EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 30. 9. 2021
COM(2021) 610 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 2017 - 2018

(30. správa Komisie o vykonávaní právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy)

{SWD(2021) 278 final}

Úvod

Táto správa poskytuje prehľad o vykonávaní predpisov EÚ v sociálnej oblasti týkajúcich sa cestnej dopravy v členských štátoch v období od 1. januára 2017 do 31. decembra 2018. 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**) sa stanovujú minimálne požiadavky na denné a týždenné časy jazdy, prestávky a časy 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**), ktorá stanovuje minimálne úrovne cestných kontrol a kontrol v priestoroch dopravných podnikov na overenie súladu s ustanoveniami nariadenia o čase jazdy;

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

Táto správa, ktorá vychádza z článku 17 nariadenia o čase jazdy a článku 13 smernice o pracovnom čase v cestnej doprave[5], obsahuje kvantitatívne a kvalitatívne údaje

---

[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 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. 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] 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 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 uvedené v smernici 2002/15/ES a nariadení (ES) č. 561/2006 sa môžu predkladať v jednom spoločnom dokumente, keďže oba tieto legislatívne akty sa vzťahujú na rovnaké dvojročné obdobie podávania správ a pravidlá pre profesionálnych vodičov, ktoré sú v nich stanovené, sa navzájom dopĺňajú.

o kontrolách vykonávaných na cestách a v priestoroch podnikov 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 a oddiel II poskytuje opisný prehľad o tom, akým spôsobom členské štáty vykonávali smernicu 2002/15/ES. V oddiele III sa uvádzajú hlavné závery tejto správy. Pracovný dokument útvarov Komisie dopĺňa správu Komisie dodatočnými informáciami o sankciách, spolupráci medzi členskými štátmi, pripomienkach orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov a o podrobnejších štatistikách.

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 revidovaného štandardného tlačiva na podávanie správ stanoveného vo vykonávacom rozhodnutí Komisie z 30. marca 2017[6]. Lehota na predkladanie správ za roky 2017 – 2018 sa skončila 30. septembra 2019.

Všetky členské štáty predložili svoje vnútroštátne údaje, hoci mnohé tak neurobili načas. Z hľadiska požiadaviek nariadenia (ES) č. 561/2006 sa kvalita údajov naďalej zlepšuje. Všetky členské štáty poskytli požadované členenie podrobných štatistických údajov o kontrolách dodržiavania predpisov vykonaných na cestách a v priestoroch podnikov. Niektoré však neposkytli údaje triedené podľa požadovaných kategórií, napr. údaje triedené podľa druhu tachografu[7] a druhu porušenia predpisov[8].

Pokiaľ ide o informácie o vykonávaní smernice 2002/15/ES, nie všetky členské štáty predložili požadované informácie[9] a len niekoľko členských štátov poskytlo štatistické údaje o kontrolách a ich výsledkoch[10]. Nedostatok kvantitatívnych údajov zo strany členských štátov sťažuje ich posúdenie. Komisia preto pre nasledujúce obdobie podávania správ trvá na uvádzaní rozsiahlych kvalitatívnych a kvantitatívnych údajov o vykonávaní smernice 2002/15/ES a zabezpečení jej dodržiavania, aby sa splnili požiadavky stanovené v článku 13 smernice 2002/15/ES a článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006.

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

1. Kontroly

V článku 2 smernice 2006/22/ES sa od členských štátov vyžaduje, aby zorganizovali systém vhodných a pravidelných cestných kontrol, ako aj kontrol v priestoroch podnikov, na ktoré sa

6 C(2017) 1927 final.

7 To je prípad Španielska a Poľska, ktoré vytvorili dodatočné kategórie pre evidenciu vozidiel podľa druhu tachografu.

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

9 Belgicko, Česká republika a Chorvátsko neposkytli žiadne správy.

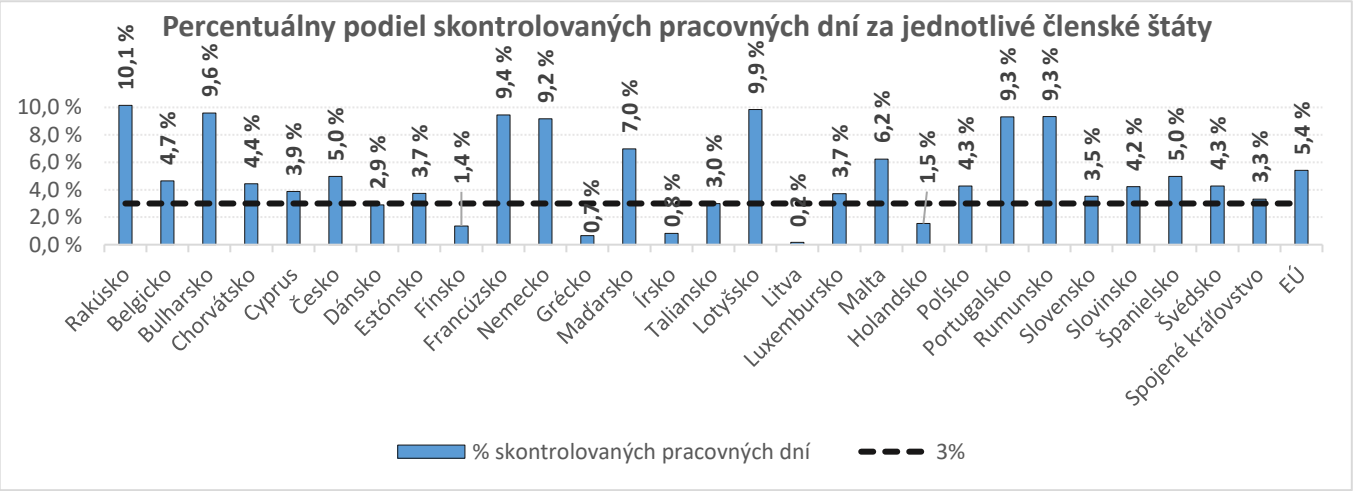
10 Kvantitatívne údaje poskytli Cyprus, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Luxembursko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Rumunsko a Španielsko.

vzťahujú ustanovenia nariadenia (ES) č. 561/2006. Tieto kontroly by mali každý rok obsiahnuť veľkú a reprezentatívnu vzorku mobilných pracovníkov, vodičov, dopravných podnikov a vozidiel. V uvedenom článku sa takisto stanovuje, aby minimálny počet kontrol zahŕňal aspoň 3 % dní odpracovaných vodičmi[11] vozidiel, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006.

Z vnútroštátnych údajov vyplýva, že celkový počet pracovných dní[12] skontrolovaných v EÚ klesol približne o 5 %, čo znamená pokles približne zo 131,7 milióna (v rokoch 2015 – 2016) na 125,7 milióna pracovných dní skontrolovaných počas súčasného obdobia podávania správ. Ide však o miernejší pokles v porovnaní s poklesom o 13 % medzi predchádzajúcimi obdobiami podávania správ 2013 – 2014 a 2015 – 2016. Pri pohľade na vnútroštátne údaje sa však javí, že pokles počtu skontrolovaných pracovných dní je hlavne výsledkom nižšieho počtu skontrolovaných pracovných dní, ktoré vykázalo Francúzsko[13]. Napriek nižšiemu počtu Francúzsko nielenže dodržiava požiadavky, ale patrí medzi členské štáty s najväčším počtom skontrolovaných pracovných dní.

Ako je znázornené na obrázku 1, **priemer skontrolovaných pracovných dní v EÚ je 5,4 %** (**6,3 %** v rokoch 2015 – 2016), čo je podstatne viac ako sa požaduje v smernici[14].

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



Väčšina členských štátov skontrolovala viac pracovných dní, ako je minimum požadované smernicou. Napriek tomu šesť členských štátov nesplnilo prahovú hodnotu 3 %, konkrétne

11 Tento údaj vychádza z počtu pracovných dní za dva roky a počtu zaevidovaných vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie, počas uvedeného obdobia za každý členský štát.

12 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.

13 Francúzsko vykázalo v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím približne o 4 milióny menej skontrolovaných pracovných dní v dôsledku zníženia počtu kontrol, ktoré vykonali bezpečnostné zložky ministerstva vnútra, a menej kontrol vzhľadom na vplyv sociálnych hnutí (žltých viest) v poslednom štvrťroku 2018.

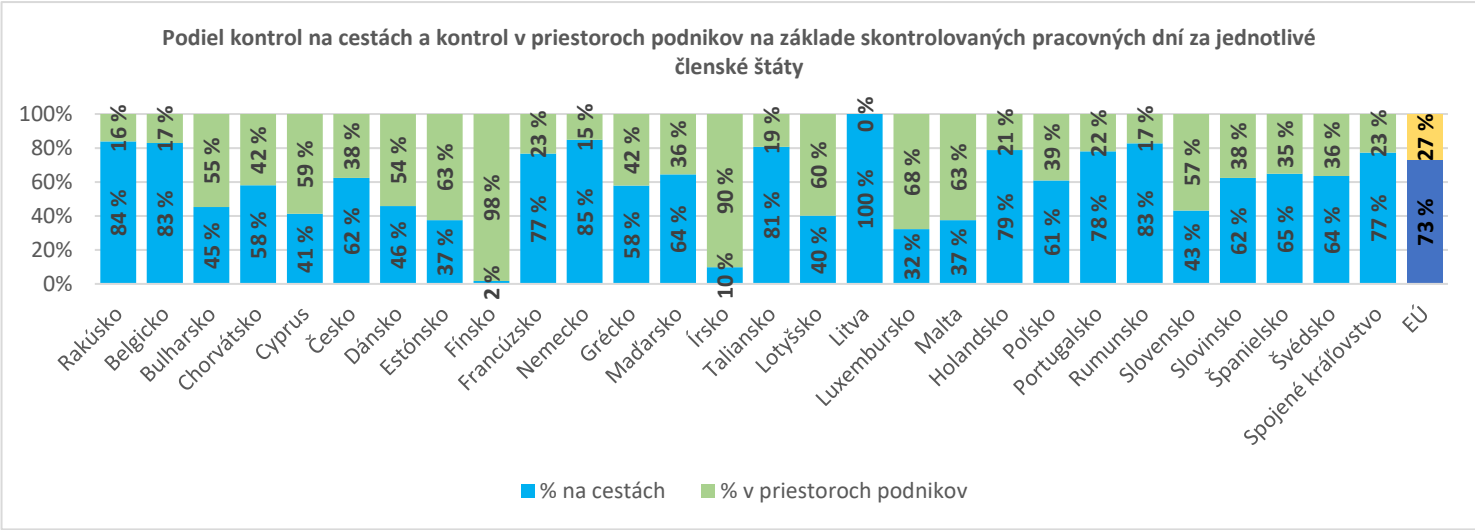
14 Najmä v Rakúsku, Lotyšsku, Bulharsku, Francúzsku, Rumunsku, Portugalsku a Nemecku, ktoré predstavovali jednu tretinu skontrolovaných pracovných dní.

Dánsko, Holandsko, Fínsko, Írsko, Grécko a Litva. Ide o nárast v porovnaní s tromi členskými štátmi v rokoch 2015 – 2016. Dánsko zostalo tesne pod prahovou hodnotou (2,9 %) a hoci Grécko posilnilo úsilie o zabezpečenie dodržiavania predpisov (z 0,1 % v rokoch 2015 – 2016 došlo v súčasnom období k zlepšeniu na 0,7 %), stále zostáva hlboko pod prahovou hodnotou. Holandsko má zavedený systém „monitorovania založeného na dôvere“, ktorý nepriamo zahŕňa viac pracovných dní a ktorý by mu umožnil splniť minimálnu prahovú hodnotu pre skontrolované pracovné dni. Fínsko a Litva vykázali neúplné súbory údajov.

V článku 2 smernice 2006/22/ES sa takisto stanovuje pomer pracovných dní, ktoré sa majú kontrolovať na cestách a v priestoroch podnikov, konkrétne 30 % na cestách a 50 % 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. Pri pohľade na členské štáty, ktoré splnili prahovú hodnotu, len osem členských štátov má požadovaný vyvážený podiel medzi kontrolami na cestách a kontrolami v priestoroch podnikov.

V priemere sa 73 % kontrol pracovných dní vykonalo na cestách, zatiaľ čo 27 % predstavovali inšpekcie v priestoroch podnikov. Tieto údaje sú takmer totožné s údajmi v predchádzajúcej správe, iba sa o 1 % zvýšil podiel kontrol v priestoroch podnikov. Vo väčšine členských štátov sa veľká časť kontrol vykonala na cestách. Írsko a Fínsko vykázali nízky počet cestných kontrol. Fínsko neoznámilo údaje štátnej polície o cestných kontrolách, čo môže vysvetľovať nízky počet cestných kontrol a vysoký podiel kontrol v priestoroch podnikov. Podrobnosti o podiele cestných kontrol a kontrol v priestoroch podnikov v jednotlivých štátoch sú uvedené na obrázku 2.

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



1.1. Cestné kontroly

V rámci celej EÚ sa pri cestnej kontrole skontrolovalo celkovo 4 982 439 vozidiel a 5 395 009 vodičov. Rozdiel medzi týmito dvomi hodnotami možno vysvetliť vedením vozidla viacerými osobami, t. j. situáciou, keď sú vo vozidle aspoň dvaja vodiči, ktorí sa striedajú pri jeho vedení. Rozdiely v počte vodičov a vozidiel sa vyskytujú najmä v správach Belgicka, Nemecka, Lotyšska, Rumunska, Španielska, Švédska, Litvy a Poľska.

V porovnaní so správou za roky 2015 – 2016 vykázaný počet skontrolovaných vozidiel poklesol o 39 %, čo je pokles o 3 180 264 vozidiel. Dôvodom je najmä závažný pokles v hodnotách vykázaných Nemeckom (–54 % alebo 1 580 987) a Fínskom[15] (−99 % alebo 1 081 158). Ide o podobný prípad ako nárast, ktorý tieto dva členské štáty vykázali v rokoch 2015 – 2016.

Počet skontrolovaných vodičov v porovnaní s rokmi 2015 – 2016 klesol o 8 %, čo je menej podstatný rozdiel než 22 % pokles v poslednom období podávania správ. Dôvodom je hlavne pokles vo vykazovaných hodnotách vo Francúzsku (–19 % alebo 157 780), Bulharsku (–48 % alebo 142 147), Poľsku (–13 % alebo 77 666) a kumulované účinky miernejších poklesov v niekoľkých ďalších členských štátoch[16].

Podľa krajiny evidencie vozidla 58 % skontrolovaných vozidiel boli vnútroštátne vozidlá, 33 % pochádzalo z iných členských štátov EÚ a 9 % vozidiel bolo zaevidovaných v krajinách, ktoré nie sú členmi EÚ[17]. Vo všeobecnosti platí, že väčšina vozidiel skontrolovaných na cestách (90 % z celkového počtu) prepravovala tovar a len 10 % prepravovalo cestujúcich.

V rokoch 2017 – 2018 bolo 75 % skontrolovaných vozidiel na cestách vybavených digitálnym tachografom. Neexistujú preto žiadne dôvody na zvýšenie prahovej hodnoty pre kontroly z 3 % na 4 % vzhľadom na to, že podľa článku 2 ods. 3 smernice 2006/22/ES by sa k tomu malo pristúpiť, keď bude digitálnymi tachografmi vybavených 90 % skontrolovaných vozidiel.

1.2. Kontroly v priestoroch podnikov

V rokoch 2017 – 2018 sa uskutočnila kontrola v 104 104 dopravných podnikoch, čo je 29 % pokles v porovnaní so 146 967 podnikmi skontrolovanými v rokoch 2015 – 2016. Kontrolóri v priestoroch podnikov skontrolovali približne 33,7 milióna pracovných dní, čo predstavuje mierny pokles o 3 % v porovnaní s 34,8 milióna v predchádzajúcej správe. Kontrolné orgány členských štátov v priestoroch podnikov celkovo skontrolovali záznamy 641 033 vodičov, čo je o 3 % menej v porovnaní s 5 846 011 v rokoch 2015 – 2016.

2. Porušenia predpisov

[15] Fínsko neoznámilo údaje od štátnej polície.

[16] Maďarsko, Taliansko, Španielsko, Litva, Dánsko, Rakúsko, Chorvátsko, Cyprus, Írsko, Lotyšsko, Holandsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo.

[17] Údaje poskytnuté Fínskom neboli zahrnuté, keďže neboli úplné.

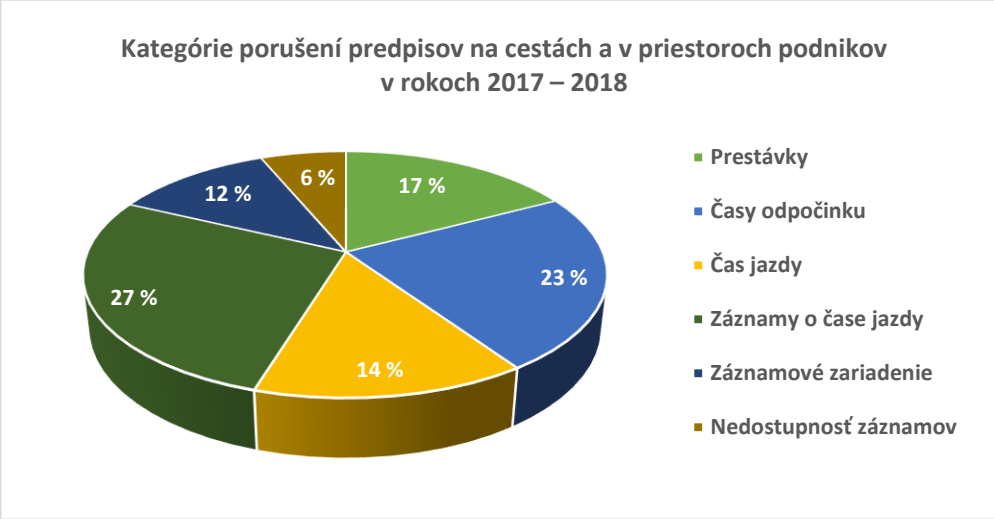
Všetky členské štáty poskytli údaje o zistených porušeniach predpisov, ale nie všetky[18] poskytli údaje o druhoch porušení. **Celkový počet vykázaných porušení predpisov bol približne 3,41 milióna, čo je ustálená hodnota v porovnaní s predchádzajúcou správou (3,46 milióna)**.

Počet porušení predpisov zistených v priestoroch podnikov zostal stabilný s nárastom o 1 %, zatiaľ čo počet porušení predpisov zistený pri cestných kontrolách klesol o 3 %. Podiel porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách zostal stabilný na úrovni 57 % celkových zistených porušení predpisov (58 % v poslednej správe).

S niekoľkými malými zmenami zostal podiel jednotlivých druhov porušení predpisov z celkového počtu zistených porušení predpisov podobný ako v predchádzajúcom období podávania správ. Obrázok 3 znázorňuje priemerný podiel porušení predpisov zistených na cestách a v priestoroch podnikov v rokoch 2017 – 2018 v EÚ podľa druhu porušeného ustanovenia. Počet porušení predpisov týkajúcich sa prestávok sa opäť mierne znížil, a to z 21 % na 17 %, zatiaľ čo počet porušení predpisov súvisiacich so záznamami o čase jazdy sa zvýšil z 24 % na 27 %. Zo všetkých zistených porušení predpisov **predstavujú porušenia predpisov týkajúce sa časov odpočinku 23 %** (24 % v poslednej správe), **záznamového zariadenia[19] 12 %** (11 % v poslednej správe) a **(ne)dostupnosti záznamov o inej práci 6 %** (7 % v poslednej správe). Tento vývoj je uvedený na obrázku 4.

Priemerná miera porušenia predpisov, ktorá sa vypočíta na základe 100 skontrolovaných pracovných dní v priestoroch podnikov a pri cestných kontrolách, sa zvýšila len nepatrne z 2,6 v rokoch 2015 – 2016 na 2,7 v súčasnom období podávania správ. **Miera zistenia v priestoroch podnikov zostáva dvakrát vyššia ako miera zistenia pri cestných kontrolách, čo dokazuje, že kontroly v priestoroch podnikov sú oveľa efektívnejšie než cestné kontroly vykonávané ad hoc.**

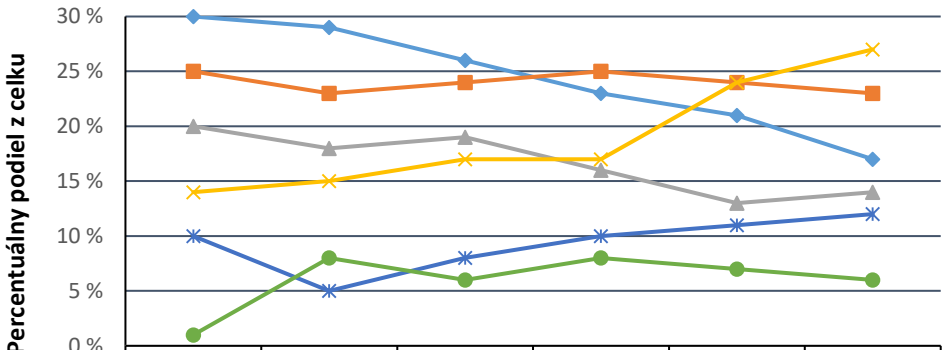
Obrázok 3: Kategórie porušení predpisov na cestách a v priestoroch podnikov v rokoch 2017 – 2018



[18] Lotyšsko neposkytlo druhy porušení predpisov zistených pri kontrolách priestoroch podnikov.

[19] Porušenia predpisov v prípade záznamového zariadenia sa týkajú nesprávneho fungovania a nesprávneho použitia záznamového zariadenia alebo manipulácie s ním.

Obrázok 4: Kategórie porušení predpisov na cestách a v priestoroch podnikov za posledných 10 rokov



	2007 – 2008	2009 – 2010	2011 – 2012	2013 – 2014	2015 – 2016	2017 – 2018
Prestávky	30 %	29 %	26 %	23 %	21 %	17 %
Časy odpočinku	25 %	23 %	24 %	25 %	24 %	23 %
Čas jazdy	20 %	18 %	19 %	16 %	13 %	14 %
Záznamy o čase jazdy	14 %	15 %	17 %	17 %	24 %	27 %
Záznamové zariadenie	10 %	5 %	8 %	10 %	11 %	12 %
Nedostupnosť záznamov	1 %	8 %	6 %	8 %	7 %	6 %

2.1. Porušenia predpisov zistené pri cestných kontrolách

V rokoch 2017 – 2018 sa pri cestných kontrolách zistilo približne 1,94 milióna porušení predpisov, čo je o 3 % menej v porovnaní s približne 2 miliónmi porušení predpisov v rokoch 2015 – 2016. Priemer porušení predpisov v EÚ zistených pri cestných kontrolách mierne klesol z 2,17 na 2,11 na 100 skontrolovaných pracovných dní. V priemere 55 % zistených porušení predpisov bolo zo strany domácich vodičov, čo zodpovedá 58 % podielu domácich vozidiel spomedzi všetkých vozidiel zastavených na účely kontroly.

2.2. Porušenia predpisov zistené pri kontrolách v priestoroch podnikov

Počet porušení predpisov zistených pri kontrolách v priestoroch podnikov bol približne 1,46 milióna, čo je o 1 % menej ako v poslednom období podávania správ. Priemerná miera zistenia porušenia predpisov na 100 skontrolovaných pracovných dní sa zvýšila zo 4,19 na 4,35, čo v porovnaní s rokmi 2015 – 2016 predstavuje nárast o 4 %. Nárast miery porušení predpisov (napriek poklesu zistených porušení predpisov) sa vysvetľuje nižším počtom skontrolovaných pracovných dní.

Po prudkom náraste miery porušení predpisov uvedenom v predchádzajúcej správe priemerná miera porušení predpisov zistených v priestoroch podnikov klesla v porovnaní s rokmi 2015 – 2016, keď predstavovala 37 prípadov na jeden podnik, na 14 prípadov na podnik[20]. To sa vysvetľuje najmä výrazným poklesom miery zistených porušení predpisov v Lotyšsku (z 552,96 na 340,75 porušení predpisov na jeden podnik).

2.3. Počet úradných osôb zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov a zariadení na analýzu tachografov

V súčasnom období podávania správ sa do kontrol v celej EÚ zapojilo 61 558 kontrolórov, čo potvrdzuje, že situácia v počte úradných osôb je stabilná.

Na analýzu záznamov z digitálneho tachografu bolo vyškolených 21 786 kontrolných úradníkov (9 % pokles od posledného obdobia podávania správ). Počet zariadení poskytnutých kontrolným úradníkom na analýzu záznamov z tachografu rovnako poklesol o 5,5 %. Členské štáty neuvideli dôvody tohto poklesu.

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

Súdny dvor Európskej únie poskytol výklad nariadenia (ES) č. 561/2006 v rozsudkoch vo veci C-231/18 NK a v spojených veciach C-203/18 a C-374/18. Veci sa vzťahovali na výklady výnimiek stanovených v článku 13 ods. 1 s odkazom na pojmy „miestne trhy“ a „univerzálne služby“.

[20] Medzi rokmi 2015 – 2016 a 2017 – 2018 sa takmer strojnásobila z 12,77 na 36,57.

Vo veci C-231/18 NK súdny dvor rozhodol, že pojem „miestne trhy“ uvedený v článku 13 ods. 1 písm. p) nariadenia (ES) č. 561/2006 sa má vykladať v tom zmysle, že nemôže označovať ani transakciu vykonanú medzi veľkoobchodníkom s dobytkom a poľnohospodárskym prevádzkovateľom, ani samotného veľkoobchodníka s dobytkom, takže výnimku uvedenú v tomto ustanovení nemožno rozšíriť na vozidlá, ktoré prevážajú živé zvieratá priamo z fariem na miestne bitúnky.

V spojených veciach C-203/18 a C-374/18 súdny dvor rozhodol, že článok 13 ods. 1 písm. d) nariadenia (ES) č. 561/2006 sa má vykladať v tom zmysle, že výnimka, ktorú stanovuje, sa týka len vozidiel alebo jazdných súprav, ktoré sa používajú výlučne počas určitej dopravnej operácie na účely dodania zásielok v rámci univerzálnej poštovej služby.

4. Spolupráca členských štátov

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. Osem členských štátov[21] neposkytlo informácie o presnom počte zosúladených kontrol a tri vôbec neoznámili, či zosúladené kontroly vykonali[22]. Zo 17 členských štátov, ktoré poskytli primerané informácie o kontrolách, splnilo požadovaný počet zosúladených kontrol za rok 12 členských štátov[23]. Z toho vyplýva, že počet členských štátov, ktoré poskytli informácie, a členských štátov, ktoré splnili požadovaný počet zosúladených kontrol, poklesol v porovnaní s rokmi 2015 – 2016, keď informácie poskytlo 24 členských štátov a z nich 15 splnilo prahovú hodnotu.

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

Spolupráca medzi členskými štátmi založená na zosúladených kontrolách, spoločných iniciatívach odbornej prípravy alebo na výmene skúseností a informácií zohráva kľúčovú úlohu pri dosahovaní cieľov sociálnych právnych predpisov v odvetví cestnej dopravy, t. j. zlepšených pracovných podmienok, spravodlivej hospodárskej súťaže a zvýšenej bezpečnosti na cestách. Prvý balík opatrení v oblasti mobility[24], ktorý sa prijal v júli 2020 a v čase písania tejto správy nadobudol účinnosť, podporí a posilní spoluprácu a vzájomnú pomoc medzi členskými štátmi a zaistí účinnejšie a konzistentnejšie zabezpečenie dodržiavania platných právnych predpisov. V roku 2019 sa navyše zriadil Európsky orgán práce (ELA)[25],

21 Dánsko, Fínsko, Francúzsko, Holandsko, Portugalsko, Slovensko, Švédsko a Taliansko.

22 Cyprus, Grécko a Chorvátsko.

23 Česko, Holandsko, Írsko, Litva, Luxembursko, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Rumunsko, Spojené kráľovstvo a Španielsko.

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

25 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).

ktorého všeobecným cieľom je zabezpečiť spravodlivú pracovnú mobilitu na vnútornom trhu. Jedna z hlavných úloh ELA spočíva v podpore spolupráce medzi členskými štátmi pri cezhraničnom zabezpečení dodržiavania predpisov a pri uľahčovaní spoločných inšpekcií, a to aj predpisov EÚ v sociálnej oblasti týkajúcich sa odvetvia cestnej dopravy.

II. Prehľad vykonávania smernice 2002/15/ES

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

1. Rozsah pôsobnosti smernice 2002/15/ES

V smernici sa stanovujú pravidlá, ktorými sa okrem iného upravujú primerané prestávky počas pracovného času, maximálny pracovný týždeň a nočná práca. Jej ustanoveniami sa dopĺňajú pravidlá týkajúce sa časov jazdy, prestávok a časov 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[26] o pracovnom čase, ktorou sa stanovujú základné požiadavky na organizáciu pracovného času pre pracovníkov vo všetkých odvetviach.

2. Aspekty vykonávania v členských štátoch

Iba Litva[27] uviedla, že v rokoch 2017 – 2018 sa zmenili vnútroštátne ustanovenia na vykonávanie smernice 2002/15/ES. Zmenili sa ustanovenia, ktorými sa upravuje pracovný čas a čas odpočinku, ako aj použité pojmy, napr. maximálny pracovný čas mobilných pracovníkov, časy odpočinku, nočná práca, zaznamenávanie pracovného času a informovanie pracovníkov[28].

Niekoľko členských štátov a sociálnych partnerov uviedlo problémy súvisiace s vykonávaním právnych predpisov. Slovenské orgány a Konfederácia odborových zväzov uviedli, že vodiči a prevádzkovatelia nemajú dostatočné vedomosti o právnych predpisoch o pracovnom čase. Rovnaké stanovisko mali švédske orgány, ktoré uviedli, že vedomosti chýbajú najmä zamestnávateľom a samostatne zárobkovo činným osobám.

Niekoľko orgánov takisto uviedlo potrebu bližšieho objasnenia vymedzenia určitých pojmov v smernici 2002/15/ES. V Taliansku žiadali sociálni partneri bližšie objasnenie pojmov „pracovný čas“ a „čas venovaný všetkým dopravným činnostiam“ uvedených v smernici. Podobné obavy mali portugalské orgány, ktoré najmä žiadali objasniť pojem „čas pohotovosti“.

---

[26] 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).

[27] Zmeny ustanovení uznesenia vlády č. 496 z 21. júna 2017 o vykonávaní litovského zákonníka práce, ktorým sa upravujú pojmy používané v dohodách, ktorými sa riadi pracovný čas a čas odpočinku.

[28] Uznesenie vlády č. 496 z 21. júna 2017 o vykonávaní litovského zákonníka práce uznesením č. 587 zo 14. mája 2003.

Nemecké orgány uviedli ťažkosti pri posudzovaní, čo sa považuje za „pracovný čas“, najmä pri kontrole digitálnych údajov.

Odborové zväzy Slovinska a sociálni partneri v Nemecku takisto oznámili nedostatok ľudských zdrojov. Luxemburské orgány, ako aj niektoré spolkové krajiny Nemecka rovnako uviedli, že ich činnosť oslabuje nedostatočný počet pracovníkov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov. Niektoré vnútroštátne orgány napokon uviedli ťažkosti pri kontrole pracovného času vodičov vykonávajúcich rôzne druhy prepravy[29] alebo dopravné operácie pre viacerých zamestnávateľov[30].

Spätná väzba z Francúzska a Švédska podčiarkla význam zvýšenia frekvencie kontrol, ktoré budú monitorovať vykonávanie smernice 2002/15/ES s cieľom dodržiavať normy v oblasti pracovného práva Únie.

Francúzsko v posledných troch rokoch zreorganizovalo svoj systém inšpekcií práce a vytvorilo sektorové jednotky dopravnej inšpekcie s odborne vyškolenými úradníkmi s cieľom pochopiť špecifickú povahu činností v odvetví cestnej dopravy. Tieto organizačné zmeny viedli ku kvalitatívnemu aj kvantitatívnemu zlepšeniu kontrol.

Z pohľadu švédskych orgánov sa zistilo, že nárast počtu inšpekcií vedie k väčšej informovanosti o právnych predpisoch. Švédsko si kladie za cieľ zlepšiť komunikáciu s týmto odvetvím a zvýšiť informovanosť o negatívnych vplyvoch nočnej práce v rámci celkového úsilia o zlepšenie vedomostí zamestnávateľov a samostatne zárobkovo činných osôb o právnych predpisoch týkajúcich sa pracovného času.

Napriek uvedeným spoločným postrehom je naďalej zložité identifikovať trendy a nevyriešené otázky na úrovni Únie v dôsledku neúplnosti údajov, ktoré členské štáty predložili.

3. Výklad smernice 2002/15/ES

Niekoľko členských štátov oznámilo v rokoch 2017 – 2018 súdny výklad určitých ustanovení smernice 2002/15/ES vnútroštátnymi súdmi. Švédsko uviedlo, že očakáva rozsudok vo veci týkajúcej sa možnosti realizácie kolektívnej zmluvy, ktorá sa odchyľuje od častí vnútroštátneho právneho aktu, ktorým sa transponuje smernica 2002/15/ES. Estónsko oznámilo, že súdy prvej inštancie urovnali právne spory o vykonávanie smernice 2002/15/ES. V Slovinsku došlo k výkladu pochybností, ktoré sa týkali hierarchie právnych aktov v otázke, či by sa obedňajšie prestávky mali považovať za pracovný čas. Grécke súdy rozhodli, že ustanovenia smernice 2002/15/ES, ktoré stanovujú, že časy prestávok a odpočinku sa nepovažujú za pracovný čas, nebránia uzákoneniu vnútroštátnych nariadení na účely lepšej regulácie takýchto časov. V Španielsku prebehlo niekoľko súdnych konaní, ktoré sa týkali kolektívnych zmlúv, príspevku na dovolenku, času stráveného cestovaním a osobnej dopravy, pričom jedna konkrétna vec sa

[29] Cyprus.
[30] Slovinsko.

týkala prípadu, keď dochádza k zmene pracovného dňa, a vplyvu na štruktúru mzdy vodiča v osobnej doprave.

4. Porušenia predpisov týkajúcich sa pracovného času

Niekoľko členských štátov[31] uviedlo, že umožnili nápravu správania v stanovenej lehote, aby sa predišlo uloženiu sankcie. Orgány zabezpečujúce dodržiavanie predpisov prikročia k sankciám len v prípadoch, ak sa nedostatok neodstráni. V tejto súvislosti dopravné odvetvie vo Švédsku oznámilo, že oceňuje neuplatnenie priamych sankcií, pretože to zamestnávateľom a samostatne zárobkovo činným osobám poskytuje možnosť zavádzať nové pracovné spôsoby, používať nové technológie alebo zmeniť postupy na zlepšenie dodržiavania právnych predpisov.

Iba deväť členských štátov[32] poskytlo kvantitatívne údaje o zistených porušeniach predpisov. Tento počet je stabilný v porovnaní s predchádzajúcim obdobím podávania správ, v ktorom túto informáciu poskytlo osem členských štátov[33]. Niekoľko členských štátov, ktoré údaje poskytli, bolo rovnakých ako v súčasnom vykazovanom období. Nedostatočný počet príspevkov neumožňuje vyvodiť závery na úrovni EÚ.

Pripomienky zainteresovaných strán k vykonávaniu smernice 2002/15/ES

V súlade s článkom 13 smernice 2002/15/ES dvanásť členských štátov[34] jasne uviedlo, že na účely tohto podávania správ sa uskutočnili konzultácie aj so sociálnymi partnermi. Je to mierne vyšší počet v porovnaní s poslednou správou (desať členských štátov), ale aj tak je zrejmé, že viac ako polovica členských štátov nezapája sociálnych partnerov do podávania správ o vykonávaní predpisov týkajúcich sa pracovného času. Niektoré členské štáty uviedli, že konzultácie so sociálnymi partnermi sa neuskutočnili, pretože od poslednej správy nedošlo k novým udalostiam.

V piatich z dvanástich členských štátov[35] sa stanoviská sociálnych partnerov nezohľadnili v osobitnom oddiele či odseku a tri z nich uviedli, že sociálni partneri neposkytli žiadnu zreteľnú spätnú väzbu[36]. Spätná väzba bola namiesto toho zapracovaná v celom dokumente tak, že nebola odlíšená od stanovísk vnútroštátnych orgánov, alebo sa uviedlo len to, že sociálni partneri nemali žiadne pripomienky. V správach siedmich členských štátov však bola spätná väzba od sociálnych partnerov odlíšená a zvýraznená v osobitnom oddiele[37].

31 Rakúsko, Estónsko, Fínsko, Švédsko a Slovensko.
32 Cyprus, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Rumunsko a Španielsko.
33 Cyprus, Česká republika, Fínsko, Francúzsko, Írsko, Luxembursko, Poľsko a Rakúsko.
34 Cyprus, Estónsko, Grécko, Litva, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Slovensko, Slovinsko, Spojené kráľovstvo, Švédsko a Taliansko.
35 Cyprus, Estónsko, Litva, Poľsko a Portugalsko.
36 Cyprus, Litva a Poľsko.
37 Grécko, Nemecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené kráľovstvo, Švédsko a Taliansko.

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

III. Závery

Všeobecný výsledok analýzy o vykonávaní a zabezpečení dodržiavania predpisov EÚ v sociálnej oblasti týkajúcich sa cestnej dopravy ukazuje, že úroveň celkového zabezpečenia dodržiavania právnych predpisov a súladu sa v rokoch 2017 – 2018 v porovnaní s rokmi 2015 – 2016 nemení.

Hoci počet skontrolovaných pracovných dní neustále klesá, počet zistených porušení predpisov zostáva stabilný a klesol o 1 %. To môže naznačovať vyššiu efektívnosť pri zisťovaní porušení predpisov, ale vysvetlením môže byť aj mierny nárast podielu kontrol vykonaných v priestoroch podnikov v porovnaní s cestnými kontrolami. Miera zistenia porušení v priestoroch podnikov zostáva skutočne dvakrát vyššia ako miera zistenia porušení pri cestných kontrolách, čo naznačuje, že kontroly v priestoroch podnikov sú oveľa efektívnejšie než cestné kontroly.

Miera zistenia porušení predpisov je naprieč EÚ značne rozdielna, pričom väčšinu zistených porušení predpisov oznámila malá skupina siedmich členských štátov. Treba zdôrazniť, že niektoré členské štáty, ktoré majú veľmi nízku mieru zistenia porušenia predpisov, patria medzi členské štáty s najvyšším percentuálnym podielom skontrolovaných pracovných dní. Táto skutočnosť v kombinácii s trendom klesajúceho počtu skontrolovaných pracovných dní a obmedzenými kapacitami na zabezpečenie dodržiavania predpisov (ľudské a rozpočtové zdroje, zručnosti a kontrolné zariadenie) v členských štátoch naznačujú nevyhnutnosť vykonávania adresnejších kontrol.

Prístup k údajom, ako je hodnotenie 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. V súlade s novými požiadavkami zavedenými v balíku opatrení v oblasti mobility I bude povinné poskytnúť cestným kontrolórom prístup k údajom o hodnotení rizikovosti.

Pokiaľ ide o zosúladené a spoločné kontroly medzi členskými štátmi, je zjavné, že prispievajú k výmene poznatkov a harmonizovanému prístupu k chápaniu platných predpisov EÚ a zabezpečeniu ich dodržiavania. Komisia preto vyzýva členské štáty, aby spoločnými inšpekciami a zosúladenými kontrolami ešte viac posilnili úsilie o lepšiu spoluprácu a aby využívali pomoc, ktorú ponúka Európsky orgán práce.

Podiely rôznych druhov porušení predpisov sú aj 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, čo naznačuje, že podniky majú ťažkosti s náležitým uchovávaním príslušných údajov. Niektoré členské štáty zaviedli vyššie sankčné poplatky, zatiaľ čo iné upravili úroveň sankcií po nadobudnutí účinnosti nariadenia Komisie (EÚ) 2016/403 z 1. januára 2017, pokiaľ ide o klasifikáciu závažných porušení

predpisov. To môže zastaviť stúpajúci trend porušení týkajúcich sa záznamov o čase jazdy, keďže chýbajúce záznamy o čase jazdy sa považujú za veľmi závažné porušenie.

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 17 nariadenia (ES) č. 561/2006.

Komisia je presvedčená, že balík opatrení v oblasti mobility I prijatý v čase písania tejto správy umožní lepšiu efektívnosť kontrol a spoluprácu medzi členskými štátmi. Vykonávací akt o harmonizovanom vzorci hodnotenia rizikovosti, ktorý má Komisia prijať, umožní orgánom zabezpečujúcim dodržiavanie predpisov rýchlo rozpoznať profil spoločnosti, ktorú majú v úmysle skontrolovať. Budú vedieť najmä to, či je daná spoločnosť hodnotená ako nízko riziková (vzhľadom na nízku úroveň porušení právnych predpisov) alebo vysoko riziková (pre vysokú úroveň porušení právnych predpisov). Diaľková včasná detekcia možnej manipulácie a zneužitia dá orgánom zabezpečujúcim dodržiavanie predpisov nástroj na selekciu vozidiel, ktoré majú skontrolovať. Týmto všetkým sa zníži počet zbytočných kontrol a ušetria sa zdroje tak na strane orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov, ako aj vodičov.

Komisia bude naďalej monitorovať vykonávanie predpisov v sociálnej oblasti týkajúcich sa cestnej dopravy s pomocou členských štátov a členským štátom bude pripomínať, že v článku 13 ods. 1 smernice 2002/15/ES sa od nich vyžaduje, aby do tohto podávania správ zahrnuli stanoviská sociálnych partnerov. Členské štáty sa vyzývajú, aby zvážili dodatočné kontroly platných právnych predpisov a oznámili Komisii prípady rozdielnych výkladov ustanovení právnych predpisov EÚ.