EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 7. 3. 2017
COM(2017) 117 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 2013 – 2014

(28. správa Komisie o vykonávaní právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy)
{SWD(2017) 100 final}

I. Úvod

V tejto správe sa preskúmava, ako členské štáty vykonávajú štyri navzájom prepojené legislatívne akty, ktorými sa zavádzajú sociálne pravidlá v oblasti cestnej dopravy a režim ich presadzovania. Ide o tieto legislatívne akty: nariadenie (ES) č. 561/2006[1], v ktorom sa stanovujú pravidlá týkajúce sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku vodičov z povolania; smernica 2006/22/ES[2], v ktorej sa stanovujú minimálne požiadavky na presadzovanie týchto pravidiel; nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85[3] o záznamovom zariadení, t. j. hlavnom nástroji na kontrolu dodržiavania sociálnych pravidiel zo strany vodičov, a smernica 2002/15/ES[4], v ktorej sa stanovujú doplňujúce ustanovenia o organizácii pracovného času osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (ďalej len „smernica o pracovnom čase v cestnej doprave“). Komisia v súčasnosti hodnotí nariadenie (ES) č. 561/2006 a v roku 2017 plánuje v rámci iniciatívy pre cestnú dopravu predložiť návrh na cielenú revíziu.

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 tohto nariadenia a o vývoji v predmetných oblastiach. V článku 13 smernice 2002/15/ES sa stanovuje, že členské štáty by mali Komisii podávať správy o vykonávaní tejto smernice, v ktorých uvedú aj stanoviská sociálnych partnerov. Správy k smernici 2002/15/ES a nariadeniu (ES) č. 561/2006 sa môžu predkladať v jednom spoločnom dokumente, keďže oba tieto legislatívne akty sa vzťahujú na rovnaké dvojročné vykazované obdobie a stanovujú sa v nich doplňujúce pravidlá pre vodičov z povolania zamestnaných v cestnej preprave tovaru alebo osôb.

Táto správa sa týka obdobia od 1. januára 2013 do 31. decembra 2014. Opiera sa predovšetkým o správy jednotlivých štátov, ktoré sa mali predložiť do 30. septembra 2015. Jej cieľom je poskytnúť prehľad o tom, akým spôsobom členské štáty vykonali uvedený súbor legislatívnych aktov, a upozorniť na kľúčové výzvy v oblasti presadzovania a uplatňovania platných pravidiel. Táto správa obsahuje tak kvantitatívne, ako aj kvalitatívne údaje o kontrolách vykonaných na cestách a v priestoroch podnikov a o zistených porušeniach predpisov, ako aj informácie o vykonávaní smernice o pracovnom čase v cestnej doprave. Správu Komisie dopĺňa pracovný dokument útvarov Komisie, ktorý obsahuje doplňujúce

[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 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 36).

[3] Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8), ktoré bolo zrušené nariadením 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).

[4] 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).

informácie o sankciách a o spolupráci medzi členskými štátmi, pripomienky orgánov presadzovania práva a podrobné štatistické údaje.

Správa pozostáva zo štyroch oddielov, ktoré sa týkajú rôznych aspektov vykonávania sociálnych právnych predpisov. V oddiele I sa poskytuje prehľad o kvalite a včasnosti predkladania údajov jednotlivých štátov. Oddiel II obsahuje kompletnú analýzu kvantitatívnych údajov o vykonaných kontrolách a zistených porušeniach predpisov, ktoré poskytli jednotlivé štáty, kým v oddiele III sa poskytuje opisný prehľad o tom, akým spôsobom členské štáty vykonali smernicu 2002/15/ES. V oddiele IV sa uvádzajú hlavné závery.

Ciele a kľúčové ustanovenia sociálnych právnych predpisov v cestnej doprave, ako aj ďalšie aspekty a podrobné štatistiky o výsledkoch vykonaných kontrol sú opísané v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý je pripojený k tejto správe.

Predkladanie údajov

Vnútroštátne správy o vykonávaní ustanovení smernice 2002/15/ES a nariadenia (ES) č. 561/2006 by sa mali predkladať prostredníctvom štandardného tlačiva uvedeného v rozhodnutí Komisie 2009/810/ES[5]. Toto štandardné tlačivo spája požiadavky na podávanie správ podľa týchto dvoch legislatívnych aktov a vďaka interaktívnemu formátu na podávanie správ umožňuje zhromažďovať kvantitatívne a kvalitatívne údaje, ktoré sú dôležitými vstupmi pre túto správu.

Komisia poznamenáva, že správy členských štátov boli vo všeobecnosti o niečo kvalitnejšie a boli predložené včas vo väčšej miere než v predchádzajúcich rokoch. Týka sa to najmä údajov o vykonávaní nariadenia (ES) č. 561/2005. Komisia však nabáda k ďalším zlepšeniam vo vnútroštátnom procese zberu údajov. Podrobnejšia charakteristika predkladaných údajov je súčasťou pracovného dokumentu útvarov Komisie, ktorý je pripojený k tejto správe (ďalej len „sprievodný dokument“).

Členské štáty okrem toho Komisiu informovali o udelených výnimkách z uplatňovania ustanovení o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku v súlade s článkom 13 nariadenia (ES) č. 561/2006. Aktualizovaný zoznam výnimiek je súčasťou sprievodného dokumentu a je dostupný na webovom sídle Komisie[6].

II. Analýza údajov o vykonávaní nariadenia (ES) č. 561/2006

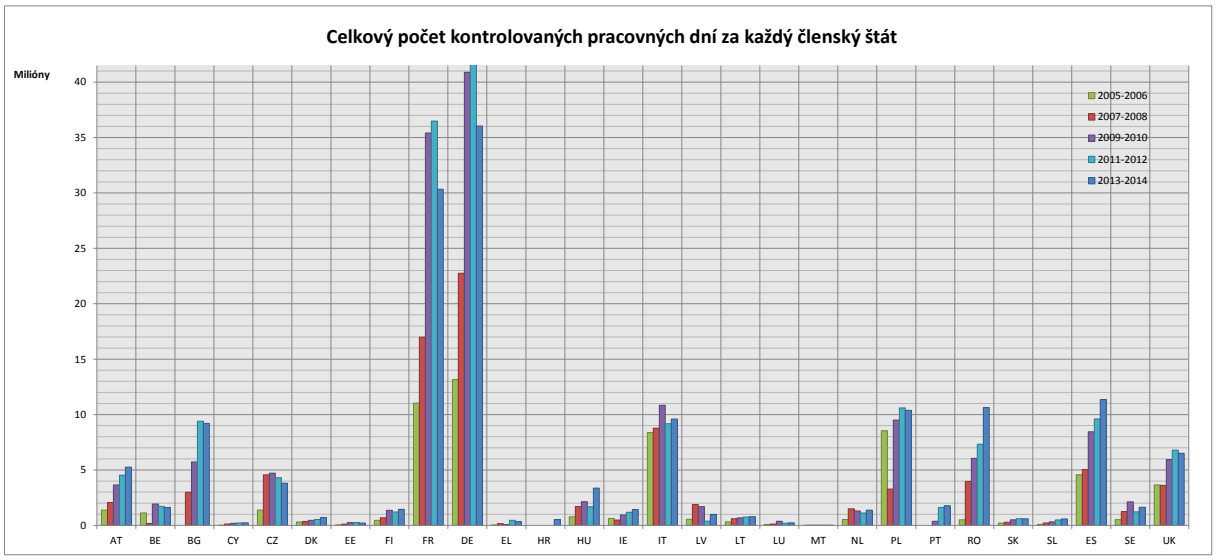
1. Kontroly

Podľa článku 2 smernice 2006/22/ES by členské štáty mali organizovať systém vhodných a pravidelných kontrol, a to cestných kontrol, ako aj kontrol v priestoroch podnikov vo všetkých kategóriách dopravy. Tieto kontroly by mali každý rok obsiahnuť veľký

[5] Rozhodnutie Komisie 2009/810/ES z 22. septembra 2008 o vyhotovení štandardného tlačiva na podávanie správ uvedeného v článku 17 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 289, 5.11.2009, s. 9).

[6] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/driving_time/doc/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

a reprezentatívny podiel mobilných pracovníkov, vodičov, podnikov a vozidiel. V článku 2 ods. 3 sa vyžaduje, aby minimálny počet kontrol v rokoch 2013 a 2014 zahŕňal aspoň 3 % dní odpracovaných vodičmi vozidiel, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006[7].



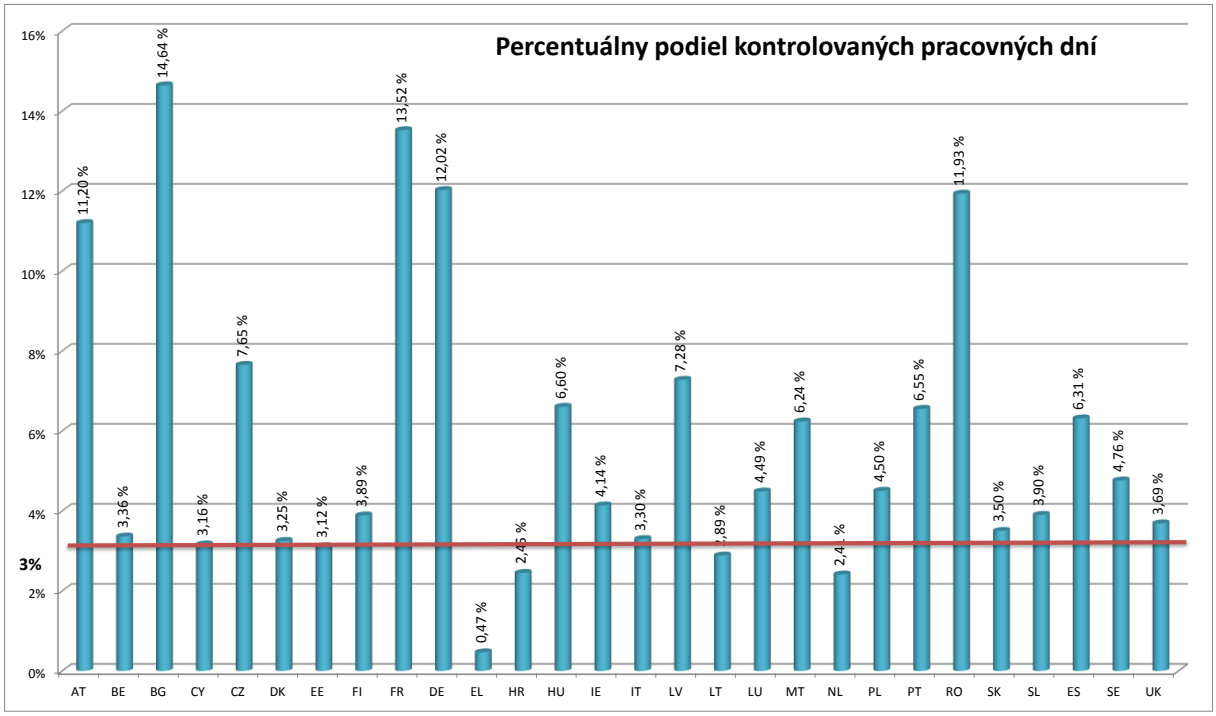
Graf č. 1 – Celkový počet kontrolovaných pracovných dní za každý členský štát

V grafe č. 1 sa uvádza prehľad počtu kontrolovaných pracovných dní v každom členskom štáte v tomto a v predchádzajúcom vykazovanom období. **V priemere sa celkový počet kontrolovaných pracovných dní v EÚ znížil o 4,8 % zo 158,6 na 151 miliónov kontrolovaných pracovných dní**. Okrem toho treba poznamenať, že toto vykazované obdobie po prvýkrát zahŕňalo údaje z Chorvátska, čím sa počet kontrolovaných pracovných dní zvýšil o 0,5 milióna.

Hoci celkový počet kontrol zostáva vysoký, v rokoch 2013 – 2014 sa počty vo všeobecnosti znížili. Pri bližšom pohľade na počet pracovných dní, ktoré boli skutočne skontrolované, vo vzťahu k minimálnemu počtu pracovných dní, ktoré sa majú skontrolovať (graf č. 2), je zrejmé, že väčšina členských štátov vykonala viac kontrol, ako sa vyžaduje v smernici 2006/22/ES. Štyri členské štáty nedodržali minimálny počet: konkrétne Chorvátsko, Litva, Holandsko a Grécko. Kým prvé tri členské štáty dosahovali úrovne mierne pod minimálnym počtom, v Grécku je rozdiel medzi minimálnym počtom a počtom vykázaných kontrol stále značný. Komisia bude preto pokračovať v monitorovaní vývoja v týchto členských štátoch a podnikne kroky na zabezpečenie správneho uplatňovania smernice 2006/22/ES, pričom začne od najvážnejších prípadov.

[7] Minimálna miera kontrol sa vypočítava pre každý členský štát zvlášť na základe celkového počtu odpracovaných dní na vodiča za dvojročné obdobie a celkového počtu vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia. Tieto dva faktory sa vynásobia a výsledkom je celkový počet dní odpracovaných vodičmi vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti týchto nariadení, a 3 % z tohto počtu by mali predstavovať minimálny počet kontrol, ktoré by sa mali vykonať v každom členskom štáte.

Podrobné údaje o dodržiavaní uvedeného minimálneho počtu sú uvedené v sprievodnom dokumente.



Graf č. 2: Percentuálny podiel kontrolovaných pracovných dní za každý členský štát

Pokiaľ ide o typ kontrol, v článku 2 smernice 2006/22/ES sa stanovuje pomer medzi počtom cestných kontrol (vyjadrený v počte pracovných dní, ktoré sa majú skontrolovať), ktoré by mali predstavovať minimálne 30 %, a kontrol v priestoroch podnikov, ktoré by mali predstavovať minimálne 50 %. Je potrebné zdôrazniť, že podľa článku 2 smernice 2006/22/ES výpočet tohto podielu vychádza z počtu kontrol, ktoré každý štát skutočne vykonal, a nie z minimálneho počtu pracovných dní, ktoré sa majú skontrolovať. V tomto vykazovanom období sa väčšina kontrol vykonala na cestách. **V priemere 77 % všetkých kontrol bolo vykonaných na cestách, čo predstavuje mierne zlepšenie oproti 80 % v predchádzajúcom vykazovanom období.** Minimálny podiel cestných kontrol 30 % nedosiahlo iba Írsko.

1.1 Cestné kontroly

Celkovo bolo v období rokov 2013 a 2014 počas cestných kontrol skontrolovaných viac ako 6,6[8] milióna vozidiel a približne 7,4 milióna vodičov. Tieto hodnoty predstavujú zníženie o 23,9 % a 15 % v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím a sú pokračovaním klesajúceho trendu zaznamenaného v predchádzajúcich správach. Dôvod, prečo je počet kontrolovaných vodičov vyšší než počet vozidiel, je dvojaký: jednak môžu byť vo vozidlách prítomní dvaja vodiči a jednak v tomto smere chýbajú údaje o počte vozidiel skontrolovaných počas cestných kontrol v Dánsku.

[8] Dánsko neposkytlo údaje o počte vozidiel skontrolovaných počas cestných kontrol.

Pokles celkového počtu vodičov skontrolovaných počas cestných kontrol o 15 % nezodpovedá príslušnému nárastu počtu vodičov skontrolovaných v priestoroch podnikov, čo znamená celkové zníženie počtu vodičov skontrolovaných na cestách i v priestoroch podnikov o 13 %.

Kontroly v členských štátoch sa väčšinou týkali domácich vozidiel a vodičov, pričom predstavovali 65 % všetkých vozidiel a 64 % všetkých vodičov skontrolovaných pri cestných kontrolách. V šiestich členských štátoch, konkrétne v Belgicku, vo Francúzsku, v Luxembursku, na Malte, v Rakúsku a Slovinsku to bolo naopak a predmetom kontrol bolo viac zahraničných vozidiel. V niektorých prípadoch to možno vysvetliť veľkosťou alebo zemepisnou polohou týchto členských štátov. Podrobné údaje sú uvedené v sprievodnom dokumente. Vzhľadom na to, že nediskriminácia je jednou zo základných zásad zmlúv EÚ a kľúčovou požiadavkou pri vykonávaní cestných kontrol[9], môže Komisia zvážiť prijatie vhodných opatrení s cieľom zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s vodičmi a prevádzkovateľmi v členských štátoch, v ktorých boli kontrolám podrobovaní častejšie zahraniční vodiči a prevádzkovatelia.

1.2 Kontroly v priestoroch podnikov

Počet podnikov skontrolovaných členskými štátmi zostal stabilný. V porovnaní s vykazovaným obdobím 2011 – 2012 sa zaznamenal nárast približne o 1 %. Je však potrebné brať do úvahy skutočnosť, že táto správa po prvýkrát obsahuje údaje z Chorvátska a Fínska. V tomto vykazovanom období to bolo 147 606 skontrolovaných podnikov, čo predstavovalo 756 tisíc vodičov v celej EÚ. V priestoroch podnikov bolo skontrolovaných viac ako 34,4 milióna pracovných dní, čo znamená, že miera rastu sa spomalila, pretože medzi vykazovanými obdobiami 2009 – 2010 a 2011 – 2012 predstavovala 17 %, zatiaľ čo medzi týmto a posledným vykazovaným obdobím predstavovala 11 %. Na základe toho, že porovnateľný počet skontrolovaných podnikov bol sprevádzaný zvýšeným počtom skontrolovaných pracovných dní, možno preto predpokladať, že ak ostatné faktory ostali stabilné, účinnosť kontrol v priestoroch podnikov sa výrazne zvýšila.

2. Porušenia predpisov

Všetky členské štáty poskytli údaje o zistených porušeniach predpisov, hoci s rôznou mierou podrobnosti. **Klesajúci trend počtu porušení predpisov, ktorý sa začal od predchádzajúceho obdobia 2011 – 2012, sa zachoval a v tomto vykazovanom období sa oproti predchádzajúcemu obdobiu zaznamenal pokles počtu zistených porušení predpisov o 15 %.** V absolútnom vyjadrení to znamená pokles z približne 3,9 milióna vykázaného v období rokov 2011 – 2012 na približne 3,3 milióna v tomto vykazovanom období. Tento pokles vyplýva z výrazného poklesu počtu porušení predpisov zistených v priestoroch podnikov o 25 % spoločne s poklesom pri cestných kontrolách o 7,7 %.

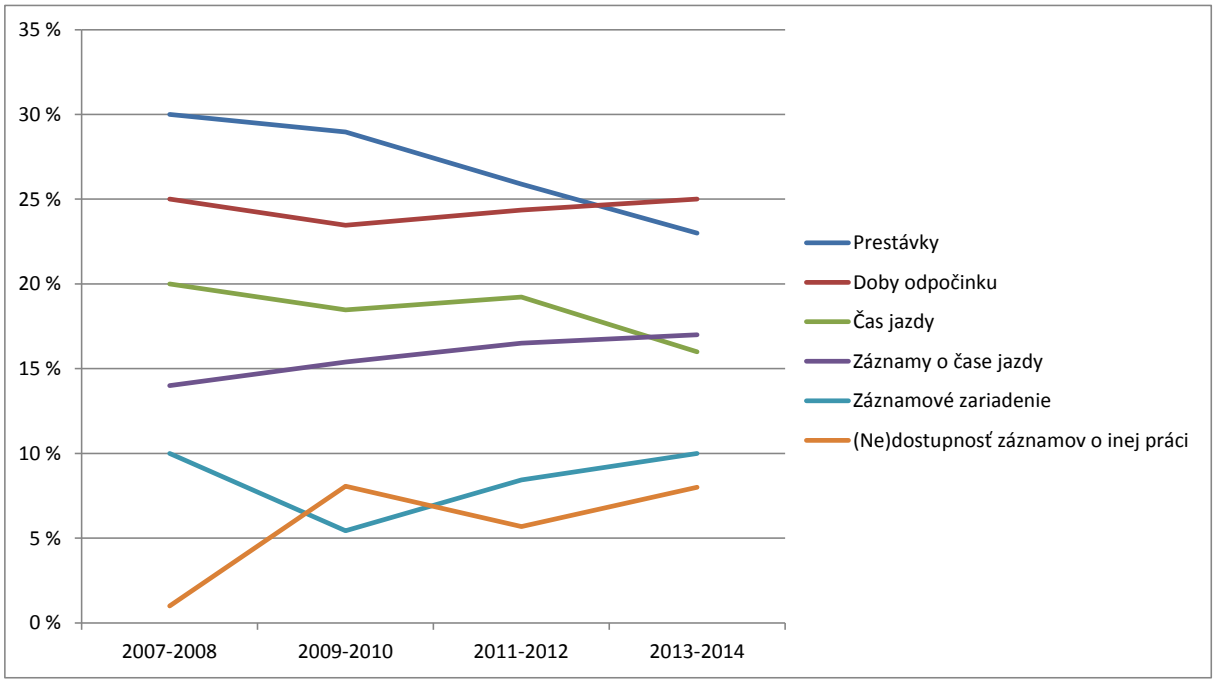
Táto zmena by mohla naznačovať zlepšenie v dodržiavaní ustanovení sociálnych právnych predpisov, a to vďaka dobre zavedeným postupom ich presadzovania a väčšej informovanosti vodičov o týchto predpisoch. Tento pozitívny účinok by však mohol byť oslabený poklesom počtu skontrolovaných pracovných dní o 4,8 % alebo inými faktormi, ako je manipulácia s tachografom, ktorou sa skresľujú zistenia kontrol.

[9] Článok 4.4 smernice 2006/22/ES.

Z ďalej uvedenej tabuľky vyplýva, že pomery medzi jednotlivými kategóriami porušení predpisov zostávajú na podobných úrovniach ako v predchádzajúcich vykazovaných obdobiach. Mierny pokles zaznamenaný pri porušeniach predpisov v súvislosti s prestávkami a časom jazdy je vyvážený zvýšeniami počtu porušení predpisov v súvislosti s dobami odpočinku, nedostatkom záznamov o inej práci a porušeniami predpisov týkajúcich sa záznamového zariadenia.

Obdobie	**Prestávky**	**Doby odpočinku**	**Čas jazdy**	**Záznamy o čase jazdy**	**Záznamové zariadenie**	**(Ne)dostupnosť záznamov o inej práci**
2013 – 2014	23 %	25 %	16 %	17 %	10 %	8 %
2011 – 2012	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009 – 2010	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007 – 2008	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

Tabuľka č. 1 – Kategórie porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov

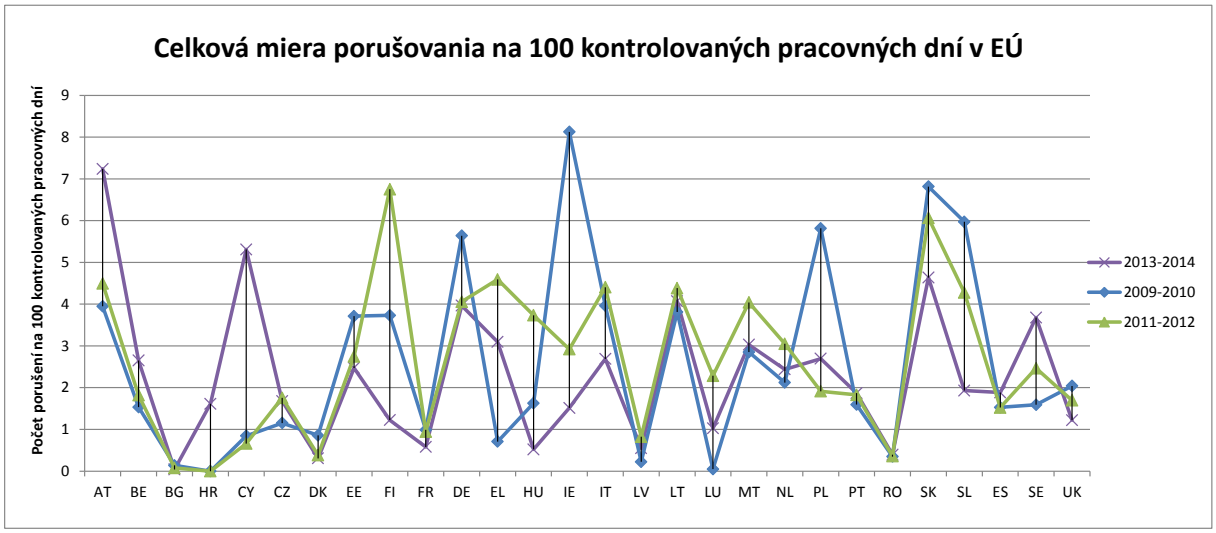


Graf č. 3 – Kategórie porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov

Kategórie porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov sú opísané zvlášť v sprievodnom dokumente.

V porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím priemerná miera zistených porušení predpisov v rokoch 2013 – 2014 klesla, a to o 11 %, čo zodpovedalo 2,17 porušeniam predpisov na 100 skontrolovaných pracovných dní. Zdá sa, že kontroly v priestoroch podnikov sú naďalej účinnejšie než cestné kontroly vykonávané *ad hoc*, pretože miera zistenia porušení predpisov v priestoroch podnikov je dvakrát vyššia než pri cestných kontrolách. Je však potrebné poznamenať, že v predchádzajúcom vykazovanom období bola miera zistenia porušení predpisov v priestoroch podnikov trikrát vyššia ako pri cestných kontrolách a v období rokov 2009 – 2010 bola päťkrát vyššia. Táto zmena je najmä dôsledkom významného poklesu miery zistenia porušení predpisov v priestoroch podnikov z 5,29 v rokoch 2011 – 2012 na 3,54 v tomto vykazovanom období. Pokiaľ ide o mieru zistenia porušenia predpisov v priestoroch podnikov na 100 skontrolovaných dní, sú medzi členskými štátmi značné rozdiely, a to od 0,02 v Bulharsku, 0,03 v Lotyšsku a Portugalsku po 14,01 v Nemecku a 7,65 v Holandsku.

Zdá sa, že na zmenu priemernej miery zistenia porušenia predpisov v priestoroch podnikov v EÚ má vplyv významný pokles (o 29 % medzi predchádzajúcim a týmto vykazovaným obdobím) počtu nahlásených prípadov porušenia predpisov v priestoroch podnikov už druhýkrát za sebou v Nemecku, na ktoré aj v tomto vykazovanom období pripadá najväčší podiel všetkých porušení predpisov zistených v priestoroch podnikov v Európe (51 %).



Graf č. 4 – Počet zistených porušení predpisov na 100 kontrolovaných pracovných dní v rokoch 2009 – 2010, 2011 – 2012 a 2013 – 2014

Napriek rôznym výkyvom v počte zistených porušení predpisov za vykazované obdobie v rôznych členských štátoch[10] možno v priemere pozorovať zjavný pokles vykázaných porušení predpisov. Miery zistenia porušení predpisov v členských štátoch sú podrobne opísané v sprievodnom dokumente. Tieto **rozdiely v mierach zistenia porušení predpisov**

[10] Podrobné informácie o zmenách v konkrétnych členských štátoch sú uvedené v sprievodnom dokumente.

poukazujú na to, že Európska únia má ďaleko od vytvorenia priestoru harmonizovaného presadzovania, a to z dôvodu rozdielnych prostriedkov presadzovania a postupov pri kontrole dodržiavania právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy, ako aj odlišných systémov sankcií.

2.1 Porušenia predpisov zistené pri cestných kontrolách

V období rokov 2013 – 2014 bolo na európskej úrovni pri cestných kontrolách zistených 2,05 milióna prípadov porušenia predpisov, čo predstavuje 63 % všetkých zistených porušení predpisov tak na cestách, ako aj v priestoroch podnikov. V kvantitatívnom vyjadrení to znamená pokles o takmer 172 tisíc prípadov, t. j. o 7,7 %, v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím. Na každých 100 kontrolovaných pracovných dní bolo zistených 1,77 porušení predpisov oproti 1,74 v predchádzajúcom vykazovanom období.

V priemere bolo 66 % prípadov porušení predpisov zistených kontrolami domácich vodičov[11], čo zodpovedá 66 % podielu kontrolovaných domácich vodičov v Európe. V niektorých členských štátoch bol však prevažný počet porušení predpisov zistený kontrolami zahraničných vodičov alebo vozidiel. Konkrétne je to tak v Luxembursku (78 %), vo Švédsku (67 %), v Litve (65 %), Belgicku (64 %), Bulharsku (59 %), Slovinsku (58 %), Rakúsku (58 %) a vo Francúzsku (54 %).

Tento trend je možné vysvetliť skutočnosťou, že všetky uvedené členské štáty s výnimkou Bulharska, Litvy a Švédska vykonávali viac kontrol zahraničných vodičov. V prípade uvedených troch členských štátov sú porušenia predpisov zistené u cudzích štátnych príslušníkov nepomerne častejšie. V prípade Bulharska sa 36 % skontrolovaných zahraničných vodičov dopustilo 59 % porušení predpisov, v prípade Švédska sa zahraničných vodičov týkalo 42 % kontrol, ktorých výsledkom bolo 67 % zistených porušení predpisov, a v prípade Litvy sa 44 % skontrolovaných zahraničných vodičov dopustilo 65 % porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách. Nárast porušení predpisov spáchaných cudzími štátnymi príslušníkmi by sa mohol považovať za alarmujúci vo Švédsku, kde pomer neustále rastie z 31 % v rokoch 2009 – 2010 na 57 % v rokoch 2011 – 2012 a 67 % v tomto vykazovanom období.

2.2 Porušenia predpisov zistené pri kontrolách v priestoroch podnikov

Počas tohto vykazovaného obdobia členské štáty celkovo oznámili viac ako 1,2 milióna porušení predpisov zistených v priestoroch podnikov, čo predstavuje 37 % celkového počtu prípadov porušení predpisov. To znamená pokles o 25 % v porovnaní s predchádzajúcim dvojročným obdobím. Tieto údaje by sa mali vnímať v kontexte stabilného počtu skontrolovaných podnikov, ktorý sa zvýšil o 1 %[12]. Ak zohľadníme tieto dva aspekty, v dodržiavaní sociálnych predpisov možno badať trvalé zlepšovanie.

Pokiaľ ide o frekvenciu oznámených porušení predpisov za 100 kontrolovaných pracovných dní, európsky priemer vykazuje pozitívny trend, pretože klesol z 8,65 v rokoch 2009 – 2010 na 5,29 v rokoch 2011 – 2012 a na 3,54 v tomto vykazovanom období. Tento pokles

[11] V Dánsku dosiahol počet porušení predpisov zistených v súvislosti s cudzími štátnymi príslušníkmi 90 %. Tento výsledok však nie je reprezentatívny vzhľadom na významný počet chýbajúcich údajov, z ktorých sa pri výpočte vychádzalo. Tento údaj sa preto do európskeho priemeru nezapočítal.

[12] Tento nárast možno vysvetliť ako výsledok toho, že po prvýkrát boli zahrnuté údaje z Chorvátska a Fínska.

frekvencie zistených porušení predpisov môže naznačovať, že všetky činnosti zamerané na lepšie dodržiavanie sociálnych predpisov v cestnej doprave začínajú prinášať výsledky.

III. Analýza údajov o vykonávaní smernice o pracovnom čase v cestnej doprave (smernica 2002/15/ES)

1. Úvod

Táto kapitola sa zaoberá vykonávaním smernice 2002/15/ES (nazývanej aj „smernica o pracovnom čase v cestnej doprave“) v členských štátoch v období rokov 2013 – 2014. Podľa článku 13 tejto smernice sú členské štáty povinné predkladať každé dva roky Komisii správu o vykonávaní smernice, v ktorej uvedú aj stanoviská zamestnancov a zamestnávateľov na vnútroštátnej úrovni. Opisné časti týkajúce sa transpozície tejto smernice do vnútroštátneho práva členských štátov, názory zainteresovaných strán na vykonávanie a monitorovanie, kontrolné opatrenia v členských štátoch a problémy súvisiace s presadzovaním sú uvedené v sprievodnom dokumente.

2. Rozsah pôsobnosti smernice 2002/15/ES

V smernici sa stanovujú pravidlá, ktorými sa okrem iného upravujú primerané prestávky počas pracovného času, maximálny priemerný pracovný týždeň a nočná práca. Jej ustanoveniami sa dopĺňajú pravidlá týkajúce sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku stanovených v nariadení (ES) č. 561/2006.

Keďže táto smernica obsahuje 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[13] o pracovnom čase, ktorou sa stanovujú základné požiadavky na organizáciu pracovného času pre všetkých pracovníkov. Článok 31 Charty základných práv Európskej únie však obsahuje ustanovenia týkajúce sa pracovného času a pracovných podmienok, ktoré sa pri vykonávaní právnych predpisov EÚ musia dodržiavať. Na mobilných pracovníkov v cestnej doprave sa vzťahuje aj niekoľko ustanovení všeobecnej smernice o pracovnom čase, ktoré sa týkajú základnej ochrany pracovníkov, vrátane pravidiel týkajúcich sa ročnej dovolenky a bezplatnej zdravotnej prehliadky pre pracovníkov pracujúcich v noci.

3. Predkladanie správ jednotlivých štátov a ich kvalita

S cieľom uľahčiť členským štátom predkladanie správ, znížiť administratívnu záťaž a zabrániť prílišnému oneskoreniu pri predkladaní správ členských štátov vypracovala Komisia jednotné tlačivo na podávanie správ. Kvalita predkladaných správ sa však značne líši. Niekoľko členských štátov[14] poskytlo veľmi málo informácií alebo neúplné informácie alebo uviedlo, že v porovnaní s predchádzajúcim obdobím nenastali žiadne zmeny. Vnútroštátne správy z ostatných dvadsiatich členských štátov obsahovali informácie o vykonávaní smernice 2002/15/ES z hľadiska inštitucionálnej organizácie, problémov pri monitorovaní, ako aj určité štatistiky o vykonaných kontrolách a zistených porušeniach predpisov a všeobecné informácie o procese udeľovania sankcií. V dôsledku neúplnosti

[13] 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).

[14] Belgicko, Dánsko, Holandsko, Chorvátsko, Lotyšsko, Maďarsko, Portugalsko, Rumunsko.

predložených údajov však nemožno výsledky tejto analýzy považovať za reprezentatívne pre celú Európsku úniu.

4. Aspekty vykonávania v členských štátoch

Kým počas predchádzajúceho vykazovaného obdobia mnohé členské štáty informovali o zmenách svojho legislatívneho rámca s cieľom zahrnúť do jeho rozsahu pôsobnosti samostatne zárobkovo činných vodičov[15], v tomto vykazovanom období prišli dve oznámenia, a to z Malty a Poľska. Na Malte boli navrhnuté a čoskoro sa zverejnia zmeny predpisov o motorových vozidlách a predpisov o službách osobnej dopravy s cieľom plne transponovať požiadavky smernice, pokiaľ ide o zahrnutie samostatne zárobkovo činných vodičov. V Poľsku vstúpil 16. júla 2013 do platnosti zákon týkajúci sa pracovného času samostatne zárobkovo činných vodičov.

Smernica 2002/15/ES sa vníma ako kvalitný súbor opatrení, ktoré pomohli vymedziť pracovný čas a jeho obmedzenia. Nemecko konštatovalo, že smernica spolu s časmi jazdy a dobami odpočinku podľa nariadenia (ES) č. 561/2006 zabezpečovaním minimálnych podmienok pre organizáciu pracovného času v cestnej doprave prispieva k zaručeniu bezpečnosti a ochrany zdravia zamestnancov, ako aj k všeobecnej bezpečnosti na cestách v EÚ. Tieto pravidlá okrem toho zabraňujú narúšaniu hospodárskej súťaže vykorisťovaním zamestnancov. Nemecko sa preto domnieva, že neexistuje naliehavá potreba smernicu meniť. Podobne aj pracovná skupina zainteresovaných strán zriadená v Spojenom kráľovstve dospela k záveru, že by nebolo vhodné opätovne otvárať rokovania o právnych predpisoch týkajúcich sa pracovného času vodičov, pretože by hrozilo skomplikovanie daného režimu a zvýšenie záťaže s ním spojenej.

Niekoľko členských štátov však vyjadrilo obavy v súvislosti so zahrnutím samostatne zárobkovo činných vodičov do rozsahu pôsobnosti daných pravidiel. Fínsko sa domnieva, že povinnosti samostatne zárobkovo činných vodičov vyplývajúce zo smernice by sa mali zrušiť, pretože sa nimi vytvára zbytočná administratívna záťaž a v nariadení (ES) č. 561/2006 sa pre samostatne zárobkovo činných vodičov stanovujú dostatočné pravidlá. Belgicko uviedlo, že v praxi je takmer nemožné kontrolovať uplatňovanie pravidiel, pretože nie je žiaduce obťažovať samostatne zárobkovo činných vodičov kontrolami. Na ďalšie ťažkosti pri kontrole samostatne zárobkovo činných vodičov upozornilo Bulharsko, ktoré poukázalo na problém výberu vodičov, u ktorých sa vykoná kontrola, keďže neexistuje žiadny oficiálny zoznam, kde by bol uvedený počet samostatne zárobkovo činných vodičov alebo to, kde sa nachádzajú. Podľa bulharského práva sa na samostatne zárobkovo činných vodičov nevzťahuje povinnosť viesť záznamy o pracovnom čase a pracovných podmienkach, ktoré možno kontrolovať v priestoroch ich podnikov, a určiť osobu, ktorá bude poverená predložením týchto záznamov na požiadanie inšpektorátu práce. Bulharský inšpektorát práce okrem toho nemôže vydať záväzné pokyny pre samostatne zárobkovo činných vodičov.

Napriek ostatným uvedeným problémom súvisiacim s monitorovaním dodržiavania pravidiel (opísaným v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý je pripojený k tejto správe) je potrebné vyzdvihnúť, že členské štáty v značnej miere kládli dôraz na poskytovanie usmernení o tom, ako dodržiavať ustanovenia tejto smernice, a na zvyšovanie informovanosti o platných pravidlách.

[15] Bulharsko, Dánsko, Írsko, Luxembursko, Nemecko, Malta (zmeny ešte nie sú dokončené), Poľsko, Portugalsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo.

4.1 Porušenia predpisov týkajúcich sa pracovného času

Sedem členských štátov, konkrétne Rakúsko, Nemecko, Estónsko, Fínsko, Írsko, Maďarsko a Švédsko informovalo o možnosti po zistení nedostatku najprv nariadiť jeho nápravu v stanovenej lehote. Ak nedôjde k náprave, porušenie predpisov potom riešia orgány presadzovania práva v súlade s vnútroštátnymi postupmi; t. j. uloženie sankcie, postúpenie prípadu príslušnému orgánu alebo začatie trestného stíhania. Tento systém sa považuje za výhodný, pretože priestupcom poskytuje možnosť zmeniť svoje správanie, zaviesť nové postupy, začať používať nové technológie alebo upraviť svoje postupy s cieľom zlepšiť dodržiavanie platných pravidiel.

Štatistiky o zistených porušeniach predpisov poskytlo desať členských štátov[16], čo nepostačuje na vyvodenie celkových záverov. V porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím poskytli údaje o porušení predpisov štyri ďalšie členské štáty. Všetky členské štáty sa vyzývajú, aby tieto informácie zahrnuli do svojich budúcich správ.

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

Len desať členských štátov[17] potvrdilo, že sa vykonali konzultácie so zainteresovanými stranami, ako sa vyžaduje v smernici 2002/15/ES, čo predstavuje značný pokles v porovnaní s vykazovaným obdobím 2011 – 2012, keď splnenie tejto povinnosti oznámilo šestnásť členských štátov.

Vo všeobecnosti existuje medzi zamestnávateľmi a zamestnancami zhoda o tom, že smernica 2002/15/ES prispela k ochrane zdravia a bezpečnosti vodičov. V Írsku vyjadrili zamestnávatelia názor, že obmedzenie pracovného času prispelo aj k vytvoreniu rovnakých podmienok medzi prevádzkovateľmi. Podrobnejšie stanoviská konzultovaných strán sú uvedené v sprievodnom dokumente.

IV. Závery

V tejto správe sa analyzuje vývoj v oblasti vykonávania a presadzovania sociálnych predpisov EÚ v sektore cestnej dopravy v období rokov 2013 – 2014 vo všetkých členských štátoch.

Rozsah tohto dokumentu je daný smernicou 2006/22/ES a rozhodnutím Komisie 2009/810/ES, v ktorých sa vymedzuje, aké štandardné údaje sa majú predkladať v súvislosti s nariadením (ES) č. 561/2006 a so smernicou 2002/15/ES, najmä počet a druh vykonaných kontrol a počet a druhy zistených porušení predpisov. V tomto vykazovanom období zostali kvalita a včasnosť predkladaných správ porovnateľné s predchádzajúcim vykazovaným obdobím, čo Komisii umožnilo vyvodiť závery o uplatňovaní sociálnych predpisov v oblasti cestnej dopravy na európskej úrovni.

Väčšina členských štátov dodržala minimálny počet kontrolovaných pracovných dní, ktorý sa vyžaduje v smernici 2006/22/ES, a mnohé ho dokonca výrazne prekračujú. Niekoľko členských štátov však tento minimálny počet nedodržalo. Okrem toho len polovica členských štátov dosiahla minimálny počet zosúladených kontrol, čo znamená zhoršenie v porovnaní

[16] Rakúsko, Bulharsko, Cyprus, Česká republika, Španielsko, Francúzsko, Grécko, Írsko, Luxembursko, Poľsko.

[17] Cyprus, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Írsko, Malta, Poľsko, Slovensko, Slovinsko.

s predchádzajúcim obdobím z hľadiska množstva uskutočnených medzinárodných iniciatív. K spolupráci dochádza najmä medzi susediacimi členskými štátmi a dopĺňajú ju opatrenia v rámci organizácie Euro Contrôle Route (ECR), ktorá zavádza spoluprácu vo väčšom rozsahu.

Aby bolo možné vytvoriť v odvetví dopravy rovnaké podmienky, je potrebné v celej EÚ zlepšiť a zosúladiť presadzovanie sociálnych právnych predpisov v oblasti dopravy. Komisia preto nielen dôkladne preskúma a vyšetrí tieto prípady s cieľom uviesť stav v členských štátoch do súladu s minimálnymi požiadavkami sociálnych právnych predpisov, ale počíta aj s prijatím opatrení zameraných na posilnenie presadzovania sociálnych predpisov v oblasti cestnej dopravy.

Členským štátom sa okrem toho napriek miernemu zlepšeniu nepodarilo dosiahnuť, aby aspoň 50 % celkového počtu kontrolovaných pracovných dní pripadlo na kontroly v priestoroch podnikov, keďže prevažná väčšina kontrol bola vykonaná na cestách. Komisia bude sledovať vývoj v tejto oblasti. Ak v nasledujúcom vykazovanom období nedôjde v príslušných členských štátoch k žiadnemu zlepšeniu, začne Komisia oficiálne vyšetrovanie v súvislosti s tými členskými štátmi, ktoré nespĺňajú požiadavky na kontroly v priestoroch podnikov.

Podľa článku 2 ods. 3 smernice 2006/22/ES by sa mal minimálny počet kontrolovaných dní odpracovaných vodičmi vozidiel zvýšiť na 4 % po tom, ako bude 90 % všetkých kontrolovaných vozidiel vybavených digitálnym tachografom. Počas tohto vykazovaného obdobia bolo digitálnym tachografom vybavených 64 % vozidiel kontrolovaných na cestách. Preto neexistuje žiaden dôvod na zvýšenie minimálneho prahu kontrol na 4 % dní odpracovaných vodičmi.

Je dôležité, aby vnútroštátne orgány zaručili, že pri výkone kontrol nedochádza k diskriminácii na základe štátnej príslušnosti vodičov alebo členského štátu, v ktorom je vozidlo registrované. Členské štáty by mali dôkladne preskúmať svoje údaje a dať kontrolným orgánom náležité pokyny, aby sa zabránilo nerovnakému zaobchádzaniu s cudzími štátnymi príslušníkmi.

Zo správy vyplýva, že pri presadzovaní a vykonávaní právnych predpisov v sociálnej oblasti došlo k určitým zlepšeniam. Klesajúci trend počtu porušení predpisov, ktorý sa začal v predchádzajúcom období 2011 – 2012, zostal zachovaný. Celkové zníženie počtu zistených porušení predpisov možno pripísať zlepšeniam v dodržiavaní ustanovení sociálnych predpisov, a to vďaka dobre zavedeným postupom ich presadzovania a väčšej informovanosti vodičov o týchto predpisoch.

Z analýzy miery zistenia porušení predpisov pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov vyplýva, že kontroly v priestoroch podnikov sú aj naďalej účinnejšie než cestné kontroly vykonávané *ad hoc*. Rozdiely v mierach zistenia porušení predpisov medzi členskými štátmi poukazujú na to, že Európska únia má ďaleko od vytvorenia priestoru harmonizovaného presadzovania, a to z dôvodu rozdielnych prostriedkov presadzovania práva a postupov pri kontrole dodržiavania právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy.

V tomto vykazovanom období došlo k badateľnému zvýšeniu počtu porušovaní predpisov spočívajúcich v manipulácii so záznamovým zariadením. Preto sú viac ako kedykoľvek predtým potrebné náležité techniky presadzovania, zariadenia, odborná príprava kontrolných

úradníkov a pod., čo umožní cielené kontroly a odhaľovanie manipulačných zariadení a podvodov.

V rámci riešenia tohto problému a na základe požiadaviek článku 39 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 o tachografoch v cestnej doprave pripravuje Komisia vykonávací akt, v ktorom sa stanoví obsah počiatočnej a ďalšej odbornej prípravy kontrolných úradníkov vrátane odbornej prípravy vo vzťahu k technikám vykonávania cielených kontrol a odhaľovania manipulačných zariadení a podvodov. Tieto opatrenia budú zahŕňať usmernenia na uľahčenie vykonávania ustanovení o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku, ako aj vykonávania ustanovení o tachografoch.

Správy jednotlivých štátov o vykonávaní smernice 2002/15/ES neumožňujú z dôvodu ich neúplnosti hĺbkovú analýzu vplyvov tohto legislatívneho aktu na zdravie a bezpečnosť vodičov ani na bezpečnosť cestnej premávky. Zahrnutie samostatne zárobkovo činných vodičov do rozsahu pôsobnosti pravidiel týkajúcich sa pracovného času sa niekedy vníma ako príčina problémov pri presadzovaní predpisov. Len desať členských štátov potvrdilo, že sa uskutočnili konzultácie so zainteresovanými stranami. Vo všeobecnosti sociálni partneri uznali, že náležité presadzovanie smernice 2002/15/ES je nevyhnutným predpokladom na zabezpečenie primeraných pracovných podmienok a nenarušenej hospodárskej súťaže.

Táto správa sa uverejňuje v rovnakom čase ako správa uvedená v článku 26 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES[18], ako sa vyžaduje v odseku 2 daného článku.

[18] Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.