EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 4. 4. 2023
COM(2023) 183 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 v rokoch 2019 − 2020 (31. správa Komisie o vykonávaní právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy) a o kontrolách vykonávaných podľa smernice Rady 96/53/ES , ktorou sa stanovujú najväčšie prípustné rozmery a maximálna povolená hmotnosť ťažkých úžitkových vozidiel

{SWD(2023) 74 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 2019 do 31. decembra 2020. Zdôrazňujú sa v nej kľúčové výzvy pri zabezpečení dodržiavania a uplatňovaní príslušných právnych ustanovení, ktoré sú stanovené 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 pracovnom čase 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 v noci. 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.

Analýza vykonávania smernice Rady 96/53/ES[5] (známa 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 doprave, je v súlade s článkom 10g takisto zahrnutá do tejto správy.

---

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. 164/2014 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).

Táto správa, ktorá vychádza z článku 17 nariadenia o čase jazdy a článku 13 smernice o pracovnom čase v cestnej doprave[6] a článku 10g smernice o hmotnostiach a rozmeroch[7], obsahuje kvantitatívne a kvalitatívne údaje o cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov vykonávaných kontrolnými orgánmi členských štátov, ako aj o zistených porušeniach predpisov.

Správa je rozdelená do troch oddielov: 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 uvádza analýza vnútroštátnych údajov o kontrolách a porušeniach predpisov pri vykonávaní smernice Rady 96/53/ES. V oddiele IV sa vyvodzujú hlavné závery tejto správy. Pracovným dokumentom útvarov Komisie sa správa Komisie dopĺňa dodatočnými informáciami o sankciách, spolupráci medzi členskými štátmi, pripomienkach orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov a o podrobnejších štatistikách o vykonávaní nariadenia (ES) č. 561/2006 a smernice 2002/15/ES. Nedopĺňajú sa ním informácie o smernici Rady 96/53/ES.

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 2019 – 2020 sa skončila 30. septembra 2021.

Všetky členské štáty predložili svoje vnútroštátne údaje o vykonávaní nariadenia (ES) č. 561/2006, hoci viaceré po lehote. 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

[6] 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.

[7] V článku 10g smernice Rady 96/53/ES sa od členských štátov vyžaduje, aby každé dva roky oznamovali potrebné informácie o počte kontrol vykonaných v prípade ťažkých úžitkových vozidiel a počte zistených preťažených vozidiel alebo jazdných súprav. V článku 10g smernice Rady 96/53/ES sa uvádza, že tieto informácie môžu byť súčasťou informácií, ktoré sa predkladajú podľa článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006.

[8] C(2017) 1927 final.

kategórií, napr. údaje triedené podľa druhu tachografu[9] a druhu porušenia predpisov[10]. Niektoré členské štáty vysvetlili dôvody neposkytnutia všetkých požadovaných informácií[11].

Len 22 členských štátov predložilo informácie o vykonávaní smernice 2002/15/ES, hoci niekedy veľmi obmedzené, a iba 18 členských štátov poskytlo štatistické údaje o kontrolách a ich výsledkoch. Nedostatok kvantitatívnych údajov zo strany členských štátov sťažuje ich posúdenie.

Keďže povinnosti podávať správy, ktoré sa týkajú vykonávania právnych predpisov v sociálnej oblasti a smernice o hmotnostiach a rozmeroch, sa vzťahujú na rovnaké obdobie, Komisia považovala za vhodné spojiť zistenia kontrol do jednej spoločnej správy. Smernica o hmotnostiach a rozmeroch bola zmenená smernicou (EÚ) 2015/719[12], ktorou sa v článku 10g od 7. mája 2017 zavádza povinnosť členských štátov podávať správy. Vnútroštátne informácie sa musia predkladať do 30. septembra roku, ktorý nasleduje po uplynutí príslušného dvojročného obdobia. Lehota na predkladanie správ za roky 2019 – 2020 sa skončila 30. septembra 2021. Členským štátom sa poskytol excelový vzor na uľahčenie podávania správ.

Deväťnásť členských štátov[13] predložilo svoje vnútroštátne informácie, z ktorých iba Poľsko zaslalo svoju správu v stanovenej lehote. Všetky členské štáty okrem Poľska predložili informácie rozčlenené podľa rokov a Írsko predložilo informácie rozdelené podľa štvrťrokov a podľa typu vozidiel (nákladné verzus osobné). V niektorých prípadoch však tieto informácie boli neúplné. Malta informovala, že nemohla poskytnúť údaje za rok 2019 pre veľkú chybu vo svojom vážiacom systéme. Nemecko uviedlo, že informácie, ktoré poskytlo, sa týkajú kontrol vykonaných Spolkovým úradom pre nákladnú dopravu a že nemá jednotnú štatistiku kontrol v rámci spolkových právomocí. Belgicko informovalo o zistenom zostávajúcom počte preťažených vozidiel/jazdných súprav, pri ktorých nebol známy počet vykonaných kontrol za oba roky 2019 a 2020. Česko, Francúzsko, Chorvátsko, Cyprus, Litva, Maďarsko, Portugalsko a Rumunsko nepredložili svoje vnútroštátne údaje za roky 2019 – 2020, na ktoré sa vzťahuje súčasné podávanie správ. Nedostatok kvantitatívnych údajov za všetky členské štáty neumožňuje komplexné posúdenie.

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

9 Toto je prípad Litvy, ktorá informovala, že uvedené údaje neboli k dispozícii pre technickú chybu.

10 Lotyšsko neposkytlo túto kategorizáciu pre porušenia predpisov v priestoroch podnikov.

11 Francúzske orgány informovali, že na rozdiel od predchádzajúcich rokov nebolo možné z informačného systému získať údaje z ministerstva práce, ktoré predstavujú približne polovicu vnútroštátnych inšpekčných povinností v podnikoch. Poľsko informovalo, že nemá k dispozícii žiadne údaje o počte policajtov vykonávajúcich cestné kontroly.

12 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 z 29. apríla 2015, ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. EÚ L 115, 6.5.2015, s. 1).

13 Členské štáty, ktoré predložili svoje vnútroštátne údaje, boli Belgicko, Bulharsko, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Slovensko, Slovinsko, Španielsko, Švédsko a Taliansko.

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[14] vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006.

Z vnútroštátnych údajov vyplýva, že celkový počet pracovných dní[15] skontrolovaných v EÚ klesol približne zo 119,0 milióna[16] v rokoch 2017 – 2018 na 108,9 milióna pracovných dní skontrolovaných počas súčasného obdobia podávania správ. Predstavuje to pokles o 8 %. Pri pohľade na vnútroštátne údaje je pokles skontrolovaných pracovných dní najzávažnejší na Malte (–901 %)[17], v Írsku (–69 %), Bulharsku (–59 %) a Portugalsku (–47 %), zatiaľ čo nárast skontrolovaných pracovných dní je najviditeľnejší v Grécku (+70 %) a Rumunsku (+44 %).

Ako je znázornené na obrázku 1, **priemer skontrolovaných pracovných dní EÚ je 4,5 %**, čo je viac, ako sa vyžaduje podľa smernice[18], ale predstavuje klesajúci trend v porovnaní s predchádzajúcimi obdobiami podávania správ (5,4 % v rokoch 2017 – 2018 a 6,3 % v rokoch 2015 – 2016).

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

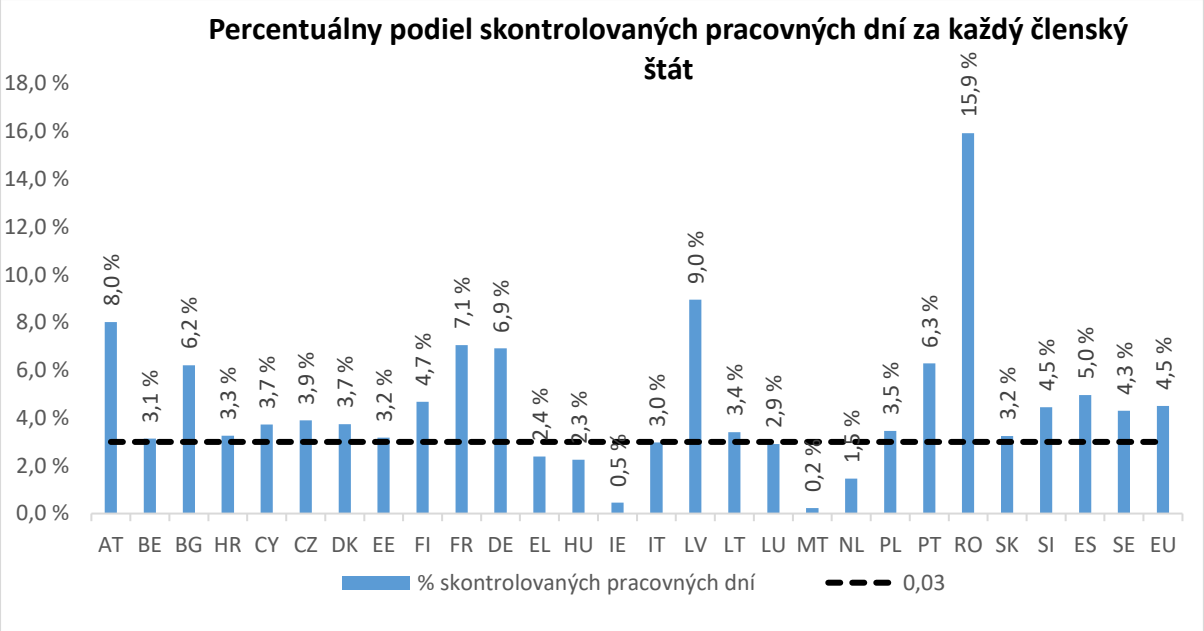
[14] Tento údaj vychádza z počtu pracovných dní za dva roky a počtu evidovaných vozidiel v rozsahu pôsobnosti nariadenia počas uvedeného obdobia za každý členský štát.

[15] 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.

[16] Celkových 125,7 milióna skontrolovaných pracovných dní v rokoch 2017 – 2018 zahŕňa aj Spojené kráľovstvo.

[17] Malta informovala, že pokles počtu kontrol bol spôsobený okolnosťami ochorenia COVID-19 a aj náhlym odchodom dvoch zamestnancov, ktorí boli v uvedenom čase výlučne zodpovední za inšpekcie tachografov. Maltské orgány uznali, že tento problém treba okamžite riešiť a je potrebné pristúpiť k odbornej príprave ôsmich zamestnancov, aby sa zabezpečilo, že sa takáto situácia v budúcnosti znovu nevyskytne.

[18] Najmä v Bulharsku, vo Francúzsku, v Lotyšsku, Nemecku, Portugalsku, Rakúsku a Rumunsku, ktoré predstavovali jednu tretinu skontrolovaných pracovných dní.



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 Grécko, Holandsko, Írsko, Luxembursko, Maďarsko a Malta. Ide o rovnaký počet krajín ako v predchádzajúcom období podávania správ, v ktorom šesť členských štátov nesplnilo prahovú hodnotu vo výške 3 % v rokoch 2017 – 2018 a tri členské štáty v rokoch 2015 – 2016. Medzi šiestimi členskými štátmi[19], ktoré v rokoch 2017 – 2018 nesplnili prahovú hodnotu vo výške 3 %, zostali v tejto „nedostatočne výkonnej“ skupine iba Grécko, Holandsko a Írsko, ku ktorým sa pridali tri ďalšie členské štáty, ktoré si v predchádzajúcom období podávania správ viedli dobre. Grécko výrazne zvýšilo svoje úsilie o zabezpečenie dodržiavania predpisov (zlepšenie z 0,1 % v rokoch 2015 – 2016 a 0,7 % v rokoch 2017 – 2018 na 2,4 % v súčasnom období), ale je stále pod prahovou hodnotou.

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.

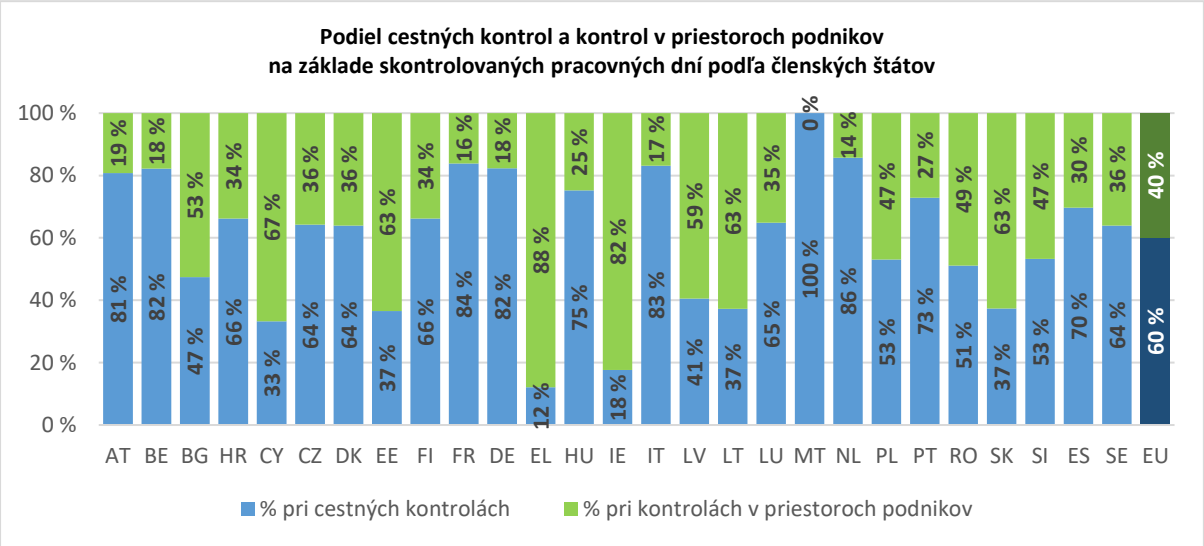
V priemere 60 % skontrolovaných pracovných dní predstavovali cestné kontroly, zatiaľ čo 40 % predstavovali inšpekcie v priestoroch podnikov. V porovnaní s posledným obdobím ide o pokles cestných kontrol (73 % v rokoch 2017 – 2018) a pozitívny nárast kontrol v priestoroch podnikov (27 % v rokoch 2017 – 2018). Túto zmenu možno čiastočne vysvetliť okolnosťami ochorenia COVID-19. Vo väčšine členských štátov sa veľká časť kontrol vykonala na cestách. Grécko a Írsko vykázali nízky počet cestných kontrol. Malta nevykázala žiadne kontroly v priestoroch podnikov. V porovnaní s ôsmimi členskými štátmi

[19] Dánsko, Fínsko, Grécko, Holandsko, Írsko a Litva.

v rokoch 2017 – 2018 má len šesť členských štátov požadovaný vyvážený podiel medzi kontrolami v priestoroch podnikov a cestnými kontrolami[20].

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



1.1. Cestné kontroly

V rámci celej EÚ sa pri cestných kontrolách skontrolovalo celkove 4 112 717[21] vozidiel a 4 323 245 vodičov v porovnaní so 4 982 439 vozidlami a s 5 395 009 vodičmi skontrolovanými v rokoch 2017 – 2018[22]. 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, Dánska, Nemecka, Poľska, Rumunska a Slovinska.

V porovnaní so správou za roky 2017 – 2018 poklesol vykázaný počet skontrolovaných vozidiel o 869 722 vozidiel. Je to spôsobené najmä skutočnosťou, že počet vozidiel skontrolovaných Spojeným kráľovstvom (156 496 vozidiel v rokoch 2017 – 2018) nie je zahrnutý v tejto správe, a významným poklesom počtov vykázaných Maltou (–73 %), ktoré sa nekompenzovali nárastmi vykázanými inými členskými štátmi[23].

Počet skontrolovaných vodičov v porovnaní s rokmi 2017 – 2018 klesol o 1 071 764 vodičov. Aj toto je spôsobené skutočnosťou, že počet vodičov skontrolovaných v Spojenom

20 Bulharsko, Cyprus, Estónsko, Litva, Lotyšsko a Slovensko.
21 Litva nevykázala údaje.
22 Graf za roky 2017 – 2018 obsahuje údaje zo Spojeného kráľovstva (t. j. 17 461 podnikov). Bez údajov zo Spojeného kráľovstva je pokles takmer 33 %.
23 Napríklad nárastom o 81 % v Dánsku a o 64 % v Luxembursku.

kráľovstve (156 496 vodičov v rokoch 2017 – 2018) nie je zahrnutý v tejto správe, a kumulatívnymi účinkami zníženia v niekoľkých iných členských štátoch.

Podľa krajiny evidencie vozidla 63 % skontrolovaných vozidiel boli vnútroštátne vozidlá, 31 % pochádzalo z iných členských štátov EÚ a 6 % vozidiel bolo evidovaných v krajinách mimo EÚ[24]. Vo všeobecnosti platí, že väčšina vozidiel skontrolovaných pri cestných kontrolách (približne 91 % z celkového počtu) prepravovala tovar a len menej ako 10 % prepravovalo cestujúcich.

V rokoch 2019 – 2020 bolo 74 % vozidiel skontrolovaných na cestách vybavených digitálnym tachografom v porovnaní so 75 % 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 2019 – 2020 sa skontrolovalo 58 300[25] dopravných podnikov, čo je pokles o 44 % v porovnaní so 104 104[26] dopravnými podnikmi skontrolovanými v rokoch 2017 – 2018. Kontrolóri v priestoroch podnikov skontrolovali približne 34,3 milióna pracovných dní, čo predstavuje nárast približne o 2 % v porovnaní s 33,7 milióna pracovných dní v predchádzajúcej správe, a to dokonca aj pri zohľadnení skutočnosti, že v priestoroch podnikov na Malte neboli žiadne kontroly a že sa nezahrnuli žiadne údaje zo Spojeného kráľovstva. Celkove kontrolné orgány členských štátov pri kontrolách v priestoroch podnikov skontrolovali záznamy 499 943 vodičov, čo je o 14 % menej v porovnaní so 641 033 vodičmi v rokoch 2017 – 2018.

2. Porušenia predpisov

Všetkých 27 členských štátov poskytlo údaje o zistených porušeniach predpisov, ale nie všetky[27] poskytli údaje o druhoch porušení. **Celkový počet vykázaných porušení predpisov bol približne 2,25 milióna, čo je pokles v porovnaní s predchádzajúcou správou (3,41 milióna[28])**. Možno to vysvetliť skutočnosťou, že sa skontrolovalo menej pracovných dní. Podiel porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách zostal stabilný na úrovni 60 % celkových zistených porušení predpisov (58 % v poslednej správe).

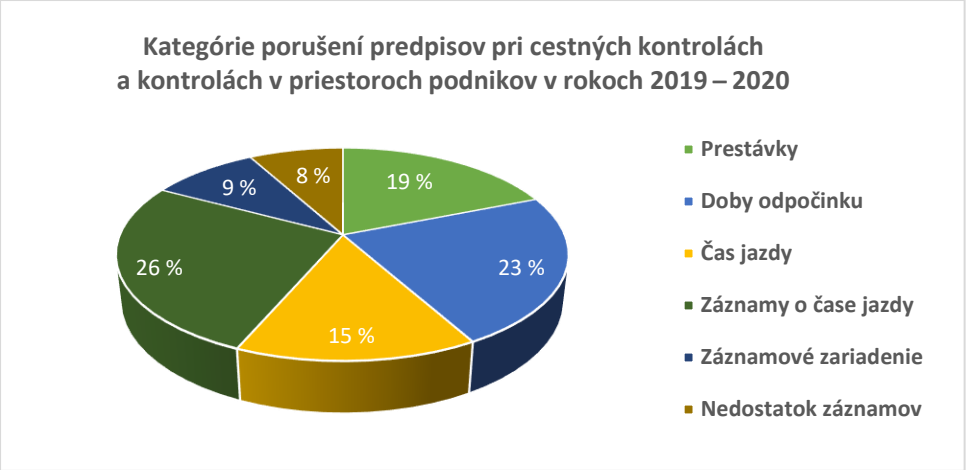
S niekoľkými zmenami zostal podiel jednotlivých druhov porušení predpisov na celkovom počte zistených porušení predpisov podobný ako v predchádzajúcom období podávania správ. Obrázok 3 znázorňuje priemerný podiel porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov v EÚ v rokoch 2019 – 2020 podľa druhu porušeného ustanovenia. Počet porušení predpisov týkajúcich sa prestávok sa zvýšil zo 17 %

[24] Litva neposkytla tieto údaje. Cyprus informoval, že sa kontrolovali len vnútroštátne vozidlá.
[25] Malta neposkytla tieto údaje.
[26] 86 643 skontrolovaných podnikov v rokoch 2017 – 2018 bez Spojeného kráľovstva.
[27] Lotyšsko neposkytlo informácie o druhoch porušení predpisov zistených pri kontrolách v priestoroch podnikov.
[28] Alebo 3,29 milióna bez Spojeného kráľovstva.

na 19 %, zatiaľ čo počet porušení predpisov súvisiacich so záznamami o čase jazdy sa znížil z 27 % na 26 %. Porušenia predpisov týkajúce sa doby odpočinku predstavujú rovnako ako v poslednej správe 23 % celkového počtu porušení predpisov, porušenia týkajúce sa záznamového zariadenia[29] predstavujú 9 % celkového počtu porušení predpisov (12 % v poslednej správe) a porušenia týkajúce sa nedostupnosti/dostupnosti záznamov o inej práci predstavujú 8 % (6 % v poslednej správe) všetkých zistených porušení predpisov. Tento vývoj je uvedený na obrázku 4.

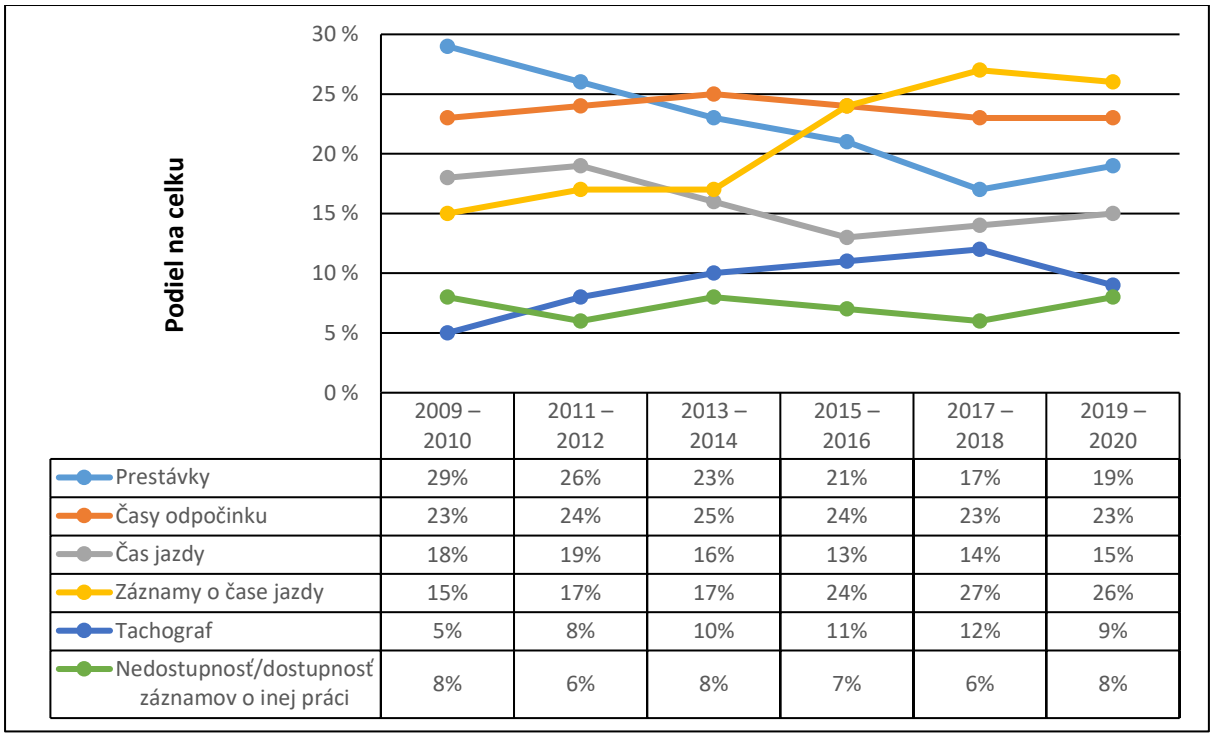
Priemerná miera porušenia predpisov, ktorá sa vypočíta na základe 100 skontrolovaných pracovných dní pri kontrolách v priestoroch podnikov a cestných kontrolách, sa znížila z 2,7 v rokoch 2017 – 2018 na 2,1 v súčasnom období podávania správ. **Miera zistenia pri kontrolách v priestoroch podnikov zostáva vyššia ako miera zistenia pri cestných kontrolách, čo potvrdzuje, že kontroly v priestoroch podnikov sú efektívnejšie ako cestné kontroly *ad hoc*.** Miera zistenia pri kontrolách v priestoroch podnikov sa však znížila v porovnaní s posledným obdobím podávania správ.

Obrázok 3: Kategórie porušení predpisov na cestách a v priestoroch podnikov v rokoch 2019 – 2020



[29] 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



	2009 – 2010	2011 – 2012	2013 – 2014	2015 – 2016	2017 – 2018	2019 – 2020
Prestávky	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Časy odpočinku	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Čas jazdy	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Záznamy o čase jazdy	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Tachograf	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Nedostupnosť/dostupnosť záznamov o inej práci	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1. Porušenia predpisov zistené pri cestných kontrolách

V rokoch **2019 – 2020** sa pri cestných kontrolách zistilo **približne 1,36 milióna porušení predpisov**, **čo je asi o 30 % menej v porovnaní s počtom približne 1,94 milióna porušení predpisov v rokoch 2017 – 2018**[30]. Priemer porušení predpisov zistených v EÚ pri cestných kontrolách klesol z 2,11 na 1,82 na 100 skontrolovaných pracovných dní. V priemere 53 % zistených porušení predpisov bolo zo strany domácich vodičov, zatiaľ čo podiel domácich vozidiel spomedzi všetkých vozidiel zastavených na účely kontroly bol 63 %.

2.2. Porušenia predpisov zistené pri kontrolách v priestoroch podnikov

Počet porušení predpisov zistených pri kontrolách v priestoroch podnikov bol približne 890 000, čo je podstatné zníženie v porovnaní s poslednou správou (1,46 milióna). Priemerná miera zistenia porušenia predpisov na 100 skontrolovaných pracovných dní sa znížila zo 4,35 na 2,59, čo v porovnaní s rokmi 2017 – 2018 predstavuje pokles o 40 %. Priemerná miera porušenia predpisov zisteného pri kontrolách v priestoroch podnikov na jeden podnik sa mierne zvýšila zo 14 porušení predpisov na jeden podnik v rokoch 2017 – 2018 na vyše 15 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 54 679 kontrolných úradníkov (oproti 61 558 v rokoch 2017 – 2018). Ide o neustále klesajúci trend, a to aj

[30] Alebo približne 1,84 milióna porušení predpisov bez Spojeného kráľovstva.

vzhľadom na to, že nie sú zahrnuté údaje zo Spojeného kráľovstva z predchádzajúceho obdobia podávania správ (t. j. 588 kontrolných úradníkov).

Na analýzu záznamov z digitálnych tachografov bolo vyškolených 20 058 kontrolných úradníkov (oproti 21 786 v rokoch 2017 – 2018). Počet zariadení poskytnutých kontrolným úradníkom na analýzu záznamov z tachografov sa zvýšil z 9 677 v rokoch 2017 – 2018 na 13 067 v rokoch 2019 – 2020.

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

Súdny dvor Európskej únie poskytol výklad nariadenia (ES) č. 561/2006 v rozsudku vo veci C-834/18[31] z 10. apríla 2019. Súdny dvor rozhodol, že pojem „doba týždenného odpočinku“ v zmysle článku 8 nariadenia (ES) č. 561/2006 sa nemusí nevyhnutne skončiť počas „týždňa“, ako je vymedzený v článku 4 písm. i) uvedeného nariadenia.

4. Spolupráca medzi členskými štátmi

Podľa článku 5 smernice 2006/22/ES sú členské štáty povinné 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 zintenzívňovaní zabezpečenia dodržiavania predpisov s cieľom dosiahnuť ciele právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú odvetvia cestnej dopravy, t. j. zlepšené pracovné podmienky, spravodlivá hospodárska súťaž a zvýšená bezpečnosť cestnej premávky. Balík opatrení v oblasti mobility I[32], ktorý bol prijatý v júli 2020 a začal sa uplatňovať (čiastočne) 20. augusta 2020, 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[33] s hlavným cieľom zabezpečiť spravodlivú pracovnú mobilitu na vnútornom trhu, začal so svojimi činnosťami zameranými 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 COVID-19 sa v roku 2020 nemohli uskutočniť mnohé plánované spoločné opatrenia na zabezpečenie dodržiavania predpisov. Ale ani v súvislosti s rokom 2019 neposkytli všetky členské štáty informácie o presnom počte zosúladených kontrol alebo ani vôbec neoznámili, či zosúladené kontroly vykonali. Zo 14 členských štátov, ktoré poskytli

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

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

33 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).

informácie o kontrolách[34], splnilo v období podávania správ požadovaný počet zosúladených kontrol 12 členských štátov[35].

Spolupráca medzi členskými štátmi sa týkala prevažne susediacich členských štátov. A tak ako v prípade posledného obdobia podávania správ väčšina členských štátov uviedla, že spolupráca sa uskutočňovala v rámci organizácie Euro Contrôle Route (ECR).

II. Prehľad o vykonávaní smernice 2002/15/ES

Podľa článku 13 smernice 2002/15/ES sú členské štáty povinné podávať každé dva roky správu o jej vykonávaní a uviesť stanoviská sociálnych partnerov.

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* vo vzťahu k všeobecnej smernici 2003/88/ES[36] 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 informovali o všeobecnom nedostatku vedomostí o právnych predpisoch týkajúcich sa času jazdy a pracovného času medzi zamestnávateľmi. Ako uviedli, pracovný čas mobilných pracovníkov sa zvyčajne kontroluje z hľadiska dodržiavania predpisov iba v rámci kontrol právnych predpisov o čase jazdy a vo všeobecnosti sa dostatočne nedodržiava.

Malta informovala, že v prípade vozidiel, ktoré nie sú povinné používať tachografy v súlade s výnimkou podľa článku 13 ods. 1 písm. e) nariadenia o čase jazdy, sa meranie pracovného času vykonáva pomocou existujúcich prostriedkov na meranie pracovného času vodiča, ako sú hodiny na evidenciu dochádzky.

Niekoľko členských štátov informovalo o nedostatku inšpektorov na kontrolovanie pracovného času. Talianske orgány poukázali na problém s plnením minimálnej požiadavky na 50 % kontrol v priestoroch podnikov. Hlavné problémy sú spôsobené mimoriadnou zložitosťou kontrol v odvetví a značným úsilím, ktoré sa vyžaduje, pokiaľ ide o ľudské zdroje. Počas inšpekcií v priestoroch podnikov sa okrem kontrol, ktoré sa týkajú dodržiavania

[34] Belgicko, Cyprus, Česko, Dánsko, Fínsko, Grécko, Holandsko, Chorvátsko, Malta, Portugalsko a Slovinsko. Maďarsko a Malta informovali, že nevykonali žiadne zosúladené kontroly.

[35] Francúzsko, Írsko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovensko, Španielsko a Taliansko.

[36] 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).

právnych predpisov EÚ v sociálnej oblasti, vykonávajú aj kontroly sociálneho zabezpečenia a platového postavenia pracovníkov.

Švédsko informovalo o metóde, ktorú kontrolné orgány používajú na monitorovanie dodržiavania tej časti právnych predpisov v sociálnej oblasti, o ktorej sociálni partneri uzavreli dohody, napr. o nočnej práci. V takýchto prípadoch švédske orgány nielen posielajú písomné žiadosti zamestnávateľom a samostatne zárobkovo činným vodičom, ale aj osobne kontaktujú kontrolovaných vodičov. Cieľom je zvýšiť informovanosť o predpisoch a vyvolať zmeny v správaní.

Niekoľko orgánov takisto uviedlo potrebu bližšieho objasnenia vymedzenia určitých pojmov v smernici 2002/15/ES. Jedna spolková krajina v Nemecku požadovala ďalšie objasnenie, ako riešiť „čakacie časy 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.

Na rozdiel od toho Bulharsko informovalo, že sa pri vykonávaní kontrol podľa smernice 2002/15/ES nestretlo so žiadnymi významnými problémami.

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 informovalo o súdnom výklade niektorých ustanovení smernice 2002/15/ES vnútroštátnymi súdmi v rokoch 2019 – 2020. Švédsko znovu uviedlo, že očakáva rozsudok vo veci týkajúcej sa vymedzenia zodpovedností 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. 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 transpozíciou smernice 2002/15/ES nevznikli vo všeobecnosti v Estónsku v rokoch 2019 – 2020 žiadne sociálne problémy.

Španielsko malo viacero súdnych sporov týkajúcich sa pracovného času, prestávok, časov pohotovosti a kolektívnych zmlúv týkajúcich sa napríklad výpočtu hodín, počas ktorých je pracovník k dispozícii zamestnávateľovi, platenia za viac ako 20 hodín pohotovosti a vyplácania denných diét.

4. Porušenia predpisov týkajúcich sa pracovného času

Iba 11 členských štátov[37] poskytlo kvantitatívne údaje o zistených porušeniach predpisov, aj keď niektoré údaje neboli celkom úplné. Ide o mierne vyšší počet v porovnaní s predchádzajúcim obdobím podávania správ, keď tieto informácie poskytlo deväť členských štátov[38]. Nedostatočný počet príspevkov neumožňuje vyvodiť závery na úrovni EÚ.

Niekoľko členských štátov uviedlo, že umožnili nápravu správania v stanovenej lehote, aby sa predišlo uloženiu sankcie. Orgány zabezpečujúce dodržiavanie predpisov prikročia k svojim sankciám len v prípadoch, ak sa nedostatok neodstráni. V tejto súvislosti odvetvie vo Švédsku oznámilo, že oceňuje neuplatňovanie priamych sankcií, pretože to zamestnávateľom a samostatne zárobkovo činným osobám poskytuje možnosť zavádzať nové spôsoby práce, a to použitím nových technológií alebo zmenou postupov v snahe zlepšiť dodržiavanie právnych predpisov.

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

V súlade s článkom 13 smernice 2002/15/ES desať členských štátov[39] jasne uviedlo, že na účely tohto podávania správ sa uskutočnili konzultácie so sociálnymi partnermi. Ide o mierne nižší počet v porovnaní s poslednou správou[40], 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 šiestich z desiatich členských štátov[41] boli názory sociálnych partnerov vyjadrené v samostatnom oddiele alebo odseku.

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

III. Prehľad o činnostiach na zabezpečenie dodržiavania smernice Rady 96/53/ES

1. Kontroly

V článku 10d ods. 1 smernice Rady 96/53/ES zmenenej smernicou EÚ 2015/719 sa od členských štátov vyžaduje, aby do 27. mája 2021 prijali špecifické opatrenia na automatické určenie vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke, ktoré pravdepodobne prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť a ktoré by ich príslušné orgány preto mali skontrolovať s cieľom zabezpečiť súlad s požiadavkami smernice o hmotnostiach a rozmeroch. Podľa informácií, ktoré poskytli členské štáty, Írsko a Nemecko používajú automatický vážiaci

[37] Cyprus, Česko, Fínsko, Luxembursko, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Slovensko, Španielsko a Taliansko.

[38] Cyprus, Česko, Fínsko, Francúzsko, Írsko, Luxembursko, Poľsko a Rakúsko.

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

[40] V poslednej správe bolo uvedených 12 členských štátov vrátane Spojeného kráľovstva.

[41] Francúzsko, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Švédsko a Taliansko.

systém minimálne od roku 2019. V článku 10d ods. 1 sa stanovuje aj možnosť používať automatické systémy na priame zisťovanie porušení a ukladanie sankcií, pričom v takom prípade sa tieto systémy certifikujú. Podľa informácií, ktoré poskytli členské štáty, sa žiadny členský štát nerozhodol pre inštaláciu certifikovaných systémov. Preto po tom, ako sa pomocou automatických systémov identifikujú ťažké úžitkové vozidlá v prevádzke, ktoré pravdepodobne prekročili maximálnu povolenú hmotnosť, musia sa takéto vozidlá podrobiť ďalšej cestnej kontrole hmotnosti certifikovanou váhou, aby sa zistili prípadné porušenia.

V článku 10d ods. 2 sa od členských štátov vyžaduje, aby každý kalendárny rok vykonali **náležitý počet kontrol hmotnosti** vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke, a to **pomerne k celkovému počtu vozidiel kontrolovaných každý rok** na územiach týchto štátov. V smernici Rady 96/53/ES sa však neuvádza výklad toho, čo možno považovať za „pomerne“, pričom sa určitý priestor na výklad toho, ako vykonajú tento predpis, ponecháva členským štátom na voľné uváženie. Na druhej strane sa smernicou Rady 96/53/ES od členských štátov nevyžaduje, aby oznamovali celkový počet vozidiel skontrolovaných každý rok na svojich územiach, čo by bolo potrebné na porovnanie a získanie informácií o skutočnom pomere vykonaných kontrol maximálnej hmotnosti.

1.1. Cestné kontroly

Celkovo sa **v rokoch 2019 a 2020 skontrolovalo** približne **17 miliónov vozidiel a jazdných súprav** (11 350 448 vozidiel v roku 2019 a 5 810 609 v roku 2020) **pri cestných kontrolách** na územiach 19 členských štátov, ktoré poskytli úplné alebo čiastočné údaje. Počet vykonaných kontrol je veľmi nerovnomerný: Írsko vykonalo najväčší počet kontrol (približne 12,6 milióna kontrol), s veľkým odstupom nasledovalo Poľsko (približne 3 milióny kontrol) a Taliansko (takmer 600 000 kontrol). Možno to pripísať používaniu výlučne automatických vážiacich systémov v Írsku[42].

Podľa porovnateľných dátových súborov zo 16 členských štátov[43] sa počet kontrol na ich územiach zvýšil o 2 %.

1.2.Porušenia predpisov

V 19 členských štátoch **sa zistilo vyše pol milióna porušení predpisov v prípade prekročenia maximálnej hmotnosti alebo maximálnej hmotnosti na nápravu** (285 065 porušení predpisov v roku 2019 a 287 547 v roku 2020).

Podľa porovnateľných dátových súborov v 16 členských štátoch[44] za obdobie 2017 – 2018 sa počet porušení predpisov zistených na ich územiach v období 2019 – 2020 zväčšil o 4 %.

---

42 Všetky kontroly vykázané Írskom sa vykonávajú prostredníctvom systémov váženia za jazdy (WIM – Weigh in Motion).

43 Členské štáty, ktoré predložili svoje vnútroštátne údaje za úplné obdobie 2017 – 2018, boli Belgicko, Bulharsko, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Grécko, Holandsko, Lotyšsko, Luxembursko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Slovensko, Slovinsko, Španielsko a Taliansko.

44 Členské štáty, ktoré predložili svoje vnútroštátne údaje za úplné obdobie 2017 – 2018, boli Belgicko, Bulharsko, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Grécko, Holandsko, Lotyšsko, Luxembursko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Slovensko, Slovinsko, Španielsko a Taliansko.

Celkovo bolo podľa dostupných údajov **3,3 % kontrolovaných vozidiel alebo jazdných súprav preťažených**. Tento percentuálny podiel sa pohybuje od 4,9 % v roku 2019 do 2,5 % v roku 2020, čo by vzhľadom na podobný počet kontrol vykonaných v týchto dvoch rokoch mohlo naznačovať, že sa posilnilo dodržiavanie predpisov o hmotnosti. Čísla sa však medzi členskými štátmi veľmi líšia a existujú aj ďalšie okolnosti, ako sú miesta, dni a časy zvolené na cestné kontroly a skúsenosti/odborná príprava úradníkov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov, ktorí vykonávajú kontroly, čo môže podľa informácií, ktoré poskytli členské štáty, významne ovplyvniť účinnosť takýchto kontrol. Ako príklad rozdielov medzi členskými štátmi uvádzame Estónsko, ktoré vykazuje 2 166 zistených porušení predpisov z 2 929 vykonaných kontrol (72,2 % účinnosť), kým Poľsko vykazuje 7 217 zistených porušení predpisov z 3 050 851 vykonaných kontrol (0,2 % účinnosť).

IV. 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, sa v rokoch 2019 – 2020 v porovnaní s rokmi 2017 – 2018 nemení.

Priame porovnanie vykonávania a zabezpečenia dodržiavania predpisov EÚ v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, v dvoch vykazovaných obdobiach, 2017 – 2018 a 2019 – 2020, však nie je možné vzhľadom na špecifickú situáciu súvisiacu s krízou COVID-19 a skutočnosť, že od Spojeného kráľovstva sa už nevyžaduje, aby podávalo správy o svojich činnostiach na zabezpečenie dodržiavania predpisov.

Kríza COVID-19 mala negatívny vplyv na počet kontrol a zosúladených činností vykonávaných členskými štátmi. Napriek tomu možno spomenúť niektoré trendy.

Počet skontrolovaných pracovných dní stále klesá. V porovnaní s predchádzajúcimi obdobiami podávania správ sa v celej EÚ zmenšil vykázaný počet vozidiel, ako aj vykázaný počet vodičov skontrolovaných pri cestných kontrolách. Klesol aj počet dopravných podnikov, v priestoroch ktorých boli vykonané kontroly. Zároveň sa zmenil pomer pracovných dní skontrolovaných pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov v prospech kontrol v priestoroch podnikov (60 % pri cestných kontrolách a 40 % pri kontrolách v priestoroch podnikov, zatiaľ čo v poslednej správe to bolo 73 % a 27 %), čo je pozitívny vývoj, ktorým sa pomer týchto dvoch druhov kontrol približuje k právnym požiadavkám.

Počet porušení predpisov zistených tak pri kontrolách v priestoroch podnikov, ako aj cestných kontrolách sa v porovnaní s poslednou správou zmenšil, čo možno vysvetliť zníženým počtom vykonaných kontrol. 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 *ad hoc*. Miera zistenia pri kontrolách v priestoroch podnikov sa však znížila v porovnaní s posledným obdobím podávania správ.

Miery zistenia porušenia predpisov sa v rámci EÚ významne líšia (od 0,12 do 8,39). Táto skutočnosť v kombinácii s trendom klesajúceho počtu skontrolovaných pracovných dní a obmedzenými kapacitami na zabezpečenie dodržiavania predpisov (ľudské a finančné zdroje, zručnosti a kontrolné zariadenia) v členských štátoch naznačujú nevyhnutnosť vykonávania adresnejších kontrol. Prístup k údajom, ako je hodnota rizikovosti, má pri cestnej kontrole veľký význam najmä v tom, že umožňuje vykonávanie adresnejších kontrol a znižuje počet zbytočných „čistých" kontrol, t. j. kontrol, pri ktorých sa nezistí žiadne porušenie predpisov. Prístup cestných inšpektorov k údajom o hodnote rizikovosti je povinný v súlade s novými požiadavkami zavedenými balíkom opatrení v oblasti mobility I[45]. Komisia prijme vykonávací akt o spôsoboch tohto prístupu[46]. Komisia okrem toho preskúma, 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).

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.

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

Pokiaľ ide o vykonávanie smernice 2002/15/ES, nedostatok podrobných 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 13 smernice 2002/15/ES.

Pokiaľ ide o **vykonávanie smernice Rady 96/53/ES**, nedostupnosť informácií z mnohých členských štátov **sťažuje vyvodenie záverov**. Vzhľadom na túto skutočnosť všeobecný výsledok ukazuje, že hoci sa celkové úrovne zabezpečenia dodržiavania predpisov a súladu za roky 2019 – 2020 mierne zvýšili (o 2 % viac kontrol a o 4 % viac zistených porušení predpisov v porovnaní s rokmi 2017 – 2018), existujú **podstatné rozdiely medzi členskými štátmi**, pokiaľ ide o počet kontrol a zistených porušení predpisov v danom období.

Tieto rozdiely možno zaznamenať aj pri efektívnosti kontrol meranej ako percentuálny podiel zistených porušení predpisov na vykonanú kontrolu.

---

[46] V súlade s článkom 16 ods. 6 nariadenia (ES) č. 1071/2009 zmeneného nariadením (EÚ) 2020/1055.

Vzhľadom na to, že systémy váženia za jazdy musia byť zavedené vo všetkých členských štátoch od 27. mája 2021, budúca analýza údajov a porovnanie so súčasnými dátovými súbormi budú kľúčové na vyvodenie záverov o výkonnosti a účinnosti týchto automatických systémov.

Nemožno vyvodiť žiadny všeobecný záver, pokiaľ ide o **vhodnosť a primeranosť kontrol maximálnej hmotnosti**. Dôvodom na jednej strane je nedostupnosť objektívnych jednotných kritérií na vymedzenie „primeranosti“ v právnom predpise. Na rozdiel od 3 % kritérií stanovených v článku 2 smernice 2006/22/ES sa v smernici Rady 96/53/ES ponecháva členským štátom určitý priestor na voľné uváženie, pokiaľ ide o spôsob vykonávania tohto pravidla. Na druhej strane sa v smernici o hmotnostiach a rozmeroch od členských štátov nevyžaduje, aby oznamovali celkový počet vozidiel skontrolovaných každý rok na ich území, čo bráni posúdeniu primeranosti kontrol hmotnosti aj z hľadiska toho, že existuje konštantný pomer, t. j. že čím viac vozidiel sa skontroluje na území členského štátu, tým viac kontrol týkajúcich sa hmotnosti vozidiel bude potrebné vykonať.

Komisia je presvedčená, 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[47], 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 sa diaľkovou včasnou detekciou možnej manipulácie a zneužitia orgánom zabezpečujúcim dodržiavanie predpisov poskytne nástroj na výber vozidiel, ktoré majú skontrolovať. Týmto všetkým by sa mal znížiť počet zbytočných kontrol a mali by sa ušetriť zdroje tak na strane orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov, ako aj vodičov.

Komisia bude s pomocou členských štátov naďalej monitorovať vykonávanie 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.

Komisia trvá na tom, že je dôležité, aby členské štáty predkladali úplné dátové súbory o vykonávaní smernice 2002/15/ES a zabezpečení jej dodržiavania, ako aj o zabezpečení dodržiavania smernice Rady 96/53/ES, ktoré sa budú poskytovať pre ďalšie vykazované obdobie, aby sa splnili požiadavky stanovené v článku 13 smernice 2002/15/ES, článku 10g smernice Rady 96/53/ES a článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006.

[47] 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).