



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 21.6.2006
KOM(2006) 321 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE

**o provádění nařízení (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě v letech 2001–2002
(22. zpráva Komise o provádění sociálních právních předpisů v silniční dopravě)**

{SEC(2006)791}

SHRNUTÍ

Tato zpráva je šestou v řadě zpráv Komise o provádění nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Uvádí trendy a statistiky za období 2001–2002 týkající se kontrolních a vynucovacích opatření členských států v souvislosti s ustanoveními nařízení (EHS) č. 3820/85 o dobách řízení, dobách odpočinku a přestávkách. Je založena na statistikách poskytnutých členskými státy a zahrnuje jejich stanoviska k provádění uvedeného nařízení.

Všechny členské státy předložily Komisi údaje za probíhající období. Některé členské státy bohužel nepředložily své údaje během stanovené lhůty. Jiné členské státy ještě nečlení své úhrnné údaje a jejich výkazy nejsou jednotné. To bylo důvodem opožděného vypracování zprávy a také překážkou včasného a účinného porovnání statistik.

Deset členských států zvýšilo počet kontrolovaných pracovních dnů na silnicích, a to Dánsko, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Německo, Rakousko, Spojené království, Španělsko a Švédsko. Ostatní členské státy uvedly snížení počtu kontrolovaných pracovních dnů. Obecně se celkový počet kontrolovaných pracovních dnů (státních příslušníků a cizích státních příslušníků dohromady) v období 2001–2002 zvýšil.

Jedenáct členských států zvýšilo počet prováděných silničních kontrol, a to Dánsko, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Německo, Portugalsko, Rakousko, Spojené království, Španělsko a Švédsko. U ostatních lze zaznamenat jejich snížení. Obecně se snížil počet řidičů kontrolovaných v provozovnách podniků.

Všechny členské státy bez potíží překročily základní kontrolní standard 1 % pracovních dnů řidičů z povolání, přičemž Francie, Lucembursko, Německo, Řecko, Spojené království a Španělsko překročily 2 %.

Členské státy se v průběhu vykazovaného období a následně chopily některých iniciativ. Dánsko, Finsko, Norsko a Švédsko prováděly během sledovaného období vzájemně koordinované kontroly. Komise konstatuje, že **spolupráce je stále ještě výjimečným jevem**, protože je patrné, že většina členských států spolupracuje jen sporadicky. Dne 23. března 2005 vstoupily v platnost nové právní předpisy Společenství o pracovní době. Jako doplněk k nařízení znamenají pozitivní vývoj. Členské státy jsou povinny zajistit, aby byl začátkem roku 2006 ve všech nových vozidlech nainstalován digitální tachograf.

Celkový počet zaznamenaných přestupků se však v některých členských státech i nadále zvyšuje. Na velice dynamickém konkurenčním trhu, na němž jsou podniky nuceny omezit náklady na minimum, je nutné přijmout opatření s cílem zlepšit dodržování těchto základních pravidel. Každých 100 kontrolovaných pracovních dní odhalí evropské kontrolní orgány průměrně 1,69 přestupků. Komise má vzhledem k omezeným dostupným zdrojům v úmyslu podporovat cílenější přístup založený na posouzení rizik. Je samozřejmé, že nelze připustit další zhoršení současné situace. Většího respektování sociálních norem Společenství v silniční dopravě lze dosáhnout pouze s pomocí ucelenějšího souboru pravidel a většího úsilí a investic ze strany členských států v souvislosti s vynucovacími opatřeními.

1. ÚVOD

Tato zpráva za období 2001–2002 je šestou v řadě zpráv Komise v rámci nařízení Rady (EHS) č. 3820/85¹. Je založena na informacích poskytnutých členskými státy na standardním formuláři zavedeném v souladu s rozhodnutím Komise ze dne 22. února 1993².

Všechny členské státy použily pro předložení údajů Komisi standardní formulář. Jejich výkazy jsou z větší části úplné, stále ještě však všechny nejsou jednotné a některé poskytnuté údaje byly pouze dílčí nebo neúplné z některého hlediska. Některé výkazy byly doručeny opožděně, a to konkrétně v případě Irska, a údaje Řecka, Lucemburska a Portugalska nebyly úplné.

Používání standardního formuláře však Komisi usnadňuje analýzu a porovnávání statistiky se statistikami z předchozího období. Tato zpráva také uvádí veškeré iniciativy sdílené členskými státy a zahrnuje nejnovější vývoj na úrovni Společenství.

2. SOUHRNNÉ TABULKY

2.1. Kontroly: přehled

Počet dnů skutečně kontrolovaných v poměru k minimálnímu počtu pracovních dnů, které mají být kontrolovány

Členský stát	- a - Minimální počet pracovních dnů, které mají být kontrolovány	- b - Počet kontrolovaných pracovních dnů (státní příslušníci)	- c - Počet kontrolovaných pracovních dnů (cizí státní příslušníci)	- d - Celkový počet kontrolovaných pracovních dnů	- e - Počet kontrolovaných pracovních dnů v poměru k minimálnímu počtu dnů, které mají být kontrolovány (d/a)
Belgie	720 280	555 387	297 911	853 298	1,18
Dánsko	209 000	280 595	28 193	308 788	1,48
Finsko	270 160	312.310	50 778	363 088	1,34
Francie	2 500 000	5 999 030	1 176 688	7 175 718	2,87
Irsko	585 046	873 123	2 038	875 161	1,49
Itálie	2 189 651	4 191 031	130 898	4 321 929	1,97

¹ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 1.

² Úř. věst. L 72, 25.3.1993, s. 33.

Lucembursko	81 398	139 567	37 362	176 929	2,17
Německo	3 470 040	7 691 352	6 858 957	14 550 309	4,19
Nizozemsko	546 922	541 430	56 666	598 096	1,09
Portugalsko ³	585 077			650 224	1,11
Rakousko	439 090	477 155	231 478	708 633	1,61
Řecko ⁴	4 883	34 616	5 512	40 128	8,21
Spojené království	2 061 880	3 985 245	183 230	4 168 475	2,02
Španělsko	2 016 000	4 231 802	445 872	4 677 674	2,32
Švédsko	440 000	464 456	89 717	554 173	1,25

2.2. Přestupky: shrnutí

Počet zaznamenaných přestupků: články 6, 7, 8 a 14 nařízení (EHS) 3820/85

Přehled podle členských států

Členský stát	CESTUJÍCÍ				ZBOŽÍ				Celkem
	Státní příslušníci	EHS	Třetí země	Cizí státní příslušníci celkem	Státní příslušníci	EHS	Třetí země	Cizí státní příslušníci celkem	
Belgie	125	84	19	103	2284	3219	424	3643	6 155
Dánsko	150	2		2	2 632	27		27	2 811
Finsko	671		3	3	12 968	10	111	121	13 763
Francie	118 840	20 331		20 331					139 171
Irsko	229	66		66	6 930	177			7 579
Itálie	8 903	177	5	182	43 562	396	21	417	53 064
Lucembursko	2	18	0	18	246	137	5	142	408
Německo	20 626	2 256	2 226	4 482	609 534	91 316	54 575	145 891	780 533

³ K tomuto účelu byla k dispozici jen celková statistika.

⁴ Podle výpočtů Komise by minimální počet pracovních dnů, které mají být kontrolovány (a), měl být 9 766,40 a Řecko tedy dosáhlo kontrolní úrovně 4,1 %.

Nizozemsko	2315	16	7	23	5 634	950	250	1 200	9 172
Portugalsko *									
Rakousko	2 277	1 134	1 123	2 257	26 536	9 772	6 479	16 251	47 321
Řecko *									
Spojené Království	2 649	18	27	45	32 055	4 536	1025	5 561	40 310
Španělsko	2 360	132	93	225	34 513	2 831	251	3 082	40 180
Švédsko	732	180	14	194	2 593	597	67	664	4 183

*Členský stát údaje neposkytl

Počet zaznamenaných přestupků: články 6, 7, 8 a 14 nařízení (EHS) 3820/85

Přehled podle kategorie přestupků (zahrnuje cestující a zboží, státní příslušníky, země EHS a třetí země)

Článek	Typ přestupku	Počet přestupků
6	Doby řízení	425 327
7	Přestávky	333 401
8	Doby odpočinku	416 783
14	Jízdní plán a pracovní plán	7 868
Celkem		1 183 379

3. VZTAHY A SPOLUPRÁCE MEZI ČLENSKÝMI STÁTY

Některé členské státy vykázaly koordinované kontroly, čímž ukázaly dobrý příklad.

Švédsko provádělo koordinované kontroly společně s Dánskem, Finskem a Norskem.

Německá policie vybavená rakouským povolením ke kontrole vozidel na silnicích v Rakousku nyní spolupracuje s rakouskými kolegy při provádění silničních kontrol v oblasti Kundl (Tyrolsko).

4. ZÁVĚRY A PŘIPOMÍNKY

4.1. Návrhy členských států

Německo navrhuje nový standardní formulář pro zprávu. Doporučuje zařazení těchto bližších údajů:

1. Porovnání cílových a skutečně dosažených hodnot na základě výše uvedeného nebo podobného formuláře. V současné době lze úroveň souladu určit pouze s pomocí dodatečných výpočtů.
2. Porušení směrnice (EHS) č. 3821/85. Takové přestupky jsou často spojené s přestupky vůči nařízení (EHS) č. 3820/85, a proto jsou neméně závažná.
3. Přehled o výměně informací podle článku 17 směrnice (EHS) č. 3820/85 a o spolupráci mezi členskými státy při kontrolách dohodnutých podle článku 5 směrnice 88/599/EHS. Skutečnost, že patrně ne všechny členské státy dodržují toto ustanovení, je neuspokojivá, a proto by k ní Komise měla v rámci své monitorovací činnosti přihlížet.
4. Po zahrnutí nařízení (EHS) č. 3820/85 i směrnice č. 88/599/EHS do Dohody o EHP (Úř. věst. L 1, 3. ledna 1994, s. 433) se tato nařízení tedy použijí také pro smluvní strany Evropského hospodářského prostoru, které nejsou členy EU. Standardní formulář zprávy z roku 1993 to neumožňuje, protože rozlišuje jen mezi tehdejšími členskými státy EHS a třetími zeměmi. Ostatní státy EHP proto musí být zahrnuty do sloupce pro třetí země, přestože by se s nimi mělo zacházet jako s členskými státy EU (EHS), neboť příslušná nařízení byla zahrnuta do Dohody o EHP.

Komise má v úmyslu zabývat se touto otázkou v rámci výboru, který má být zřízen podle nového nařízení.

4.2. Závěry a připomínky Komise

Platné právní předpisy i nadále stanoví společný standard Společenství pro maximální doby řízení a doby odpočinku pro provozovatele silniční dopravy. Jeho uplatňování ve členských státech hraje prvořadou roli při zlepšování bezpečnosti silničního provozu a spravedlivé hospodářské soutěže v rámci Evropské unie.

Komise si je však vědoma toho, že členské státy zastávají rozdílná stanoviska k výkladu a prosazování těchto právních předpisů. Kontroly jsou prováděny v každém členském státě s různou intenzitou a četností a často je provádějí různé orgány postupující na základě odlišných priorit a vlastních vnitrostátních pravidel. Kromě toho jsou přestupky stíhány s rozdílnou přísností. Některé informace poskytované členskými státy jsou často neucelené, což může ztížit přesná porovnání. Komise také uznává potřebu lepší spolupráce mezi členskými státy pro zajištění harmonizovaného prosazování právních předpisů.

Z těchto důvodů navrhla tři opatření, která se na tyto problémy zaměřují: za prvé revize nařízení s cílem zjednodušení, upřesnění a aktualizace pravidel; za druhé nedávná revize směrnice o prosazování 88/599/EHS s cílem zvýšit počet a kvalitu vynucovacích opatření, podpořit lepší spolupráci mezi kontrolními orgány jak v členských státech, tak i mezi nimi, a ujasnit priority při jejím prosazování. Konečně je to úsilí Komise zajistit zavedení digitálního tachografu za účelem omezení výskytu podvodů a umožnění rychlého, přesného a podrobného zaznamenávání a shromažďování údajů a jejich kontroly.

4.2.1. *Přibývá poskytnutých informací, ubývá neúplných údajů, ale problém stále přetrvává*

Všechny členské státy poskytly informace za současné vykazované období na standardním formuláři a většina členských států poskytla podrobnější údaje. Nevčasné vykazování však Komisi brání v celkovém porovnání a prodlužuje dokončení zprávy. Nestandardní údaje, které byly nakonec obdrženy, také brání celkovému porovnání mezi členskými státy. Kromě toho Dánsko neposkytlo Komisi své údaje o počtu řidičů kontrolovaných v provozovnách podniků. Řecko neposkytlo údaje o přestupcích. Belgie své údaje nerozčlenila. Francie stále ještě rozlišuje mezi rezidenty a nerezidenty, místo aby rozlišovala mezi státními příslušníky a cizími státními příslušníky, což znesnadňuje porovnání se statistikami ostatních členských států. Členským státům se připomíná, že nařízení⁵ nejen ukládá zvláštní povinnost poskytovat tyto informace, ale stanoví také lhůtu pro jejich zaslání Komisi do 30. září v roce následujícím po uplynutí příslušného dvouletého období.

4.2.2. *Minimálního standardu kontrol dosáhly všechny členské státy*

V porovnání s posledním vykazovaným obdobím (1999–2000)⁶ uvedlo šest členských států zvýšení počtu kontrol, a to Francie, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Rakousko a Spojené království.

Obecně řečeno, všechny členské státy bez potíží překročily základní kontrolní standard 1 %. Francie, Německo a Španělsko znovu překročily 2 %. Zvýšil se počet přestupků s ohledem na dobu řízení a odpočinku, zatímco počet všech ostatních přestupků poklesl.

Pouze v Irsku, Itálii, Nizozemsku a ve Švédsku došlo k poklesu počtu přestupků vůči článku 6 (doba řízení). V porovnání s posledním obdobím se zvýšil celkový počet přestupků týkajících se doby odpočinku. Vykázaný počet přestupků s ohledem na přestávky se v porovnání s posledním obdobím snížil (zejména v případě Finska, Rakouska a Švédska). Znatelné bylo také snížení zjištěného počtu přestupků v souvislosti s článkem 14 týkajícím se jízdního plánu a pracovního plánu.

Většina členských států poskytla dostatečné údaje o porušování právních předpisů za příslušné období. Údaje předložené Spojeným královstvím i nadále odrážely potíže při rozdělování údajů na porušení dob řízení, dob odpočinku nebo přestávek.

4.2.3. *V několika členských státech se počet zaznamenaných přestupků zvýšil*

V některých členských státech se celkový počet přestupků ve vykazovaném období zvýšil, například v Německu, Rakousku a ve Spojeném království. Toto zvýšení může poukazovat na řadu různých faktorů: skutečný nárůst počtu přestupků, cílenější úsilí ze strany kontrolních orgánů nebo lepší pořizování statistik. S tím je spojena skutečnost, že v Dánsku, Francii, Lucembursku, Německu, Nizozemsku, Spojeném království a ve Španělsku vzrostl celkový počet kontrolovaných pracovních dnů,

⁵ Čl. 16 odst. 2.

⁶ KOM(2004) 360 v konečném znění ze dne 30. dubna 2004.

zatímco v Belgii, Finsku, Irsku, Itálii, Rakousku a ve Švédsku se celkový počet kontrolovaných pracovních dnů snížil.

Obecně se ukazuje jen nepatrný růst celkového počtu přestupků zjištěných v celé EU, třebaže několik členských států vykazuje jejich přibývání. Za období 1999–2000 bylo zaznamenáno celkem 1 173 122 přestupků a za období 2000–2001 celkem 1 180 334.

Zintenzivnění nebo snížení počtu kontrol nevede automaticky k odpovídajícímu růstu nebo poklesu počtu zjištěných přestupků. Zatímco tento vztah může v některých případech svědčit o odstrašujícím účinku častějšího provádění kontrol, je zjevné, že zvýšené kontrolní činnosti v mnohých členských státech jen upozorňují na narůstající problém.

4.2.4. Úspěšnost při zjišťování přestupků je velmi rozdílná

Poměr celkového počtu zjištěných porušení k celkovému počtu kontrolovaných pracovních dnů odhaluje velký rozdíl v úspěšnosti členských států při zjišťování možného porušování. V období 2001–2002 byly nejméně úspěšnější Rakousko, Německo a Finsko s průměrem 6,67, 5,36 a 3,79 přestupků zjištěných za 100 kontrolovaných pracovních dní v příslušném období. V některých členských státech byla úspěšnost zjišťování vyšší než 1 přestupek (Francie, Itálie, Nizozemsko) za 100 kontrolovaných pracovních dní, zatímco jiné členské státy této úrovně nedosáhly.

Tento rozdíl v ukazatelích může naznačovat potenciální výhody, kterých lze dosáhnout výměnou zkušeností a osvědčených postupů mezi členskými státy a přijetím nejúčinnějších a v daném státě nejvhodnějších postupů v celé Evropské unii.

4.2.5. Výklad nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a č. 3821/85 na základě rozhodnutí Soudního dvora Evropských společenství. Příslušným obdobím je období 2001–2002

V období od 1. ledna 2001 do 31. prosince 2002 nevydal Soudní dvůr Evropských společenství žádná rozhodnutí týkající se nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a 3821/85.

4.2.6. Provádění předpisů o digitálním tachografu

Dne 13. června 2002 Komise přijala nařízení (ES) č. 1360/2002, kterým se posedmé přizpůsobuje nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. Nařízení Komise obsahuje v příloze 1B technické specifikace digitálního tachografu zavedeného nařízením Rady (ES) č. 2135/98. Podle současných ustanovení byl od 5. srpna 2004 povinně předepsán digitální tachograf ve všech nových vozidlech ve všech členských státech. Protože však výrobci vozidel neměli ke stanovenému datu 5. srpna 2003 k dispozici schválené typy digitálních tachografů, byla lhůta k jejich zavedení odložena na 5. srpen 2005 s tolerančním obdobím do 1. ledna 2006. To bylo prodlouženo do května 2006, aby mohla být zohledněna nová ustanovení současné dohody o nových sociálních právních předpisech v silniční dopravě.

Hlavním cílem zavedení digitálního tachografu je zlepšit prosazování právních předpisů. Toto opatření bude také důležitým podnětem pro vytvoření stejných konkurenčních podmínek podporováním harmonizovaného provádění nařízení a

společného postupu k uplatňování v praxi. Digitální tachograf bude zavazovat kontrolní orgány k tomu, aby podstatně aktualizovaly své metody prosazování právních předpisů a stíhání jejich porušování. V tomto směru již probíhá projekt podporovaný Komisí. V rámci tohoto projektu mohou členské státy vypracovat společné plány pro provádění, možnosti výměny informací a vyvinout harmonizovaná a účinnější řešení. Výsledné zlepšení prosazování předpisů o době řízení významně přispěje ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, pracovních podmínek řidičů a spravedlivé hospodářské soutěže. Závěrečná zpráva k tomuto projektu byla předložena v říjnu 2004 a v období 2005 až 2008 byla zahájena následná akce na podporu provádění v nových členských státech a zajištění odborné přípravy a komunikačních činností (např. webová stránka, helpdesk).

4.2.7. *Revize nařízení Rady (EHS) č. 3820/85*

V své Bílé knize Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout (KOM (2001) 370) Komise stanovila toto: „Nařízení o silniční dopravě v rámci EU, a zejména o pracovních podmínkách, jsou nejen nedostačující, ale hlavně jsou také velmi nedostatečně prosazována. Tato volnost při prosazování nařízení způsobuje problémy. Účinnost právních předpisů Společenství a vnitrostátních právních předpisů proto závisí na správném a jednotném používání v celém Společenství.“ Ke zlepšení situace má Komise v úmyslu podporovat účinný, jednotný výklad, provádění a sledování právních předpisů Společenství pro silniční dopravu. Jednotným výkladem se zabývá návrh na nové nařízení⁷. Hlavním cílem návrhu bylo zjednodušit, upřesnit a aktualizovat nařízení: Návrh zpřísňuje ustanovení o odpovědnosti zaměstnavatele, zavádí exterritorialitu pro silniční inspektory a zadržení vozidla jako jednotný postih u závažných porušení. Je zřízen poradní výbor složený ze zástupců národních kontrolních orgánů na podporu stále účasti a angažovanosti pro prosazování nařízení. Ke konečnému schválení nového nařízení Evropským parlamentem a Radou došlo dne 2. února 2006 a nařízení vstoupí v platnost 20 dní po jeho zveřejnění (předpokládá se květen 2006). Jeho ustanovení se použijí po uplynutí jednoho roku, s výjimkou ustanovení týkajících se digitálního tachografu, která jsou okamžitě použitelná.

4.2.8. *Revize směrnice 88/599/EHS*

Svým návrhem na revizi směrnice 88/599/EHS⁸ se Komise zaměřila také na zlepšování prosazování, účinnosti a jednotnosti kontrol a sankcí. Jeho tři cíle jsou zvýšení kvantity a kvality kontrol, podpora užší spolupráce mezi kontrolními orgány a otázka harmonizace sankcí:

V souvislosti se zvýšenou kvantitou kontrol se minimální procento kontrol zvyšuje z 1 % na 3 % celkového počtu pracovních dnů řidičů z povolání; v rámci tohoto celkového procenta se minimální procento silničních kontrol zvyšuje z 15 % na 25 % a v případě kontrol v provozovnách podniků z 25 % na 50 %.

V souvislosti se zvýšenou kvalitou návrh předpokládal: jeden kontrolní orgán pro koordinaci v každém členském státě, který bude rozvíjet, zveřejňovat a provádět

⁷ KOM (2001) 573 v konečném znění ze dne 12. října 2001.

⁸ KOM (2003) 628 v konečném znění ze dne 21. října 2003.

strategii prosazování; kontrolní pracovníky dostatečně vybavené kompatibilním základním vybavením a dostatečně vyškolené pro spolupráci s ostatními členskými státy; silniční infrastrukturu s dostatečnými odpočívadly nebo čerpacími stanicemi, aby bylo možné provádět kontroly. Jak namátkové kontroly, tak i plánované kontroly musí být prováděny pomocí společného systému vyhodnocování běžného rizika.

Spolupráce mezi kontrolními orgány členských států je zajištěna pomocí zvýšeného využívání vzájemně koordinovaných akcí, lepší výměny informací prostřednictvím elektronické sítě a stálého výboru kontrolních orgánů, který má za úkol ujasňovat provádění směrnice, podporovat ucelený postup a usnadňovat dialog mezi průmyslem a kontrolními orgány.

K sankcím, které mohou členské státy podle návrhu udělit, patří dočasné zabránění vozidlu v pohybu, odebrání, pozastavení nebo omezení povolení k jízdě nebo řidičského průkazu, přičemž všechny sankce musí být prováděny účinně, přiměřeně a s odrazujícím účinkem. Návrh také doporučuje přiměřené finanční sankce pro celý dopravní řetězec v případě, že by přestupky vedly k dosažení finančního zisku. Návrh konečně obsahuje seznam přestupků považovaných za závažné, a za které by se tedy měly udělovat přiměřené sankce.

Ke konečnému schválení ustanovení nové směrnice Radou a Evropským parlamentem došlo dne 2. února 2006. Vstoupí v platnost 20 dní po datu zveřejnění (květen 2006) a členské státy je musí provést do 30. dubna 2007.

4.2.9. Zavedení pracovní doby pro odvětví silniční dopravy: směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2002/15/ES

Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě byla přijata dne 11. března 2002. Provádění této směrnice, jakož i směrnice č. 2003/88/ES o úpravě obecné pracovní doby pro silniční dopravu vyžaduje provedení do vnitrostátního práva členských států. Datum provedení odvětvové směrnice č. 2002/15/ES byl 23. březen 2005. Dva členské státy, Finsko a Španělsko, předložily společný případ Evropskému soudnímu dvoru, aby zrušil část nebo celou směrnici vtaahující se na dané odvětví. Soud rozhodl dne 4. září 2004 v jejich neprospěch.

Komise je přesvědčena o tom, že směrnice, jakmile bude provedena ve všech členských státech, přispěje ke zlepšení sociálních podmínek osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě a také ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

4.2.10. Závěrečné poznámky

Účinné používání právních předpisů o dobách řízení a dobách odpočinku je v obecném zájmu. Komise i nadále nabádá všechny členské státy, aby zvýšily kvantitu a kvalitu kontrol a posílily prosazování právních předpisů ve všech členských státech a aby podnikaly společné iniciativy k podpoře výměny informací a pracovníků a prováděly společné kontroly. Tato opatření přispějí k rozšíření kontrolních činností a povedou k lepšímu všeobecnému pochopení pro provádění nařízení.

Členským státům se připomíná, že nařízení nejen ukládá zvláštní povinnost poskytovat tyto informace, nýbrž také stanoví lhůtu pro jejich zaslání Komisi do 30. září v roce následujícím po uplynutí příslušné dvouleté lhůty.

Komise vyjádřila uspokojení v souvislosti s tím, že všechny členské státy dosáhly minimálního kontrolního standardu 1 % pracovních dnů řidičů z povolání. Kromě toho všechny státy poskytly údaje ve standardním formátu. Výsledky však dávají důvod k obavám. Dochází k příliš velkému počtu přestupků a v porovnání s předchozími zprávami jejich počet i nadále roste. Na velice dynamickém konkurenčním trhu, na němž jsou podniky nuceny omezit náklady na minimum, je nutné přijmout opatření s cílem zlepšit dodržování těchto základních pravidel.

Z tohoto důvodu Komise považuje oba návrhy, které nyní představují schválený soubor legislativních opatření, za velmi důležité pro zjednodušení, vyjasnění a aktualizaci základních pravidel a zlepšení kontrolní činnosti. Zdůrazňuje také, že průmysl bude mít zájem na tom, aby nová nařízení o pracovní době byla používána a prováděna jednotně a spravedlivě v celé Evropské unii, aby se zabránilo jakémukoli narušování hospodářské soutěže. Očekává rovněž, že členské státy učinily nezbytná opatření pro zavedení digitálního tachografu za účelem bezpečného a dlouhodobého ukládání dat, jakož i rychlého, přesného stahování údajů a jejich kontroly.

Lepšího dodržování sociálních norem Společenství v silniční dopravě je možné dosáhnout pouze s pomocí ucelenějšího souboru pravidel a většího úsilí a investic ze strany členských států v souvislosti s prosazováním právních předpisů.

V tomto duchu bude Komise i nadále sledovat vývoj v této oblasti ve všech členských státech, aby zajistila harmonizované provádění sociálních právních předpisů, podporovala správné postupy a posílila úroveň a účinnost prosazování právních předpisů.