

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 12.10.2007
KOM(2007) 622 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE

**o provádění nařízení (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních
předpisů v silniční dopravě v období 2003 – 2004
(23. zpráva Komise o provádění sociálních právních předpisů v silniční dopravě)**

{SEK(2007) 1359}

ZPRÁVA KOMISE

o provádění nařízení (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě v období 2003 – 2004 (23. zpráva Komise o provádění sociálních právních předpisů v silniční dopravě)

SHRNUTÍ

Tato zpráva je šestou z řady zpráv Komise o provádění nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě. Toto nařízení se týká maximální doby řízení a minimálního počtu přestávek a doby odpočinku pro řidiče z povolání a kontrolních postupů. Podle doprovodné směrnice¹ jsou členské státy povinny zajistit, aby alespoň 1 % všech odpracovaných dnů řidičů kamionů a autobusů z povolání bylo podrobeno kontrole, a to buď prostřednictvím inspekci v provozovnách dopravců nebo na silnici.

Aby mohla Evropská komise sestavit zprávu o používání ustanovení tohoto nařízení, musí členské státy předložit každé dva roky nezbytné informace na standardním formuláři. Tato zpráva je výsledkem shrnutí a analýzy dat poskytnutých členskými státy a plynoucích z kontrolních a vynucovacích činností provedených v období 2003 - 2004 v souvislosti s ustanoveními nařízení (EHS) č. 3820/85. Kromě předložení klíčových statistik a hlavních ukazatelů vývoje v této oblasti tato zpráva zahrnuje také stanoviska členských států k provádění nařízení.

I přes povinnost předkládat zprávy, kterou nařízení stanovuje, některé členské státy neposkytly nezbytné informace ve stanovené lhůtě a některé členské státy je neposkytly v požadovaném formátu. Jedna země poskytla informace až po té, co proti ní bylo zahájeno řízení pro porušení. To vše bylo příčinou toho, že Komise sestavila tuto dvouletou zprávu se zpožděním. **Aby další zpráva nebyla vydána pozdě, je velmi důležité, aby Komise obdržela zprávy členských států týkající se let 2005 – 2006 do 30. září 2007. Tyto zprávy budou v souladu s čl. 13 odst. 1 směrnice 2002/15/ES o pracovní době poprvé zahrnovat informace o provádění této směrnice. Komisi to umožní vypracovat komplexní zprávu obsahující všechny důležité informace týkající se provádění sociálních pravidel v silniční dopravě.**

Analýza získaných údajů odhalila, že pět členských států (Belgie, Německo, Francie, Lucembursko a Rakousko) zvýšilo počet kontrolovaných pracovních dnů. Ostatní členské státy uvedly snížení počtu kontrolovaných pracovních dnů, ačkoli stále zůstávají nad požadovanou minimální úroveň*. Celkově se průměrný celkový počet kontrolovaných pracovních dnů (státní příslušníci a cizí státní příslušníci společně) v období 2003 – 2004 snížil na asi 2,3 miliony ve srovnání s průměrným počtem 2,6 milionů pracovních dnů zkontrolovaných v předchozím vykazovaném období.

Všechny členské státy s výjimkou Švédska a Portugalska překročily základní normu kontrol ve výši 1 % pracovních dnů řidičů z povolání, přičemž Německo, Španělsko,

¹ Úř. věst. EU L 325, 29. 11. 1988, s. 5.

* S ohledem na změnu právních předpisů, ke které došlo dne 1. dubna 2007, však bude muset počet pracovních dnů, které mají být kontrolovány, zvýšit v každém členském státě v roce 2008 na 2 %.

Francie, Lucembursko a Malta překročily 2 %. Norsko a Švýcarsko také jasně přesáhly 2 %.

Celkový počet zaznamenaných porušení pravidel se však v některých členských státech i nadále zvyšuje, přičemž v některých z nich značně. Obecně počet porušení pravidel týkajících se přestávek a doby odpočinku vzrostl, zatímco počet porušení pravidel s ohledem na dobu řízení poklesl. Průměrný celkový počet zjištěných porušení pravidel zůstává stabilní. Za každých 100 kontrolovaných pracovních dnů odhalily evropské kontrolní orgány průměrně 2,8 porušení pravidel, což je téměř stejná úroveň jako v období 2001 – 2002. Mezi členskými státy však jsou velké rozdíly: v některých státech přesahuje míra zjištění 5 porušení pravidel, zatímco v jiných je menší než 1.

Situace by se měla značně zlepšit díky novému právnímu předpisu o době řízení a době odpočinku v silniční dopravě², který vstoupil v platnost částečně 1. května 2006 a částečně 11. dubna 2007. Tato nová pravidla představují pro toto odvětví a pro kontrolní orgány pevný základ. Stanovují cílený přístup vycházející z posouzení rizik, posilují spolupráci mezi členskými státy a dávají Komisi prováděcí pravomoci, které bude vykonávat s pomocí regulačního výboru. Nyní je potřeba zaměřit veškeré úsilí na účinné a harmonizované provádění zdokonaleného souboru sociálních pravidel.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11. 4. 2006, s. 1) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11. 4. 2006, s. 35).

1. Úvod

Tato zpráva týkající se dvouletého období 2003 – 2004 je založena na informacích poskytnutých členskými státy na standardním formuláři zavedeném v souladu s rozhodnutím Komise ze dne 22. února 1993³.

Všechny členské státy použily pro předložení údajů Komisi standardní formulář. Jejich výkazy byly z větší části úplné, stále ještě však nejsou jednotné a některé poskytnuté údaje byly pouze dílčí nebo neúplné z některého hlediska. Výkazy byly předloženy se zpožděním. Jedna země předložila svou zprávu pouze po zahájení řízení pro porušení. Údaje poskytnuté některými členskými státy nebyly úplné. To bylo důvodem opožděného vypracování zprávy a také překážkou včasného a účinného porovnání statistik.

Členské státy, které přistoupily k Evropské unii v roce 2004, ještě nemusely své zprávy za období 2003 – 2004 předkládat. Maďarsko však předložilo zprávu za celé toto období a zpráva Malty se týkala časového rozpětí od data přistoupení do konce období, tedy od 1. 5. 2004 do 31. 12. 2004.

Své zprávy Komisi zaslalo také Norsko a Švýcarsko.

2. SOUHRNNÉ TABULKY

2.1. Kontroly: shrnutí

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 zkontrolovaných pracovních dnů (státní příslušníci)	- c - Počet zkontrolovaných pracovních dnů (cizí státní příslušníci)	- d - Celkový počet zkontrolovaných pracovních dnů	- e - Počet pracovních dnů kontrolovaných v poměru k minimálnímu počtu pracovních dnů, které mají být kontrolovány (d/r)
Rakousko	464 904	611 790	299 277	911 067	1.96
Belgie ⁴	726 000	1 028 094	200 642	1 228 736	1.69
Dánsko	220 000	284 954	28 624	313 578	1.43
Finsko	297 000	340 885	39 801	380 686	1.28

³ Úř. věst. L 72, 25. 3. 1993, s. 33.

⁴ Tato čísla nezahrnují údaje o kontrolách provedených sociálními inspektory a policií, protože nebyly vhodně rozlišeny.

Francie	2 505 000	6 143 979	1 215 203	7 359 182	2.94
Německo	2 987 237	8 325 897	6 787 877	15 113 774	5.06
Řecko	10 705	54 211	5 155	59 366	(5.55) ⁵
Maďarsko	560 002	669 819	148 155	817 974	1.46
Irsko	721 524	852 167	9 248	861 415	1.19
Itálie	2 818 497	5 121 603	194 565	5 316 168	1.89
Lucembursko	49 455	166 382	31 204	197 586	4.00
Nizozemsko	544 212	498 801	64 248	563 049	1.03
Malta ⁶	128	795	16	811	6.34
Portugalsko ⁷	585 077	123 864	866	124 760	0.21
Španělsko	2 169 600	4 093 346	419 854	4 513 200	2.08
Švédsko	484 000	398 733	75 862	474 595	0.98
Spojené království	2 203 049	3 586 801	236 706	3 823 507	1.74
Norsko	320 000	873 778	94 788	968 566	3.03
Švýcarsko ⁸	204 397	846 000	158 073	1 004 073	4.91

2.2. Porušení pravidel: shrnutí

Počet zaznamenaných porušení pravidel: články 6, 7, 8 a 14 nařízení (EHS) č. 3820/85

Přehled podle členských států

Členský stát	Cestující				Zboží				Celkem
	Státní příslušníci	Země EU	Třetí země	Cizích státních příslušníků celkem	Státní příslušníci	Země EU	Třetí země	Cizích státních příslušníků celkem	
Rakousko	1 712	823	1 116	1 939	26 612	10 496	6 146	16 642	46 905

⁵ Údaje získané od Řecka uvádějí zvláště nízký počet vozidel podléhajících EHS 3820/85. V důsledku toho se celkový minimální počet pracovních dnů, které mají být kontrolovány, plynoucí ze znásobení celkového počtu uvedených vozidel a počtu odpracovaných dnů na řidiče jeví také zvláště nízkým. Až do dalšího ověření těchto údajů se nepřihlíží k aritmetickému stanovení poměru vykonaných kontrol.

⁶ Za období 1. 5. 2004 – 31. 12. 2004.

⁷ Ve zprávě obdržené od Portugalska chyběly údaje o výpočtu minimálních kontrol. Proto byl údaj týkající se minimálního počtu pracovních dnů, které mají být kontrolovány, vzat z předchozí zprávy.

⁸ Za rok 2004.

Belgie ⁹	161	235	37	272	3 432	6 233	781	7 014	10 879
Dánsko	195				6 315	29		29	6 539
Finsko	1 003	0	3	3	15 142	18	70	88	16 236
Francie ¹⁰	103 611	27 698		27 698					131 309
Německo	28 360	2 922	2 291	5 213	631 226	73 246	32 078	105 324	770 123
Řecko ¹¹									
Maďarsko	453	63	678	741	7 930	1 196	3 612	4 808	13 932
Irsko ¹²	600	77		77	13 299	301		301	14 277
Itálie	11 477	1 217	35	1 252	90 725	2 834	391	3 225	106 679
Lucembursko	3	8	0	8	124	124	0	124	259
Nizozemsko	884	12	18	30	6 604	733	148	881	8 399
Malta						45			45
Portugalsko	91	4	0	4	1374	18	0	18	1487
Španělsko	2 059	294	447	741	36 649	4 147	814	4 961	44 410
Švédsko	491	133	15	148	1 610	1 224	108	1 332	3 581
Spojené království	2 825	275	7	282	27 418	11 565	767	12 332	42 857
Švýcarsko ¹³									6 825

Přehled podle kategorie porušení pravidel*

Článek	Druh porušení pravidel	Počet porušení pravidel
6	Doba řízení	313 782
7	Přestávky	431 039
8	Doby odpočinku	435 849

⁹ Porušení pravidel zaznamenaná policií a sociálními inspektory nebyla do výše uvedené tabulky začleněna, protože nebyla vhodně rozlišena.

¹⁰ Francie nerozlišuje mezi státními příslušníky a cizími státními příslušníky, ale mezi rezidenty a nerezidenty. Nezahrnuje podrobné údaje o přestupcích v osobní dopravě a v dopravě zboží, uvádí však údaje o porušení pravidel zjištěných na silnici a v provozovnách podniků.

¹¹ Členský stát tyto údaje neposkytl.

¹² Irsko ve své zprávě uvedlo pouze porušení pravidel státních příslušníků a jiných členských států.

¹³ Švýcarsko uvedlo pouze celkový počet.

14	Jízdní plán a pracovní plán	4 725
Celkem		1 185 395

** Údaje Švédska a Řecka nebyly k dispozici a proto nejsou zahrnuty v tabulce*

3. VZTAHY A SPOLUPRÁCE MEZI ČLENSKÝMI STÁTY

Některé členské státy podnikly několik koordinovaných kontrol a společných akcí týkajících se provádění kontrolních opatření.

Švédské kontrolní orgány provedly kontroly společně s kontrolními orgány v ostatních severských zemích (Dánsko, Finsko a Norsko).

Rakousko hlásilo koordinované kontroly s německými kontrolory v oblasti Kundlu (Tyrolsko). Německá policie získala povolení Rakouska ke kontrole vozidel na rakouských silnicích a spolupracovala se svými rakouskými protějšky.

Spojené království oznámilo kontroly prováděné v kombinaci s jinými kontrolními orgány, které se soustředily na mezinárodní dopravu, a jednu celoevropskou kontrolu, která se zvlášť zaměřila na vozidla převážející nebezpečné zboží.

4. PŘIPOMÍNKY A ZÁVĚRY

4.1. Návrhy členských států

V rámci poradního výboru zřízeného v souladu s článkem 18 nařízení (EHS) č. 3821/85 bude prodiskutováno několik návrhů z minulého vykazovaného období. Během současného vykazovaného období členské státy nepodaly žádné další návrhy.

4.2. Připomínky

Platné právní předpisy představují společný standard Společenství pro stanovení maximální doby řízení i přestávek a doby odpočinku pro provozovatele silniční dopravy. Jejich uplatňování v členských státech hraje prvořadou roli při zvyšování bezpečnosti silničního provozu, podpoře spravedlivé hospodářské soutěže a zlepšování pracovních podmínek řidičů.

Ačkoli je toto nařízení nyní závazné již déle než 20 let, členské státy stále odlišně chápou způsob, jak tento právní předpis vykládat a prosazovat. 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. Některé informace poskytované členskými státy jsou často neucelené, což může ztížit přesná porovnání.

V zájmu řešení těchto problémů byla v roce 2006 zavedena nová opatření. Digitální tachograf se stal povinnou součástí všech nových vozidel ve všech členských státech a v dubnu 2007 vstoupily v platnost přezkumy nařízení 3820/85¹⁴ a jeho prováděcí směrnice 88/599/EHS¹⁵.

¹⁴ Úř. věst. L 370. 31. 12. 1985, s. 1.

¹⁵ Úř. věst. L 325. 29. 12. 1988, s. 5.

Mezi hlavní změny zavedené nařízením a směrnicí s ohledem na provádění patří:

- nový výbor složený z kontrolních pracovníků z členských států, který byl zřízen, aby pomáhal Komisi při zajišťování harmonizovaného výkladu a použití pravidel,
- extraterritorialita sankcí umožňuje inspektorům provádějícím silniční kontrolu pokutovat porušení předpisů bez ohledu na to, kde bylo spácháno,
- společná stupnice sankcí, kterou stanoví každý členský stát,
- společné vzdělávací programy týkající se osvědčených postupů zavedených členskými státy,
- Lepší spolupráce: společné kontroly, společné vzdělávací výměny mezi inspektory členských států, výměna informací o nerezidentech porušujících předpisy.

Kromě toho dne 23. března 2005 vypršela lhůta pro vnitrostátní převedení směrnice 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě. V budoucích zprávách by mělo být vidět zlepšení situace v důsledku těchto nových opatření.

4.2.1. Předložení dat

Nedochvilnost některých členských států při poskytování informací Komisi brání v komplexním sestavení dat a oddaluje dokončení zprávy. Předložení nestandardních údajů nebo neúplných dat dále zabraňuje provedení souhrnného srovnání mezi zeměmi. Řecko neposkytlo údaje týkající se porušení pravidel a uvedlo, že počet vozidel podléhajících nařízení 3820/85 se zdá být velmi nízký, což vedlo k nízkému minimálnímu počtu kontrolovaných pracovních dnů a následně ke zdánlivě velmi vysokému počtu provedených kontrol¹⁶. Ve zprávě Portugalska předložené až těsně před zahájením řízení pro porušení chyběly údaje o výpočtu minimálních kontrol. Norsko a Švýcarsko použilo standardní vykazovací formulář, avšak údaje v nich nebyly úplné.

4.2.2. Kontroly

V porovnání s předchozím vykazovaným obdobím (2001-2002) uvedlo pět členských států, a to Rakousko, Belgie, Francie, Německo a Lucembursko, zvýšení počtu kontrol.

Většina členských států překročila základní standard 1 % kontrolovaných pracovních dnů. Země, které provedly nejméně kontrol, byly Portugalsko, Švédsko a Nizozemsko. Švédsko nedosáhlo požadované míry 1 % kontrolovaných pracovních dnů (0,98 %) a Nizozemsko ji překročilo pouze o málo (1,03 %). Počet kontrol provedených Portugalskem byl hluboko pod minimálním požadavkem, a to pouze 0,21 % kontrolovaných dnů. Německo, Řecko, Francie a Španělsko opět překročily 2 % a Lucembursko tentokrát také přesáhlo hranici 2 %. Čtyři ze zemí, které uvedly snížení procentuálního poměru kontrolovaných pracovních dnů ve srovnání s předchozím vykazovaným obdobím, zaznamenaly výrazný pokles o asi 0,3 %. Jedná se o Švédsko, Spojené království, Španělsko a Irsko. Statistika Portugalska klesla o téměř 1 % (z 1,11 % na 0,21 %).

¹⁶ Srov. poznámku pod čarou 6.

4.2.3. *Porušení pravidel*

Většina členských států poskytla dostatečné údaje o porušování právních předpisů za příslušné období. Řecko tyto údaje neposkytlo. Údaje předložené Spojeným královstvím odrážejí potíže při rozlišování údajů na porušení dob řízení, dob odpočinku a přestávek. Švédsko nerozdělilo porušení pravidel podle různých článků nařízení.

Analýza údajů ukazuje, že celkový počet porušení pravidel v daném období v některých členských státech vzrostl, např. v Belgii, Dánsku, Finsku, Irsku, Itálii, Španělsku a Spojeném království. S tím souvisí skutečnost, že v Rakousku, Belgii, Dánsku, Finsku, Francii, Německu, Řecku, Itálii a Lucembursku vzrostl celkový počet kontrolovaných pracovních dnů, zatímco v Irsku, Nizozemsku, Španělsku, Švédsku a Spojeném království se celkový počet kontrolovaných pracovních dnů snížil.

Stejně jako v předchozí zprávě se ukazuje jen nepatrný růst celkového počtu porušení pravidel zjištěných v celé EU, třebaže několik členských států vykazuje jejich přibývání. Za období 2001-2002 bylo zaznamenáno celkem 1 183 379 porušení pravidel a za období 2003-2004 celkem 1 185 395.

Ve srovnání s předchozím vykazovaným obdobím se počet zjištěných porušení pravidel s ohledem na přestávky a dobu odpočinku zvýšil, zatímco počet všech ostatních porušení pravidel poklesl. Ačkoli polovina členských států vykazovala nárůst počtu porušení pravidel proti článku 6 (doba řízení), celkový počet porušení pravidel týkajících se doby řízení se snížil. Celkový počet porušení pravidel s ohledem na článek 7 (přestávky) vzrostl o 29 %, přičemž pouze ve Španělsku, Lucembursku a Nizozemsku došlo k poklesu počtu těchto porušení pravidel. Počet porušení pravidel proti článku 8 (doba odpočinku) mírně vzrostl. Došlo ke znatelnému snížení zjištěného počtu porušení pravidel v souvislosti s článkem 14 týkajícím se jízdního plánu a pracovního plánu.

Poměr celkového počtu zjištěných porušení k celkovému počtu kontrolovaných pracovních dnů potvrzuje, že stále existuje velký rozdíl v úspěšnosti členských států při zjišťování možného porušování. V období 2003 – 2004 byly nejúspěšnější Rakousko, Německo a Finsko s průměrem 5,1, 5,0 a 4,26 porušení pravidel zjištěných za 100 kontrolovaných pracovních dní v příslušném období. V některých zemích přesahovala míra zjištění 2 porušení pravidel (Dánsko a Itálie) za 100 kontrolovaných pracovních dnů nebo 1 porušení pravidel (Francie, Irsko, Nizozemsko, Maďarsko, Spojené království, Portugalsko) za sto kontrolovaných pracovních dnů, avšak jiné členské státy této míry nedosáhly. Průměrná míra zjištění je téměř stejná jako v předchozím vykazovaném období, tj. 2,8 porušení pravidel zjištěných za 100 kontrolovaných pracovních dnů.

4.2.4. *Výklad nařízení Rady č. 3820/85 a č. 3821/85 na základě rozhodnutí Soudního dvora Evropských společenství*

Ve svém rozhodnutí ze dne 16. ledna 2003 (Libor Cipra a Vlastimil Kvasnička v. Bezirkshauptmannschaft Mistelbach) v případě C-439/2001 Soud rozhodl o tom, že v případě dopravy s osádkou o více než jednom řidiči se čl. 8 odst. 2 nařízení Rady 3820/85 používá jakožto *lex specialis* nadřazený odstavci 1 téhož článku. Následně se tato ustanovení nepoužívají souhrnně a řidič musí mít denní odpočinek v období 30 hodin. Stejný výklad se použije na čl. 8 odst. 1 a 2 Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Soud kromě toho rozhodl, že požadavky na dobu odpočinku, které se týkají

osádek o jednom řidiči nebo osádek o alespoň dvou řidičích, jsou zřejmé a vyplývají dostatečně jasně ze znění čl. 8 odst. 1 a 2 nařízení 3820/85 a z jeho souvislostí a cílů.

Ve svém rozhodnutí ze dne 17. března 2005 (trestní řízení proti Annic Andréa Raemdonck a Raemdonck-Janssens BVBA) v případě C-128/2004 Soud rozhodl, že výrazy „materiál nebo zařízení“ uvedené v čl. 13 odst. 2 písm. g) nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 je třeba vykládat (v rámci režimu odchylek stanoveného v čl. 3 odst. 2 nařízení Rady (EHS) č. 3821/85) tak, že se nevztahují výlučně na nástroje a přístroje, ale pokrývají rovněž věci, jako je stavební materiál nebo kabely, nezbytné pro provedení prací, které tvoří náplň hlavní činnosti řidiče. Jak Soud také připomenul, tato výjimka se uplatní pouze, pokud řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost. Řidič navíc musí používat dotčený materiál nebo zařízení během své práce. Tyto dvě podmínky se proto vztahují k činnostem řidiče a ne k činnostem dotčeného podniku.

4.2.5. *Digitální tachograf*

Nařízení Komise (ES) č. 1360/2002 ze dne 13. června 2002, kterým se posedmé přizpůsobuje technickému pokroku nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, ve své příloze 1B obsahuje technické specifikace digitálního tachografu zavedeného nařízením Rady 2135/98.

Dne 1. května 2006¹⁷ byl digitální tachograf povinně předepsán ve všech nových vozidlech ve všech členských státech. Hlavním cílem zavedení digitálního tachografu bylo harmonizovat provádění nařízení o době řízení a sjednotit a zdokonalit postupy prosazování ve všech členských státech.

Digitální tachograf zavazuje kontrolní orgány k tomu, aby aktualizovaly své metody prosazování právních předpisů a stíhání jejich porušování. Komise finančně podpořila projekt, který posílil spolupráci mezi členskými státy při vypracovávání společných plánů pro provádění předpisů, výměně informací a vývoji harmonizovaných a účinných řešení problémů souvisejících s prováděním. Byla zahájena cílená akce na podporu zavedení digitálního tachografu v deseti členských státech, které přistoupily k Evropské unii v roce 2004.

Ustanovení týkající se digitálního tachografu jsou od 16. června 2006 platná také prostřednictvím Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) s přechodným obdobím pro mimoevropské smluvní strany AETR do 16. června 2010. Digitální tachograf se tak stane povinným ve všech evropských třetích zemích, které sousedí s Evropským hospodářským prostorem.

4.2.6. *Zrušení nařízení Rady č. 3820/85*

Nové nařízení (ES) č. 561/2006¹⁸, kromě ustanovení týkajících se digitálního tachografu, která vstoupila v platnost dříve dne 1. května 2006, vstoupilo v platnost dne 11. dubna 2007.

Toto nové nařízení objasňuje a aktualizuje 20 let staré právní předpisy. Zaměřuje se na zlepšení silniční bezpečnosti, pracovních podmínek řidičů a spravedlivé hospodářské soutěže v členských státech. Kromě lepších sociálních a bezpečnostních podmínek zajišťují nová opatření také přísné a harmonizované prosazování těchto pravidel. Nařízení zesiluje

¹⁷ Článek 29 nařízení (ES) č. 561/2006.

¹⁸ Úř. věst. L 102, 11. 4. 2006, s. 1.

ustanovení o odpovědnosti zaměstnavatele a připravuje půdu pro společné sankce za závažná porušení pravidel. Dne 24. května 2007 byl zřízen poradní výbor na podporu stálé účasti a angažovanosti při prosazování tohoto nařízení.

4.2.7. *Zrušení směrnice 88/599/EHS*

Dne 1. května 2006 vstoupila v platnost nová směrnice 2006/22/ES¹⁹. Členské státy byly povinny převést tuto směrnici do vnitrostátních právních předpisů do 1. dubna 2007.

Nová směrnice postupně zvyšuje požadovaný minimální počet kontrol z 1 % na 3 % z celkových odpracovaných dnů řidičů z povolání v roce 2010. V rámci tohoto celkového procentuálního množství se zvyšuje minimální procentuální množství věnované silničním kontrolám z 15 % na 30 %, přičemž počet kontrol v provozovnách se zvyšuje z 25 % na 50 %.

V zájmu zvýšení kvality kontrol směrnice počítá se zřízením koordinačního kontrolního orgánu v každém členském státě, s dostatečným vybavením kontrolních pracovníků kompatibilním základním vybavením a se silniční infrastrukturou dostatečně vybavenou odpočívadly nebo čerpacími stanicemi pro provádění kontrol.

Spolupráce mezi kontrolními orgány členských států je zajištěna pomocí zvýšeného využívání vzájemně koordinovaných akcí, lepší výměny informací prostřednictvím elektronické sítě a regulačního výboru pro objasnění provádění směrnice. Členské státy jmenují orgán pro styk v rámci společenství, který bude zastoupen ve výboru. Regulační výbor byl zřízen dne 9. října 2006. Sešel se dne 19. ledna 2007 a schválil jednotný formulář pro zdravotní dovolené, který nahrazuje 27 různých vnitrostátních modelů, čímž účinně přispívá ke snížení administrativního břemene. Komise přijala tento model rozhodnutím ze dne 12. dubna 2007 o formuláři vztahujícím se k sociálním právním předpisům v silniční dopravě.

4.2.8. *Právní předpisy týkající se pracovní doby pro odvětví silniční dopravy: směrnice 2002/15/ES*

Směrnice 2002/15/ES²⁰ měla být provedena ve vnitrostátních právních předpisech do 23. března 2005. Některé členské státy však stále ustanovení směrnice plně nepřevedly a bylo proti nim zahájeno řízení pro porušení.

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.

Příští vykazované období 2005 – 2006 bude zahrnovat také provádění směrnice 2002/15/ES.

4.2.9. *Závěry*

Účinné používání právních předpisů o dobách řízení, přestávkách a dobách odpočinku je v obecném zájmu. Komise nabádá všechny členské státy, aby zvýšily počet a kvalitu kontrol, prováděly koordinované kontroly a společné iniciativy na podporu výměny informací a pracovníků. Tato opatření přispějí k rozšíření kontrolních činností a povedou k harmonizovanému a lepšímu provádění nařízení.

¹⁹ Úř. věst. L 102, 11. 4. 2006, s. 35.

²⁰ Úř. věst. L 80, 23. 3. 2002, s. 35.

Příští vykazovací povinnost se bude týkat let 2005 - 2006. Bude se jednat o poslední zprávu podle „starých“ právních předpisů. Zároveň se bude jednat o první zprávu, kterou bude doprovázet paralelní zpráva Evropské hospodářské komise Spojených národů o provádění Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Kromě toho to bude první zpráva, která zahrnuje provádění směrnice o pracovní době v letech 2005 – 2006. Je proto nanejvýš důležité, aby zprávy zemí přišly včas, jak je stanoveno v nařízení, a aby měly požadovaný jednotný formát. Kromě toho musí být do stejného data předloženy informace o provádění směrnice 2002/15/ES.

Komise bere na vědomí, že téměř všechny členské státy dosáhly minimálního kontrolního standardu 1 % pracovních dnů řidičů z povolání. Je důležité, aby kontrolní orgány usilovaly o zvýšení počtu kontrol, který musí od 1. ledna 2008 představovat 2 % celkového počtu pracovních dnů.

Výsledky jsou stále znepokojující, jelikož průměrný počet porušení pravidel v průběhu doby neklesl. 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. Komise věří, že nové právní předpisy budou v této oblasti pozitivním přínosem. Zdůrazňuje také, že průmysl má zájem na tom, aby nová nařízení o pracovní době byla používána a prováděna jednotně a spravedlivě v celé Evropské unii, aby se zabránilo narušování hospodářské soutěže.

Lepšího dodržování sociálních norem Společenství v silniční dopravě je možné dosáhnout pouze s pomocí 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, aby zajistila harmonizované provádění sociálních právních předpisů, podporovala správné postupy a posílila úroveň a účinnost prosazování právních předpisů.