů členských států o kontrolách provedených v rámci provádění směrnice Rady 96/53/ES a o zjištěných porušeních předpisů. Oddíl IV obsahuje hlavní závěry této zprávy. Pracovní dokument útvarů Komise doplňuje zprávu Komise o doplňující informace o sankcích, spolupráci mezi členskými státy, připomínky donucovacích orgánů a podrobnější statistiky týkající se provádění nařízení (ES) č. 561/2006 a směrnice 2002/15/ES. Nedoplňuje informace týkající se směrnice Rady 96/53/ES.

Předkládání údajů

Zprávy členských států o provádění ustanovení směrnice 2002/15/ES a nařízení (ES) č. 561/2006 musí být předkládány do 30. září po uplynutí dvouletého období, na které se má zpráva vztahovat, prostřednictvím jednotného formuláře zprávy stanoveného v rozhodnutí Komise ze dne 30. března 2017[8]. Zprávy za období 2019–2020 měly být předloženy do 30. září 2021.

Své údaje o provádění nařízení (ES) č. 561/2006 předložily všechny členské státy, i když mnohé po stanovené lhůtě. Členské státy poskytly požadovaný rozpis podrobných statistických údajů o kontrolách dodržování předpisů prováděných na silnicích a v provozovnách. Některé členské státy nicméně poskytnuté údaje nerozčlenily podle požadovaných kategorií, např. podle typu tachografu[9] a druhu porušení předpisů[10]. Některé členské státy vysvětlily důvody, proč neposkytly všechny požadované informace[11].

Informace o provádění směrnice 2002/15/ES, i když někdy velmi omezené, předložilo pouze 22 členských států a pouze 18 členských států poskytlo statistické údaje o kontrolách a jejich výsledcích. Kvůli tomu, že členské státy neposkytly dostatek kvantitativních údajů, je obtížné provést posouzení.

č. 561/2006 mohou být předloženy v podobě jednoho dokumentu, jelikož se oba legislativní akty vztahují na stejné dvouleté období pro podávání zpráv a stanoví pravidla pro profesionální řidiče, která se vzájemně doplňují.

[7] Článek 10g směrnice Rady 96/53/ES vyžaduje, aby členské státy každé dva roky sdělovaly nezbytné informace týkající se počtu kontrol provedených u těžkých motorových vozidel a počtu zjištěných přetížených vozidel nebo souprav vozidel. Článek 10g směrnice Rady 96/53/ES stanoví, že tyto informace mohou být součástí informací předkládaných podle článku 17 nařízení (ES) č. 561/2006.

[8] C(2017) 1927 final.

[9] To je případ Litvy, která oznámila, že údaje nejsou k dispozici z důvodu technické chyby.

[10] Lotyšsko neposkytlo požadované členění podle kategorií, pokud jde o porušení předpisů v provozovnách.

[11] Francouzské orgány informovaly, že údaje ministerstva práce, které představují přibližně polovinu vnitrostátních kontrolních povinností v podnicích, nebylo možné, na rozdíl od předchozích let, z informačního systému získat. Polsko informovalo, že nejsou k dispozici žádné údaje o počtu policistů provádějících silniční kontroly.

Vzhledem k tomu, že povinnosti podávat zprávy o provádění právních předpisů v sociální oblasti a směrnice o hmotnostech a rozměrech se vztahují ke stejnému období, považovala Komise za vhodné spojit zjištění kontrol do jedné společné zprávy. Směrnice o hmotnostech a rozměrech byla změněna směrnicí (EU) 2015/719,[12] která v článku 10g zavádí od 7. května 2017 povinnost členských států podávat zprávy. Vnitrostátní informace musí být předloženy do 30. září roku následujícího po skončení příslušného dvouletého období. Zprávy za období 2019–2020 měly být předloženy do 30. září 2021. Členským státům byla poskytnuta excelová šablona, která jim má podávání zpráv usnadnit.

Devatenáct členských států[13] předložilo své vnitrostátní informace, z nichž pouze Polsko zaslalo svou zprávu ve stanovené lhůtě. Všechny členské státy kromě Polska předložily informace rozdělené podle jednotlivých let a Irsko předložilo informace rozdělené podle čtvrtletí roku a podle typu vozidel (nákladní a osobní). V některých případech však byly informace neúplné. Malta sdělila, že není schopna poskytnout údaje za rok 2019 z důvodu závažné poruchy svého systému vážení. Německo uvedlo, že informace, které poskytlo, se týkají kontrol prováděných Spolkovým úřadem pro nákladní dopravu a že nemá k dispozici jednotné statistické údaje o kontrolách spadajících do spolkových pravomocí. Belgie informovala o zbytkovém počtu zjištěných přetížených vozidel/kombinací vozidel, u nichž počet provedených kontrol nebyl pro roky 2019 a 2020 znám. Chorvatsko, Česká republika, Francie, Litva, Maďarsko, Portugalsko a Rumunsko nepředložily své vnitrostátní údaje pro stávající zprávy za období 2019–2020. Nedostatek kvantitativních údajů pro všechny členské státy neumožňuje komplexní posouzení.

I. Přehled činností v oblasti prosazování směrnice 2006/22/ES a nařízení (ES) č. 561/2006

1. Kontroly

V článku 2 směrnice 2006/22/ES se vyžaduje, aby členské státy zorganizovaly systém přiměřených a pravidelných kontrol, a to na silnicích i v provozovnách dopravců, na něž se vztahují ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006. Ve zmíněném článku je rovněž stanoveno, že minimální počet kontrol zahrnuje nejméně 3 % pracovních dnů řidičů[14] vozidel, na něž se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006.

Z údajů členských států vyplývá, že celkový počet pracovních dnů[15] zkontrolovaných v EU se snížil z přibližně 119,0 milionu[16] v letech 2017–2018 na 108,9 milionu pracovních dnů

[12] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ze dne 29. dubna 2015, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 115, 6.5.2015, s. 1).

[13] Své údaje předložily tyto členské státy: Belgie, Bulharsko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Itálie, Irsko, Lotyšsko, Lucembursko, Malta, Německo, Nizozemsko, Polsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko a Švédsko.

[14] Tento údaj je pro jednotlivé členské státy odvozen z počtu pracovních dnů za dva roky a počtu registrovaných vozidel, na něž se vztahuje nařízení, v daném období.

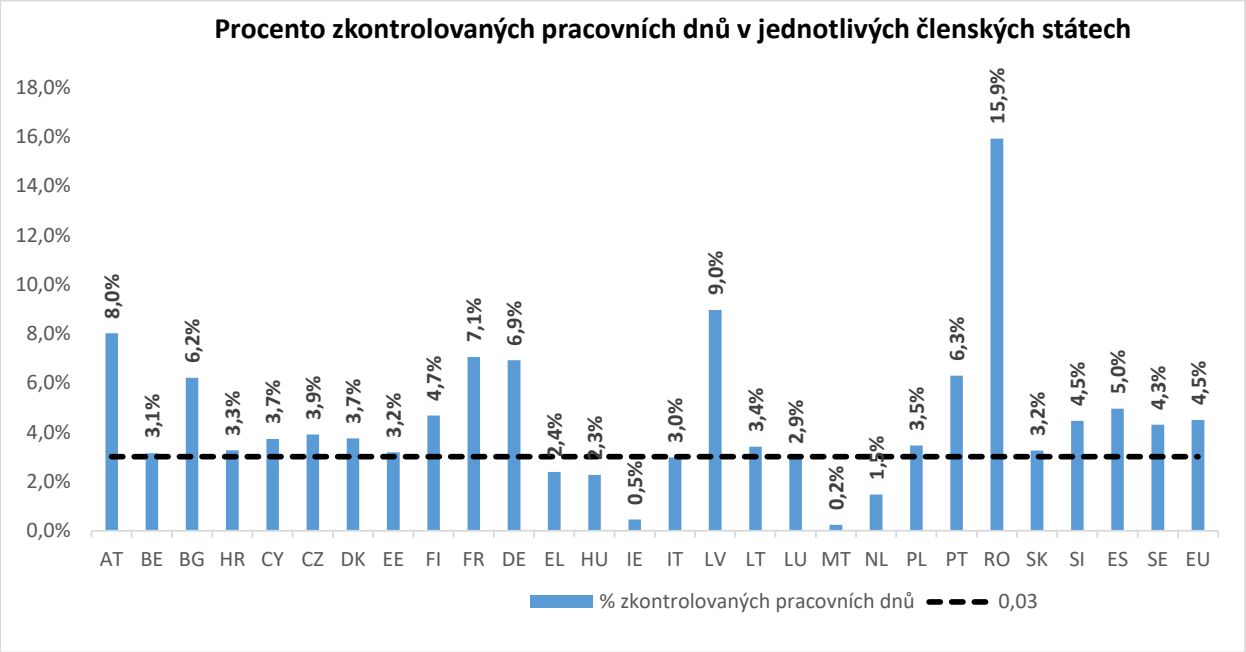
[15] Pojem „pracovní dny“ se používá zaměnitelně s pojmem „pracovní dny řidičů“ obsaženým v příslušných právních předpisech: Nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice 2006/22/ES a rozhodnutí (EU) 2017/1013;

[16] V letech 2017–2018 bylo zkontrolováno celkem 125,7 milionu pracovních dnů ve Spojeném království.

zkontrolovaných v současném sledovaném období. To představuje pokles o 8 %. Při pohledu na údaje za jednotlivé státy je pokles počtu kontrolovaných pracovních dnů nejvýznamnější na Maltě (-901 %)[17], v Irsku (-69 %), Bulharsku (-59 %) a Portugalsku (-47 %), zatímco nárůst počtu kontrolovaných pracovních dnů je nejvíce patrný v Řecku (+70 %) a Rumunsku (+44 %).

Jak je znázorněno na obrázku 1 níže, **průměrný počet kontrolovaných pracovních dnů v EU činí 4,5 %**, což je více, než požaduje směrnice[18], ale představuje klesající trend ve srovnání s předchozími vykazovanými obdobími (5,4 % v letech 2017–2018 a 6,3 % v letech 2015–2016).

Obrázek 1: Procento zkontrolovaných pracovních dnů v jednotlivých členských státech



Většina členských států zkontrolovala více pracovních dnů, než je minimum požadované ve směrnici. Šest členských států však prahovou hodnotu 3 % nesplnilo, konkrétně Řecko, Maďarsko, Irsko, Lucembursko, Malta a Nizozemsko. Jedná se o stejný počet zemí jako v předchozím vykazovaném období, kdy šest členských států nesplnilo 3% prahovou hodnotu v letech 2017–2018 a tři členské státy v období 2015–2016. Ze šesti členských států,[19] které v letech 2017–2018 nedosáhly prahové hodnoty 3 %, zůstaly v této „nedostatečně výkonné“ skupině pouze Řecko, Irsko a Nizozemsko, k nimž se připojily další tři členské státy, které v předchozím sledovaném období dosáhly dobrých výsledků. Řecko výrazně zvýšilo své úsilí v oblasti prosazování (zvýšení z 0,1 % v letech 2015–2016, 0,7 % v letech 2017–2018 na 2,4 % v současném období), zůstává však stále pod prahovou hodnotou.

[17] Malta informovala, že snížení počtu kontrol bylo způsobeno okolnostmi souvisejícími s onemocněním Covid-19 a také náhlým odchodem dvou zaměstnanců, kteří byli v té době výhradně odpovědní za kontroly tachografů. Maltské orgány uznaly, že je třeba tuto otázku okamžitě řešit a vyškolit osm pracovníků, aby se zajistilo, že k takové situaci v budoucnu již nedojde.

[18] Zejména v Rakousku, Bulharsku, Francii, Německu, Lotyšsku, Portugalsku a Rumunsku, které představují třetinu kontrolovaných pracovních dnů.

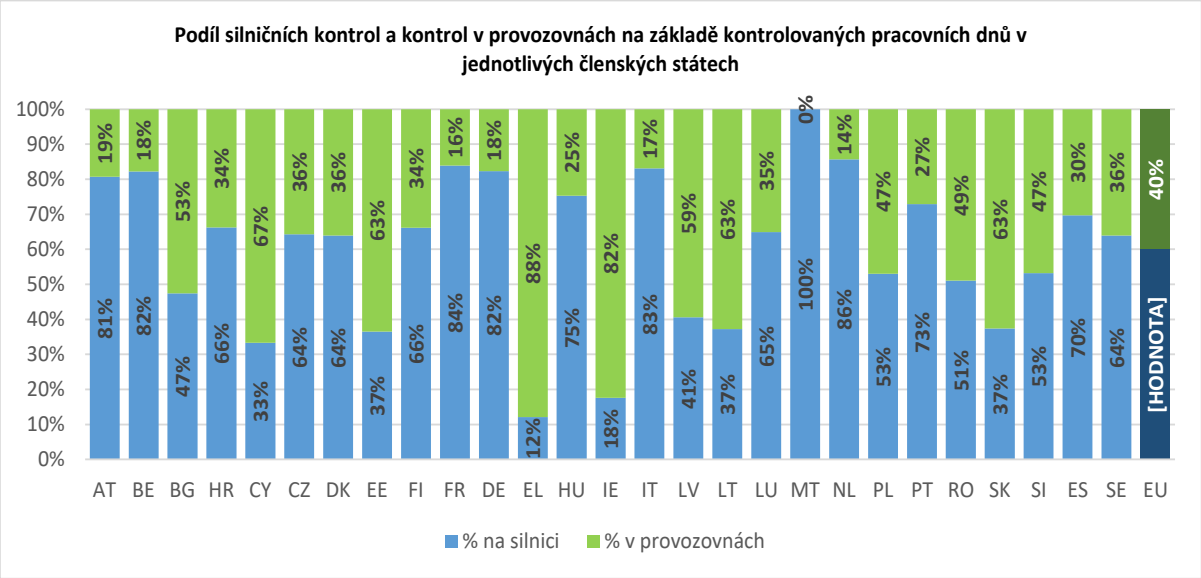
[19] Dánsko, Finsko, Řecko, Irsko, Litva a Nizozemsko.

Článek 2 směrnice 2006/22/ES rovněž stanoví poměr pracovních dnů, které mají být kontrolovány na silnici a v provozovnách, tj. nejméně 30 % a nejméně 50 %. Výpočet tohoto podílu vychází z počtu kontrol skutečně provedených donucovacími orgány, nikoli z minimálního počtu pracovních dnů, které je třeba zkontrolovat.

V průměru bylo 60 % pracovních dnů zkontrolováno na silnicích, zatímco 40 % bylo zkontrolováno prostřednictvím inspekcí v provozovnách dopravců. Jedná se o pokles silničních kontrol ve srovnání s posledním obdobím (73 % v letech 2017–2018) a pozitivní nárůst kontrol v provozovnách ve srovnání s posledním obdobím (27 % v letech 2017–2018). Tuto změnu lze částečně vysvětlit okolnostmi COVID-19. Ve většině členských států byl velký podíl kontrol proveden na silnicích. Řecko a Irsko vykázaly nízký počet silničních kontrol. Malta nenahlásila žádné kontroly v provozovnách. Pouze šest členských států dosáhlo požadovaného vyváženého podílu mezi kontrolami v provozovnách a silničními kontrolami[20], oproti osmi členským státům v letech 2017–2018.

Podrobné informace o celostátním podílu silničních kontrol a kontrol v provozovnách viz obrázek 2.

Obrázek 2: Podíl silničních kontrol a kontrol v provozovnách na základě kontrolovaných pracovních dnů v jednotlivých členských státech



1.1 Silniční kontroly

Celkem bylo na silnicích v celé EU zkontrolováno 4 112 717[21] vozidel a 4 323 245 řidičů, zatímco v letech 2017–2018 to bylo 4 982 439 vozidel a 5 395 009 řidičů[22]. Rozdíl mezi počtem kontrolovaných vozidel a řidičů lze vysvětlit „provozem s více řidiči“, což znamená, že ve vozidle jsou přítomni nejméně dva řidiči, aby je řídili. Rozdíly v počtu řidičů a vozidel

[20] Bulharsko, Kypr, Estonsko, Lotyšsko, Litva a Slovensko.
[21] Litva údaje neuvedla.
[22] Údaj za roky 2017–2018 zahrnuje údaje ze Spojeného království (tj. 17 461 podniků). Bez údajů ze Spojeného království činí pokles téměř 33 %.

se vyskytují především ve zprávách z Belgie, Dánska, Německa, Polska, Rumunska a Slovinska.

V porovnání se zprávou za roky 2017–2018 se vykázaný počet zkontrolovaných vozidel snížil o 869 722 vozidel. Důvodem je zejména skutečnost, že v této zprávě není zahrnut počet vozidel kontrolovaných Spojeným královstvím (156 496 vozidel v letech 2017–2018) a výrazným poklesem počtu vozidel vykázaných Maltou (-73 %), který nebyl kompenzován nárůstem vykázaným ostatními členskými státy[23].

Počet zkontrolovaných řidičů se ve srovnání s obdobím 2017–2018 snížil o 1 071 764 řidičů. Důvodem je také skutečnost, že počet řidičů kontrolovaných Spojeným královstvím (156 496 řidičů v letech 2017–2018) není v této zprávě zahrnut, a kumulativní účinky poklesu v několika dalších členských státech.

Podle země registrace vozidla představovalo 63 % zkontrolovaných vozidel vozidla z daného členského státu, 31 % vozidel pocházelo z ostatních členských států EU a 6 % vozidel bylo zaregistrováno ve třetích zemích[24]. Celkově tvořila většinu vozidel zkontrolovaných na silnici (přibližně 91 % celkového počtu) vozidla přepravující zboží a pouze 10 % vozidel přepravovalo cestující.

V letech 2019-2020 bylo**74 % vozidel kontrolovaných na silnici vybaveno digitálním tachografem**, v předchozím sledovaném období to bylo 75 %. Neexistují tudíž důvody pro zvýšení prahové hodnoty kontrol ze 3 % na 4 %, jelikož k tomu by podle čl. 2 odst. 3 směrnice 2006/22/ES mělo dojít, až bude digitálními tachografy vybaveno 90 % zkontrolovaných vozidel.

1.2 Kontroly v provozovnách dopravců

V období 2019–2020 bylo zkontrolováno 58 300[25] dopravců, což v porovnání s obdobím 2017–2018, kdy bylo zkontrolováno 104 104[26] dopravců, představuje pokles o 44 %. Kontroloři v provozovnách zkontrolovali přibližně 34,3 milionu pracovních dnů, což představuje nárůst o přibližně 2 % oproti 33,7 milionu v předchozí zprávě, a to i bez ohledu na to, že v provozovnách na Maltě nebyly provedeny žádné kontroly a ze Spojeného království nebyly získány žádné údaje. Kontrolní orgány členských států celkem v provozovnách dopravců zkontrolovaly záznamy 499 943 řidičů, což je ve srovnání s obdobím 2017–2018, kdy byly zkontrolovány záznamy 641 033 řidičů, o 14 % méně.

2. Přestupky

Všech 27 členských států poskytlo údaje o zjištěných porušeních předpisů, ale ne všechny[27] poskytly podrobnosti o typech porušení předpisů. **Celkový počet oznámených porušení**

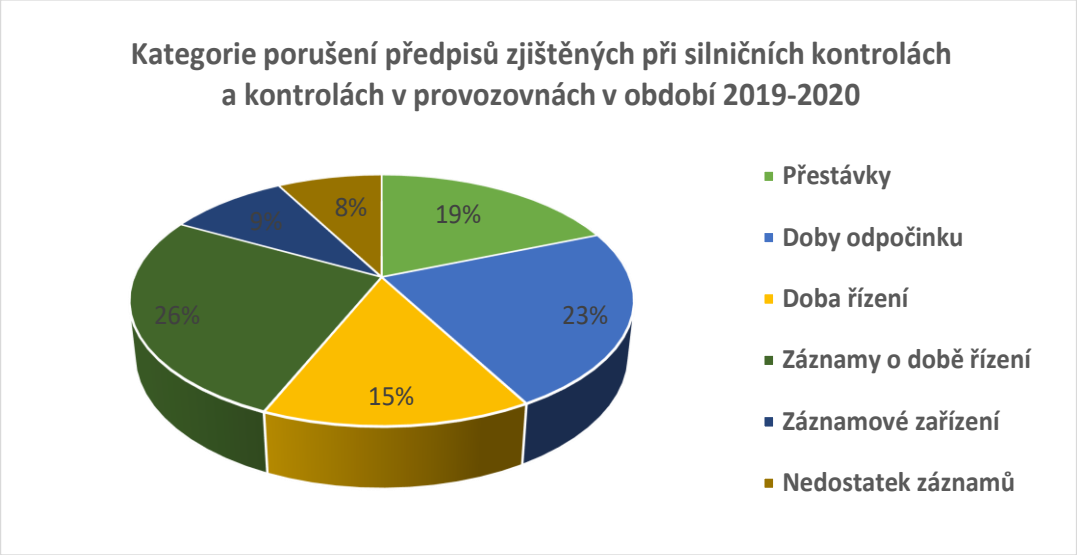
[23] Například +81 % v Dánsku a 64 % v Lucembursku.
[24] Litva tyto údaje neposkytla. Kypr uvedl, že byla kontrolována pouze vnitrostátní vozidla.
[25] Malta tyto údaje neposkytla.
[26] 86 643 podniků zkontrolovaných v letech 2017–2018 bez Spojeného království.
[27] Lotyšsko neposkytlo údaje o druzích porušení předpisů, které byly zjištěny při kontrolách v provozovnách dopravců.

předpisů činil přibližně 2,25 milionu, což v porovnání s minulou zprávou (3,41 milionu) představuje pokles[28]). To lze vysvětlit skutečností, že bylo kontrolováno méně pracovních dnů. Podíl porušení předpisů zjištěných při silničních kontrolách se držel na stejné úrovni, a to na 60 % celkového počtu zjištěných porušení předpisů (v minulé zprávě to bylo 58 %).

Podíl jednotlivých druhů porušení předpisů na celkovém počtu zjištěných porušení předpisů zůstal s určitými změnami podobný jako v předchozím vykazovaném období. Obrázek 3 níže znázorňuje průměrný podíl porušení předpisů v EU podle druhu porušeného ustanovení, která byla zjištěna na silnicích i v provozovnách v letech 2019–2020. Počet přestupků týkajících se přestávek se zvýšil ze 17 % na 19 %, zatímco počet přestupků v záznamech o době řízení se snížil z 27 % na 26 %. Ze všech zjištěných porušení předpisů představovala porušení předpisů související s dobou odpočinku stejně jako v minulé zprávě 23 %, porušení předpisů související se záznamovým zařízením[29] představuje 9 % všech porušení předpisů (12 % v minulé zprávě) a nedostatek/nedostupnost záznamů pro ostatní práce tvoří 8 % (6 % v minulé zprávě) všech zjištěných porušení předpisů. Vývoj podílu jednotlivých druhů porušení předpisů je znázorněn na obrázku 4.

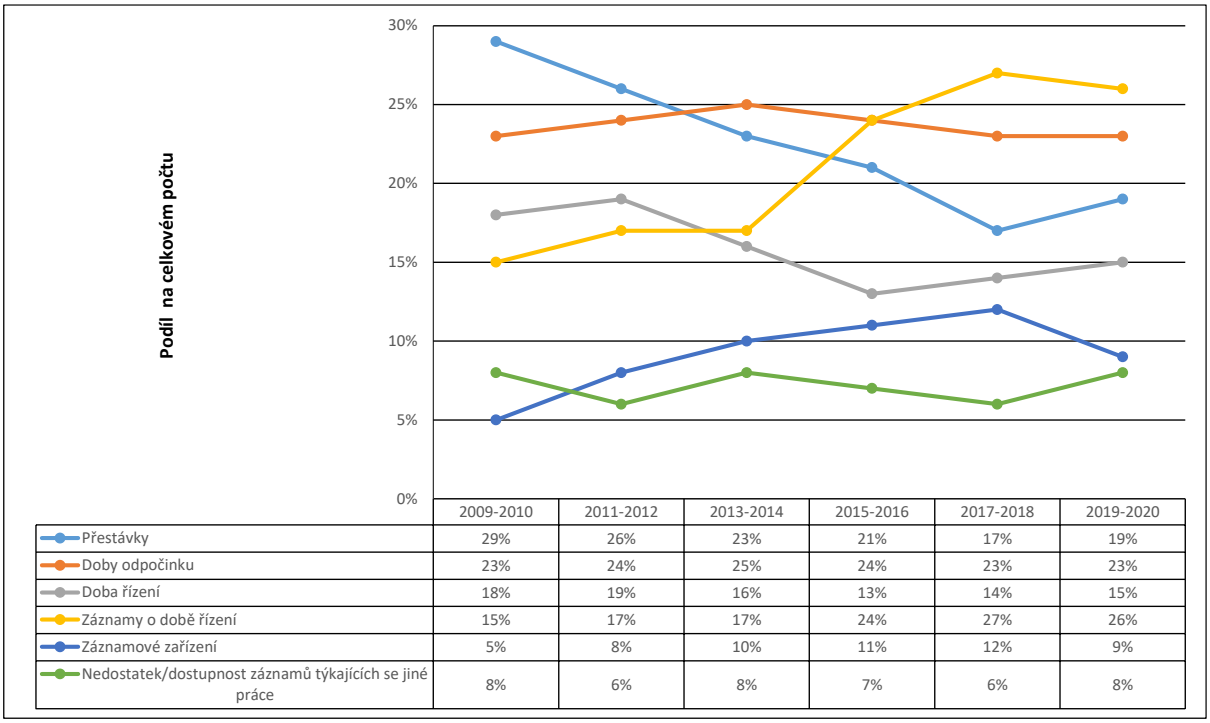
Průměrná míra zjištěných porušení předpisů, která se vypočítává na základě 100 kontrolních pracovních dnů v rámci kontrol v provozovnách dopravců a silničních kontrol, se v současném vykazovaném období snížila z 2,7 (období 2017–2018) na 2,1. **Míra detekce v provozovnách zůstává vyšší než míra detekce na silnici, což potvrzuje, že kontroly v provozovnách jsou účinnější než silniční kontroly ad hoc.** Míra detekce v provozovnách se však ve srovnání s posledním vykazovaným obdobím snížila.

Obrázek 3: Kategorie porušení předpisů zjištěných při silničních kontrolách a kontrolách v provozovnách v období 2019–2020



[28] Nebo 3,29 milionu bez Spojeného království.
[29] Porušení předpisů v souvislosti se záznamovým zařízením se týká nesprávného fungování a zneužití záznamového zařízení nebo manipulace se záznamovým zařízením.

Obrázek 4: Kategorie porušení předpisů zjištěných při silničních kontrolách a kontrolách v provozovnách za posledních deset let



	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020
Přestávky	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Doby odpočinku	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Doba řízení	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Záznamy o době řízení	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Záznamové zařízení	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Nedostatek/dostupnost záznamů týkajících se jiné práce	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1 Porušení předpisů zjištěná při silničních kontrolách

V období 2019–2020 bylo při silničních kontrolách zjištěno **přibližně 1,36 milionu případů porušení předpisů, což je v porovnání s obdobím 2017–2018, kdy byly zjištěny asi 1,94 miliony případů, o 30 % méně**[30]. Unijní průměrný počet porušení předpisů zjištěných při silničních kontrolách klesl z 2,11 na 1,82 na 100 kontrolních pracovních dnů. V průměru bylo zjištěno, že 53 % přestupků spáchali domácí řidiči, zatímco podíl domácích vozidel na všech vozidlech, která byla zastavena ke kontrole, činil 63 %.

2.2 Porušení předpisů zjištěná v provozovnách

Počet porušení předpisů zjištěných v provozovnách činil přibližně 890 000, což představuje výrazný pokles oproti minulé zprávě (1,46 milionu). Průměrná míra zjištěných porušení předpisů klesla ze 4,35 na 2,59 na 100 kontrolních pracovních dnů, což oproti období 2017–2018 znamená pokles o 40 %. Průměrná míra porušení předpisů zjištěná v provozovnách na podnik se mírně zvýšila ze 14 přestupků na podnik v letech 2017–2018 na více než 15 přestupků na podnik.

2.3 Počet kontrolních pracovníků a vybavení pro analýzu tachografů

V současném vykazovaném období bylo do kontrol v celé EU zapojeno 54 679 kontrolních pracovníků (oproti 61 558 v letech 2017–2018). Jedná se o neustálý klesající trend, a to i s

[30] Tedy přibližně 1,84 milionu případů porušení předpisů bez Spojeného království.

ohledem na skutečnost, že údaje ze Spojeného království z předchozího vykazovaného období (tj. 588 kontrolních pracovníků) nejsou zahrnuty.

K provádění analýzy záznamů digitálních tachografů bylo vyškoleno 20 058 kontrolních pracovníků (oproti 21 786 v letech 2017–2018). Počet kusů zařízení poskytnutých kontrolním pracovníkům k analýze záznamů z tachografů se zvýšil z 9 677 v letech 2017–2018 na 13 067 v letech 2019–2020.

3. Výklad nařízení (ES) č. 561/2006 Soudním dvorem Evropské unie

Soudní dvůr Evropské unie poskytl výklad ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006 v rozhodnutí ve věci C-834/18[31] ze dne 10. dubna 2019. Soudní dvůr rozhodl, že pojem „týdenní doba odpočinku“ ve smyslu článku 8 nařízení (ES) č. 561/2006 nemusí nutně skončit během „týdne“, jak je definován v čl. 4 písm. i) uvedeného nařízení.

4. Spolupráce mezi členskými státy

Podle článku 5 směrnice 2006/22/ES musí členské státy provést nejméně šestkrát ročně vzájemně koordinované silniční kontroly s nejméně jedním dalším členským státem. Spolupráce mezi členskými státy založená na koordinovaných kontrolách, společných iniciativách v oblasti vzdělávání nebo výměnách zkušeností a informací hraje důležitou úlohu při rozhodnějším prosazování právních předpisů v sociální oblasti v odvětví silniční dopravy, tj. cílů týkajících se lepších pracovních podmínek, spravedlivé hospodářské soutěže a větší bezpečnosti silničního provozu, s cílem dosáhnout jejich plnění. Balíček opatření v oblasti mobility I[32], který byl přijat v červenci 2020 a začal se (částečně) uplatňovat 20. srpna 2020, má za cíl podpořit a posílit spolupráci a vzájemnou pomoc mezi členskými státy a zajistit účinnější a důslednější prosazování platných pravidel. Kromě toho Evropský orgán pro pracovní záležitosti, který byl zřízen v roce 2019[33] a jehož hlavním cílem je zajistit spravedlivou mobilitu pracovních sil na vnitřním trhu, zahájil v oblasti silniční dopravy své činnosti týkající se informací, školení a podpory prosazování práva. Jedním z hlavních úkolů Evropského orgánu pro pracovní záležitosti je podporovat spolupráci mezi členskými státy při přeshraničním prosazování práva a usnadňovat společné inspekce mimo jiné v souvislosti s předpisy EU v sociální oblasti v odvětví silniční dopravy.

V důsledku krize způsobené onemocněním COVID-19 se v roce 2020 nemohlo uskutečnit mnoho plánovaných společných činností v oblasti prosazování práva. Ani v roce 2019 však všechny členské státy neposkytlyinformace o přesném počtu koordinovaných kontrol nebo vůbec neuvedly, zda koordinované kontroly provedly. Ze čtrnácti členských států, které

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/cs/
[32] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR
[33] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1149 ze dne 20. června 2019 o zřízení Evropského orgánu pro pracovní záležitosti, o změně nařízení (ES) č. 883/2004, (EU) č. 492/2011 a (EU) 2016/589 a o zrušení rozhodnutí (EU) 2016/344 (Úř. věst. L 186, 11.7.2019, s. 21).

požadované informace o kontrolách předložily[34], splnilo ve vykazovaném období požadovaný počet koordinovaných kontrol dvanáct členských států[35].

Spolupráce mezi dotčenými členskými státy, většinou sousedícími členskými státy. Stejně jako v minulém vykazovaném období většina členských států uvedla, že ke spolupráci docházelo v rámci organizace Euro Contrôle Route (ECR).

II. Přehled o provádění směrnice 2002/15/ES

Podle článku 13 směrnice 2002/15/ES mají členské státy povinnost každé dva roky podat zprávu o provádění této směrnice a uvést v ní stanoviska sociálních partnerů.

1. Oblast působnosti směrnice 2002/15/ES

Směrnice stanoví pravidla, jimiž jsou upraveny mimo jiné přiměřené přestávky v pracovní době, maximální týdenní pracovní doba a noční práce. Její ustanovení doplňují pravidla týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku stanovená nařízením (ES) č. 561/2006. Jelikož tato směrnice obsahuje určitá ustanovení, která se týkají pracovní doby konkrétně v odvětví silniční dopravy, lze ji považovat za *lex specialis* k všeobecné směrnici 2003/88/ES[36] o pracovní době, jíž se stanoví základní požadavky týkající se úpravy pracovní doby pracovníků ve všech odvětvích.

2. Aspekty provádění v členských státech

Některé členské státy a sociální partneři oznámili problémy s prováděním směrnice. Německé orgány uvedly, že zaměstnavatelé obecně neznají právní předpisy týkající se doby řízení a pracovní doby. Jak bylo uvedeno, pracovní doba mobilních pracovníků se obvykle kontroluje pouze v rámci kontrol právních předpisů týkajících se doby řízení a obecně není dostatečně dodržována.

Malta informovala, že u vozidel, která nemají povinnost používat tachografy v souladu s výjimkou podle čl. 13 odst. 1 písm. e) nařízení o době řízení, se měření pracovní doby provádí pomocí stávajících prostředků k měření pracovní doby řidiče, např. děrných hodin.

Některé členské státy oznámily nedostatek inspektorů pro kontrolu pracovní doby. Italské orgány poukázaly na problém s dosažením požadovaného minima 50 % kontrol v provozovnách dopravců. Hlavní problémy jsou způsobeny zvláštní složitostí kontrol v tomto odvětví a značným úsilím, pokud jde o lidské zdroje. Při kontrolách v provozovnách se kromě kontrol souladu s právními předpisy EU v sociální oblasti kontroluje také status pracovníků v oblasti sociálního zabezpečení a odměňování.

[34] Belgie, Česká republika, Dánsko, Finsko, Chorvatsko, Kypr, Malta, Nizozemsko, Portugalsko, Řecko a Slovinsko. Maďarsko a Malta informovaly, že nebyly provedeny žádné koordinované kontroly.
[35] Francie, Irsko, Itálie, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Německo, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Slovensko a Španělsko.
[36] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby (Úř. věst. L 299, 18.11.2003, s. 9).

Švédsko podalo zprávu o metodě používané kontrolními orgány ke sledování dodržování té části právních předpisů v sociální oblasti, o níž sociální partneři uzavřeli dohody, např. o noční práci. V takových případech švédské orgány nejen zasílají písemné žádosti zaměstnavatelům a samostatně výdělečně činným řidičům, ale také osobně kontaktují kontrolované řidiče. Cílem je zvýšit povědomí o pravidlech a vyvolat změny v chování.

Některé orgány rovněž uvedly, že je třeba dále vyjasnit některé definice ve směrnici 2002/15/ES. V Německu jedna spolková země vyzvala k dalšímu vyjasnění toho, jak se vypořádat s „čekacími dobami na rampě“. Bylo rovněž zjištěno, že vykládka se často nezachycuje jako „jiná práce“, ale jako doba odpočinku. V některých případech podniky rovněž rozlišovaly mezi skutečnou pracovní dobou a pracovní dobou podléhající odměně, takže doba byla zaznamenána a odměňována paušálně, ale nikoli jako „jiná práce“.

Některé vnitrostátní orgány uvedly, že mají potíže s kontrolou pracovní doby řidičů, kteří vykonávají různé druhy přepravních činností nebo provozují dopravu pro více zaměstnavatelů.

Bulharsko naopak uvedlo, že při provádění kontrol podle směrnice 2002/15/ES nebyly zjištěny žádné významné problémy.

I přes uvedené připomínky členských států je stále složité určit trendy a nevyřešené otázky na úrovni EU, neboť značný počet členských států předložil neúplné údaje a vnitrostátní postupy se liší.

3. Výklad směrnice 2002/15/ES

Několik členských států oznámilo, že se v období 2019–2020 vnitrostátní soudy zabývaly výkladem některých ustanovení směrnice 2002/15/ES. Švédsko zopakovalo, že čeká na rozhodnutí soudu ve věci týkající se vymezení odpovědnosti Švédské dopravní agentury a sociálních partnerů při podpisu kolektivních smluv odchylujících se od některých ustanovení vnitrostátního právního aktu, kterým se směrnice 2002/15/ES provádí. Švédsko rovněž informovalo, že soudy prvního stupně vyřešily jen málo dalších právních sporů týkajících se provádění směrnice 2002/15/ES a že nejvyšší soud nevydal žádné právní rozhodnutí. Stejnou situaci oznámilo Estonsko, které potvrdilo, že provedení směrnice 2002/15/ES ve vnitrostátním právu obecně nezpůsobilo v letech 2019-2020 v Estonsku žádné sociální problémy.

Španělsko mělo řadu soudních řízení týkajících se pracovní doby, přestávek, doby pracovní pohotovosti a kolektivních smluv týkajících se například výpočtu počtu hodin přítomnosti, které má zaměstnavatel k dispozici, plateb za více než 20 hodin pracovní pohotovosti a vyplácení denních příspěvků.

4. Porušení předpisů týkajících se pracovní doby

Pouze jedenáct členských států[37] poskytlo kvantitativní údaje o zjištěných porušeních předpisů, i když některé údaje nebyly zcela úplné. Tento počet je v porovnání s předchozím vykazovaným obdobím o něco vyšší, tehdy tyto údaje poskytlo devět členských států[38]. Nedostatečný počet příspěvků neumožňuje vyvodit závěry platné pro celou EU.

Některé členské státy uvedly, že místo přímého ukládání sankcí byla umožněna náprava ve stanovené lhůtě. Orgány odpovědné za prosazování přistoupí k uložení příslušných sankcí pouze v případech, kdy nedostatek nebude odstraněn. Švédské odvětví silniční dopravy se vyjádřilo v tom smyslu, že skutečnost, že nejsou přímo ukládány sankce, vítá, protože zaměstnavatelům a osobám samostatně výdělečně činným poskytuje možnost zavést nové pracovní postupy s novými technologiemi nebo postupy pozměnit, aby byli schopni příslušné předpisy dodržet.

5. Připomínky zúčastněných stran k provádění směrnice 2002/15/ES

Deset členských států[39] jasně uvedlo, že kvůli této zprávě konzultovaly sociální partnery, jak požaduje článek 13 směrnice 2002/15/ES. Uvedený počet je ve srovnání s minulou zprávou o něco nižší[40], avšak více než polovina členských států do přípravy zpráv o provádění předpisů týkajících se pracovní doby sociální partnery stále nezapojuje. Rakousko vysvětlilo, že sociální partneři nebyli konzultováni, ale že návrh výroční zprávy je projednáván v parlamentu (sociálním výborem) a je rovněž veřejně přístupný na internetových stránkách inspektorátu práce.

V šesti z deseti členských států[41] byly názory sociálních partnerů zohledněny v samostatném oddíle nebo odstavci.

Stanoviska sociálních partnerů nelze blíže analyzovat, jelikož nepředstavují reprezentativní vzorek.

III. Přehled činností v oblasti prosazování směrnice Rady 96/53/ES

1. Kontroly

Ustanovení čl. 10d odst. 1 směrnice Rady 96/53/ES ve znění směrnice EU 2015/719 vyžaduje, aby členské státy do 27. května 2021 přijaly zvláštní opatření pro automatickou identifikaci vozidel nebo souprav vozidel v provozu, které pravděpodobně překročily maximální přípustnou hmotnost, a u nichž by proto měly příslušné orgány provést kontrolu s cílem zajistit soulad s požadavky směrnice o hmotnostech a rozměrech. Podle informací poskytnutých členskými státy používají Irsko a Německo systém automatického vážení alespoň od roku 2019. Ustanovení čl. 10d odst. 1 rovněž stanoví možnost používat automatické systémy k přímému zjišťování porušení předpisů a ukládání sankcí, přičemž v

[37] Česká republika, Finsko, Itálie, Kypr, Lucembursko, Maďarsko, Německo, Polsko, Rakousko, Slovensko a Španělsko.
[38] Česká republika, Finsko, Francie, Irsko, Kypr, Lucembursko, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko a Španělsko.
[39] Estonsko, Finsko, Francie, Itálie, Kypr, Německo, Polsko, Portugalsko, Slovensko a Švédsko.
[40] Minulá zpráva uváděla 12 členských států včetně Spojeného království.
[41] Francie, Itálie, Německo, Polsko, Portugalsko a Švédsko.

takovém případě musí být tyto systémy certifikovány. Podle informací poskytnutých členskými státy se žádný členský stát pro instalaci certifikovaných systémů nerozhodl. Proto poté, co jsou těžká vozidla v provozu, která pravděpodobně překročila maximální povolenou hmotnost, identifikována pomocí automatických systémů, musela být tato vozidla podrobena dodatečné kontrole hmotnosti na silnici s certifikovanými stupnicemi, aby se zjistilo, zda došlo k porušení předpisů.

Kromě toho čl. 10d odst. 2 vyžaduje, aby členské státy prováděly v každém kalendářním roce **odpovídající počet kontrol hmotnosti** vozidel nebo souprav vozidel v provozu, který je **proporcionální k celkovému počtu vozidel každoročně kontrolovaných** na jejich území. Směrnice Rady 96/53/ES však nestanoví výklad toho, co lze považovat za „proporcionální“, a pokud jde o způsob provádění tohoto pravidla, ponechává určitý prostor pro výklad na uvážení členských států. Na druhé straně směrnice Rady 96/53/ES nevyžaduje, aby členské státy sdělovaly celkový počet vozidel každoročně zkontrolovaných na jejich území, což by bylo nezbytné k porovnání a získání informací o skutečném podílu kontrol maximálních hmotností provedených.

1.1 Silniční kontroly

Na území devatenácti členských států, které poskytly celkové nebo částečné údaje, **bylo v letech 2019 a 2020 zkontrolováno** celkem přibližně **17 milionů vozidel a souprav vozidel** (11 350 448 vozidel v roce 2019 a 5 810 609 vozidel v roce 2020). Počet provedených kontrol je velmi nerovnoměrný: Nejvyšší počet kontrol provedlo Irsko (přibližně 12,6 milionu kontrol), za ním následovalo Polsko (přibližně 3 miliony kontrol) a Itálie (téměř 600 000 kontrol). To lze přičíst výhradnímu používání automatických vážicích systémů v Irsku[42].

Podle srovnatelných souborů údajů ze šestnácti členských států[43] se počet kontrol na jejich území zvýšil o 2 %.

1.2 Přestupky

V devatenácti členských státech **bylo zjištěno více než půl milionu porušení předpisů týkajících se překročení maximální přípustné hmotnosti nebo maximální přípustné hmotnosti na nápravu** (285 065 porušení předpisů v roce 2019 a 287 547 v roce 2020).

Podle srovnatelných souborů údajů v šestnácti členských státech[44] za období 2017–2018 se počet porušení předpisů zjištěných na jejich území v období 2019–2020 zvýšil o 4 %.

Podle dostupných údajů bylo celkově **přetíženo 3,3 % kontrolovaných vozidel nebo souprav vozidel**. Tento procentní podíl se pohybuje od 4,9 % v roce 2019 do 2,5 % v roce

[42] Veškeré kontroly, které oznámilo Irsko, se provádějí pomocí průjezdových vážících systémů.

[43] Své údaje za celé období 2017-2018 předložily tyto členské státy: Belgie, Bulharsko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Itálie, Irsko, Lotyšsko, Lucembursko, Malta, Německo, Nizozemsko, Polsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko Španělsko.

[44] Své údaje za celé období 2017–2018 předložily tyto členské státy: Belgie, Bulharsko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Itálie, Lotyšsko, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Polsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko a Španělsko.

2020, což by vzhledem k podobnému počtu kontrol provedených v těchto dvou letech mohlo naznačovat, že se dodržování pravidel týkajících se hmotnosti zvýšilo. Tyto údaje se však v jednotlivých členských státech značně liší a podle informací poskytnutých členskými státy existují i další okolnosti, jako jsou místa, dny a časy zvolené pro silniční kontroly a zkušenosti/školení kontrolních pracovníků provádějících kontroly, které mohou účinnost těchto kontrol významně ovlivnit. Jako příklad rozdílů mezi členskými státy uvádí Estonsko 2 166 zjištěných porušení předpisů z 2 929 provedených kontrol (účinnost 72,2 %), zatímco Polsko uvádí 7 217 zjištěných porušení ze 3 050 851 provedených kontrol (účinnost 0,2 %).

IV. Závěry

Celkovým závěrem analýzy provádění a prosazování předpisů EU v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy je, že celkové dosahované výsledky, pokud jde o úroveň jejich prosazování a dodržování v porovnání s obdobím 2017–2018, zůstaly v letech 2019–2020 stabilní.

Přímé srovnání provádění a prosazování sociálních pravidel EU v silniční dopravě ve dvou vykazovaných obdobích, 2017–2018 a 2019–2020, však není možné vzhledem ke specifické situaci související s krizí COVID-19 a ke skutečnosti, že Spojené království již nemusí podávat zprávy o svých činnostech v oblasti prosazování práva.

Krize COVID-19 měla negativní dopad na počet kontrol a koordinovaných opatření prováděných členskými státy. Lze však zmínit některé trendy.

Počet kontrolovaných pracovních dnů stále klesá. Ve srovnání s předchozími vykazovanými obdobími se v celé EU snížil nahlášený počet vozidel i nahlášený počet řidičů kontrolovaných na silnici. Pokles byl rovněž zaznamenán u počtu dopravců kontrolovaných v provozovnách. Současně se poměr pracovních dnů kontrolovaných na silnici a v provozovnách dopravců změnil ve prospěch pracovních dnů kontrolovaných v provozovnách dopravců (60 % na silnici a 40 % v provozovnách dopravců, zatímco v minulé zprávě to bylo 73 % resp. 27 %), což je pozitivní vývoj přibližující poměr těchto dvou typů kontrol zákonným požadavkům.

Počet porušení předpisů zjištěných v provozovnách i na silnici se ve srovnání s minulou zprávou snížil, což lze vysvětlit sníženým počtem provedených kontrol. Míra detekce v provozovnách zůstává vyšší než míra detekce na silnici, což potvrzuje, že kontroly v provozovnách jsou účinnější než silniční kontroly ad hoc. Míra detekce v provozovnách se však ve srovnání s posledním vykazovaným obdobím snížila.

Míra odhalení porušení právních předpisů se v rámci EU značně liší (od 0,12 do 8,39). Tato skutečnost spolu s trendem klesajícího počtu kontrolovaných pracovních dnů a omezenými donucovacími kapacitami (lidské a finanční zdroje, dovednosti a kontrolní vybavení) ve všech členských státech naznačuje, že je naprosto nezbytné kontroly lépe zacílit. Přístup k údajům, jako je hodnocení rizika, na silnicích má velký význam zejména pro lepší zacílení kontrol a omezení zbytečných „čistých“ kontrol, tj. kontrol, u nichž nebyla zjištěna žádná porušení předpisů. Přístup k údajům o hodnocení rizik pro silniční inspektory je povinný v

souladu s novými požadavky zavedenými balíčkem opatření v oblasti mobility I[45]. Komise přijme prováděcí akt o způsobech tohoto přístupu[46]. Kromě toho Komise prozkoumá, jak by mohly technologie digitalizace a automatizace přispět k inteligentnější kontrole dodržování předpisů (účinnější, efektivnější, bezpapírové, založené na přístupu k digitálním údajům a jejich výměně).

Pokud jde o koordinované a společné kontroly prováděné ve spolupráci členských států, je zřejmé, že podporují sdílení znalostí a zavedení harmonizovaného přístupu k výkladu a prosazování platných předpisů EU. Komise proto členské státy vybízí, aby své úsilí o zlepšení spolupráce dále zintenzivnily pomocí společných inspekcí a koordinovaných kontrol a aby využívaly pomoc, kterou nabízí Evropský orgán pro pracovní záležitosti.

Podíly jednotlivých druhů porušení předpisů jsou podobné jako v minulém vykazovaném období. V provozovnách dopravců téměř polovinu všech zjištěných porušení předpisů tvoří porušení předpisů v souvislosti se záznamy o době řízení, což naznačuje, že dopravci mají potíže při náležitém uchovávání příslušných údajů. Naproti tomu přestupky související s dobou odpočinku a dobou řízení představují téměř polovinu všech zjištěných přestupků na silnicích.

Pokud jde o provádění směrnice 2002/15/ES, je obtížné provést hloubkové posouzení kvůli tomu, že mnoho členských států ve zprávě neposkytlo podrobné kvantitativní a kvalitativní údaje. Komise by ráda zdůraznila význam podávání těchto zpráv a připomíná, že může být podána žaloba na členské státy, které nesplní požadavek týkající se poskytnutí informací podle článku 13 směrnice 2002/15/ES.

Pokud jde o **provádění směrnice Rady 96/53/ES**, **vyvození závěrů ztěžuje** nedostatek informací z mnoha členských států. S ohledem na to je celkovým závěrem, že zatímco celková úroveň prosazování a dodržování předpisů v letech 2019–2020 mírně vzrostla (o 2 % více kontrol a o 4 % více zjištěných porušení předpisů ve srovnání s lety 2017–2018), **mezi členskými státy existují značné rozdíly** v počtu kontrol a porušení předpisů zjištěných v daném období.

Tyto rozdíly lze také pozorovat v účinnosti kontrol, která se měří jako procento zjištěných porušení předpisů na jednu provedenou kontrolu.

Vzhledem k tomu, že od 27. května 2021 musí být ve všech členských státech zavedeny systémy vážení v názvu, bude mít budoucí analýza údajů a srovnání se stávajícími soubory údajů zásadní význam pro vyvození závěrů o výkonnosti a účinnosti těchto automatických systémů.

Nelze učinit žádný obecný závěr, pokud jde o **vhodnost a proporcionalitu kontrol maximální přípustné hmotnosti.** Důvodem je na jedné straně neexistence objektivních jednotných kritérií pro definici „proporcionality“ v právním textu. Narozdíl od kritéria 3 % stanoveného v článku 2 směrnice 2006/22/ES ponechává směrnice Rady 96/53/ES členským

[46] V souladu s čl. 16 odst. 6 nařízení (ES) č. 1071/2009 ve znění nařízení (EU) 2020/1055.

státům určitý prostor pro uvážení, jak toto pravidlo provedou. Na druhé straně ani směrnice o hmotnostech a rozměrech nevyžaduje, aby členské státy sdělovaly celkový počet vozidel každoročně zkontrolovaných na jejich území, což brání posouzení proporcionality kontrol hmotnosti i z hlediska konstantního poměru, to znamená, že čím více vozidel je na území členského státu kontrolováno, tím více kontrol hmotnosti vozidel bude třeba provést.

Komise se domnívá, že v budoucích vykazovaných obdobích se zlepší celková úroveň prosazování a dodržování předpisů v návaznosti na uplatňování balíčku opatření v oblasti mobility I. Prováděcí akt přijatý Komisí o vzorci pro harmonizované hodnocení rizika[47] umožňuje donucovacím orgánům rychle rozpoznat profil společnosti, kterou hodlají zkontrolovat, a zjistit, zda má společnost nízké hodnocení rizika (kvůli nízké míře porušování právních předpisů) nebo vysoké hodnocení rizika (vysoká míra porušování právních předpisů). Kromě toho zařízení pro včasné dálkové odhalování možné manipulace se zařízeními a jejich možného zneužití poskytnou kontrolním pracovníkům nástroj, kterým budou moci vybírat vozidla ke kontrole. To vše by mělo snížit počet zbytečných kontrol a ušetřit zdroje jak ze strany donucovacích orgánů, tak ze strany řidičů.

Komise bude za pomoci členských států i nadále sledovat provádění předpisů v sociální oblasti týkajících se odvětví silniční dopravy. Vyzývá členské státy, aby zahrnuly názory sociálních partnerů na provádění pravidel týkajících se pracovní doby, jak vyžaduje směrnice 2002/15/ES.

Komise trvá na tom, že je důležité, aby členské státy předkládaly úplné soubory údajů o provádění směrnice 2002/15/ES a jejím prosazování, jakož i o prosazování směrnice Rady 96/53/ES pro příští vykazované období, aby byly splněny požadavky stanovené v článku 13 směrnice 2002/15/ES, článku 10 g směrnice Rady 96/53/ES a článku 17 nařízení (ES) č. 561/2006.

[47] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/695 ze dne 2. května 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla ke směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES, pokud jde o společný vzorec pro výpočet hodnocení rizika dopravních podniků (Úř. věst. L 129, 3.5.2022, s. 33).