



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 21.11.2014
COM(2014) 709 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění nařízení (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a směrnice 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě během období 2011-2012

(27. zpráva Komise o provádění předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy)
{SWD(2014) 342 final}

I. Úvod

Tato zpráva se zabývá čtyřmi vzájemně souvisejícími legislativními akty, jimiž se stanoví předpisy v sociální oblasti týkající se silniční dopravy a systém jejich prosazování, a jejich prováděním členskými státy. Těmito legislativními akty jsou: nařízení (ES) č. 561/2006¹, jímž se stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku profesionálních řidičů, směrnice 2006/22/ES², kterou se stanoví minimální podmínky pro prosazování těchto pravidel, nařízení Rady (EHS) č. 3821/85³ o záznamovém zařízení v silniční dopravě, tj. hlavním nástroji pro kontrolu dodržování předpisů v sociální oblasti ze strany řidičů, a směrnice 2002/15/ES⁴, kterou se stanoví doplňující ustanovení o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (dále jen „směrnice o pracovní době v silniční dopravě“).

Článek 17 nařízení (ES) č. 561/2006 od členských států vyžaduje, aby Komisi každé dva roky oznamovaly údaje potřebné k vypracování zprávy o uplatňování uvedeného nařízení a o vývoji v dotyčných oblastech. Článek 13 směrnice 2002/15/ES stanoví, že členské státy podávají Komisi zprávy o provádění uvedené směrnice, v nichž uvedou stanoviska sociálních partnerů. Zprávy uvedené ve směrnici 2002/15/ES a nařízení (ES) č. 561/2006 mohou být předloženy v podobě jednoho dokumentu, jelikož se oba legislativní akty vztahují na stejné dvouleté období pro podávání zpráv a jimi stanovená pravidla pro profesionální řidiče se vzájemně doplňují.

Tato zpráva se týká období let 2011–2012. Vychází především ze zpráv jednotlivých států, lhůta pro jejichž předložení uplynula dne 30. září 2013. Jejím cílem je poskytnout přehled toho, jakým způsobem členské státy provedly výše uvedený soubor legislativních aktů, a upozornit na hlavní problémy při prosazování a uplatňování platných předpisů. Zpráva obsahuje jak kvantitativní, tak kvalitativní údaje o provedených silničních kontrolách a kontrolách provozoven a o zjištěných porušeních předpisů, spolu s informacemi o provádění směrnice o pracovní době v silniční dopravě. Zprávu Komise doprovází pracovní dokument

¹ 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, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

² 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 činnosti v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 36).

³ Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8), zrušené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 14. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

útvary Komise, který obsahuje doplňující informace o sankcích a o spolupráci mezi členskými státy, připomínky orgánů odpovědných za prosazování a podrobné statistické údaje.

Zpráva sestává ze čtyř oddílů, které se zabývají různými hledisky provádění předpisů v sociální oblasti. Oddíl I shrnuje, nakolik byly údaje předložené členskými státy kvalitní a zda byly poskytnuty včas. Oddíl II obsahuje komplexní rozbor kvantitativních údajů o kontrolách a porušeních předpisů, které poskytly jednotlivé státy, a oddíl III popisuje, jakým způsobem členské státy provedly směrnici 2002/15/ES. Oddíl IV shrnuje hlavní závěry.

Cíle a klíčová ustanovení předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, další aspekty a podrobné statistiky výsledků provedených kontrol jsou popsány v pracovním dokumentu útvarů Komise, který doprovází tuto zprávu.

Předkládání údajů

Zprávy členských států o provádění ustanovení směrnice 2002/15/ES a nařízení (ES) č. 561/2006 by měly být předkládány na jednotném formuláři stanoveném v rozhodnutí Komise 2009/810/ES⁵. Tento standardní formulář v sobě spojuje požadavky na podávání zpráv podle obou uvedených legislativních aktů a díky své interaktivní podobě umožňuje shromažďování kvantitativních i kvalitativních údajů, které jsou pro tuto zprávu zásadním vstupem.

Komise konstatuje, že zprávy členských států jsou obecně vzato kvalitnější a bývají předkládány včas, což představuje zlepšení oproti dřívějším letům, a ráda by proto členské státy pobídla, aby v tomto duchu pokračovaly. To se týká především údajů o provádění nařízení (ES) č. 561/2005. Podrobnější charakteristika předkládání údajů je součástí pracovního dokumentu útvarů Komise, který doprovází tuto zprávu (dále jen „doprovodný dokument“).

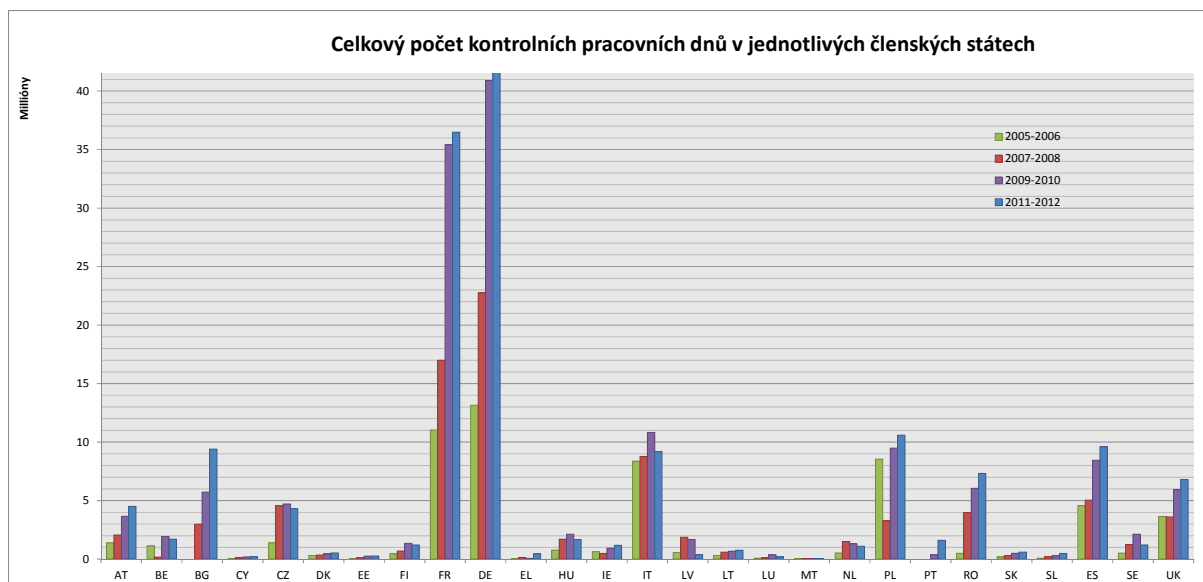
II. Analýza údajů o provádění nařízení (ES) č. 561/2006

1. Kontroly

Podle článku 2 směrnice 2006/22/ES měl minimální počet kontrol v letech 2011 a 2012 zahrnovat nejméně 3 % pracovních dnů řidičů vozidel, na něž se vztahují nařízení (ES) č. 561/2006 a (EHS) č. 3821/85⁶.

⁵ Rozhodnutí Komise 2009/810/ES ze dne 22. září 2008, kterým se stanoví jednotný formulář zprávy uvedený v článku 17 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 289, 5.11.2009, s. 9).

⁶ Minimální počet se vypočítává pro každý členský stát zvlášť na základě celkového počtu pracovních dnů na řidiče za dvouleté období a celkového počtu vozidel, na něž se vztahují uvedená nařízení. Tyto dva faktory se násobí a výsledkem je celkový počet pracovních dnů řidičů vozidel, na něž se vztahují uvedená ustanovení; 3 % z tohoto počtu pak určují, jaký je minimální počet kontrol, které by měly být provedeny v daném členském státě.

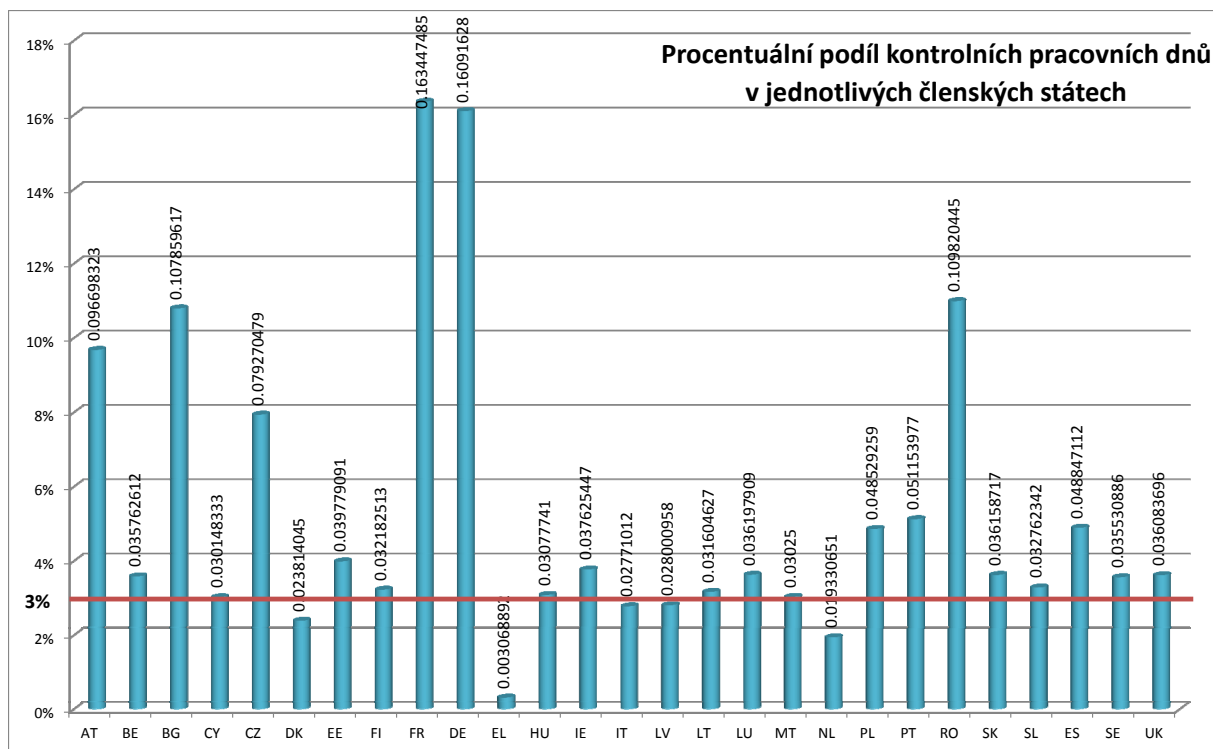


Graf č. 1 – Celkový počet kontrolních pracovních dnů v jednotlivých členských státech

Graf č. 1 uvádí přehled počtu kontrolních pracovních dnů v jednotlivých členských státech ve stávajícím a v minulém období, za něž se podává zpráva. **Průměrně se celkový počet kontrolních pracovních dnů v EU zvýšil o 8,7 % z téměř 146 milionů na přibližně 158,6 milionu kontrolních pracovních dnů.** Tento nárůst dokládá odhodlání členských států rozšířit kontroly dodržování předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Stojí za zmínku, že veškeré kontroly ve všech členských státech byly provedeny výrazně nižším počtem kontrolních pracovníků.

Při bližším pohledu na počet skutečně zkontrolovaných pracovních dnů ve vztahu k minimálnímu počtu pracovních dnů, které zkontrolovány být měly (graf č. 2), si lze povšimnout, že většina členských států provedla více kontrol, než směrnice 2006/22/ES vyžaduje. Členské státy jako Dánsko, Řecko, Itálie, Lotyšsko a Nizozemsko, které minimální počet nenaplnily, se vyzývají k přijetí vhodných opatření za účelem nápravy této situace. Komise posoudí nutnost přijetí dalších kroků, aby zajistila řádné uplatňování směrnice 2006/22/ES.

Míra dodržení minimálního počtu je podrobně popsána v doprovodném dokumentu.



Graf č. 2 – Procentuální podíl kontrolních pracovních dnů v jednotlivých členských státech

Pokud jde o typ kontrol, článek 2 směrnice 2006/22/ES stanoví poměr mezi počtem silničních kontrol (vyjádřený v počtu kontrolních pracovních dnů) a kontrol v provozovnách, který by měl činit nejméně 30 %, respektive 50 %. Je třeba zdůraznit, že podle článku 2 směrnice 2006/22/ES vychází výpočet tohoto podílu z počtu kontrol, které každý stát skutečně provedl, nikoli z minimálního počtu kontrolních pracovních dnů. V daném období, za něž se podává zpráva, nicméně většina kontrol proběhla na silnici. **V průměru bylo 80 % všech provedených kontrol silničních, což představuje mírné zlepšení oproti 82 % v předchozím období.** Minimálního podílu silničních kontrol nedosáhlo pouze Irsko.

1.1 Silniční kontroly

Celkově bylo v období let 2011 až 2012 na silnici zkontrolováno více než 8,6 milionu⁷ vozidel a přibližně 8,7 milionu řidičů. Tyto hodnoty představují pokles o 11,3 %, resp. 19,4 % oproti předchozímu období a jsou zapříčiněny odpovídajícím nárůstem počtu kontrol v provozovnách. Důvod, proč je počet řidičů vyšší než počet vozidel, je dvojitý: jednak ten, že vozidla mohou být provozována s dvěma řidiči, jednak ten, že chybějí údaje o počtu vozidel zkontrolovaných na silnici v Dánsku.

Kontroly provedené v členských státech se převážně týkaly vozidel a řidičů z daného státu: 69 % veškerých vozidel a 68 % veškerých řidičů zkontrolovaných na silnici. Pouze v osmi členských státech, konkrétně v Belgii, Francii, Litvě, Lucembursku, Maďarsku, na Maltě,

⁷ Dánsko údaje o počtu vozidel zkontrolovaných na silnici neposkytlo.

v Rakousku a Slovinsku, je tento poměr obrácený a předmětem kontroly bylo více zahraničních vozidel nebo řidičů než těch vnitrostátních. To lze v některých případech vysvětlit velikostí či zeměpisnou polohou těchto členských států. Podrobné podíly jsou uvedeny v doprovodném dokumentu. Jelikož je jednou z hlavních zásad Smluv EU nepřipustnost diskriminace, Komise může zvážit přijetí vhodných opatření s cílem zajistit rovné zacházení s řidiči a provozovateli v těch členských státech, kde jsou kontrolám častěji podrobováni zahraniční řidiči a provozovatelé.

1.2 Kontroly v provozovnách dopravců

Počet provozoven dopravců zkontrolovaných členskými státy významně vzrostl – ve srovnání s obdobím let 2007–2008 se více než zdvojnásobil. V letech 2011–2012 dosáhl 146 000⁸ a zvýšil se tak o 42 % oproti předchozímu období, kdy činil 103 000. V provozovnách bylo zkontrolováno přes 31,7 milionu pracovních dnů, což znamená, že se míra nárůstu zpomalila, neboť mezi obdobími 2007–2008 a 2009–2010 odpovídala 79 %, zatímco mezi předchozím a posledním obdobím to bylo 20 %. Dynamiku tohoto vývoje je třeba vnímat ve vztahu ke zvýšení minimální hranice, k němuž došlo v průběhu předchozích období⁹. Celkové zvýšení počtu kontrolních pracovních dní o 8,7 % jak na silnici, tak v provozovnách, a snížení počtu vozidel a řidičů zkontrolovaných na silnici tudíž společně přispěly k zintenzívnění činnosti v provozovnách.

2. Porušení předpisů

Údaje o zjištěných porušeních předpisů poskytly všechny členské státy, byť s různou mírou podrobnosti. **Po významném a trvalém nárůstu počtu porušení předpisů vykázaných na evropské úrovni v předchozích šesti letech, který souvisí s navýšením minimálního počtu kontrolních pracovních dnů, se ve stávajícím období projevil opačný trend, kdy v počtu zjištěných porušení předpisů došlo ke 14% poklesu oproti předchozímu období.** Na toto číslo je třeba pohlížet v souvislosti s nárůstem počtu kontrolních pracovních dnů o 8,7 %. V reálných číslech to znamená úbytek ze 4,5 milionu porušení oznámených v letech 2009–2010 na přibližně 3,9 milionu ve stávajícím období. Tuto změnu lze interpretovat tak, že ustanovení právních předpisů v sociální oblasti se více dodržují, a to díky dobře zavedené praxi jejich prosazování a většímu povědomí o těchto předpisech mezi řidiči. Vychází se při tom z předpokladu, že zjištění kontrol nebyla významně ovlivněna manipulací tachografů.

Tabulka níže ukazuje, že poměr mezi jednotlivými kategoriemi porušení předpisů zůstává podobný jako v předchozích obdobích, za něž byly předloženy zprávy. Mírný pokles počtu porušení předpisů, pokud jde o přestávky v době řízení a chybějící záznamy o jiné práci,

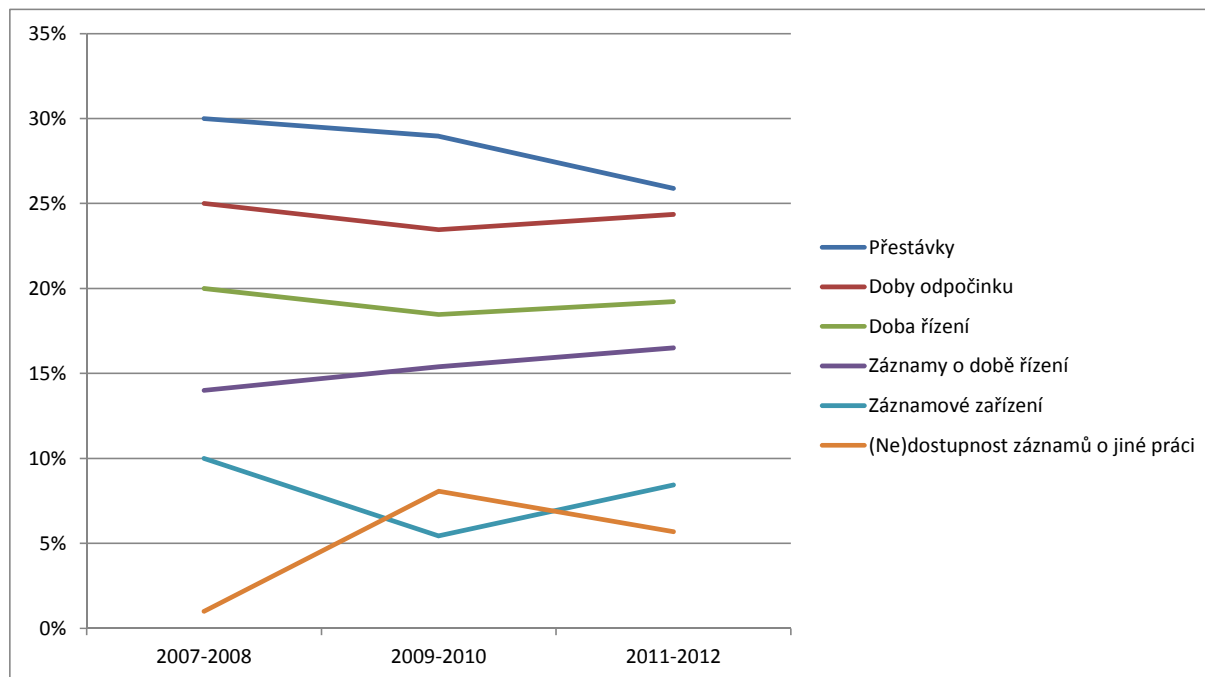
⁸ Finsko neposkytlo údaje o počtu provozoven dopravců zkontrolovaných v období 2011–2012. Za období 2009–2010 neposkytly údaje o počtu zkontrolovaných provozoven dopravců Finsko, Lucembursko, Španělsko a Švédsko.

⁹ V roce 2008 se hranice zvýšila z 1 % na 2 % a v roce 2010 pak na 3 %, zatímco v průběhu stávajícího období, za něž se podává zpráva, nebyly provedeny žádné změny.

vyvažuje nárůst počtu porušení souvisejících se záznamy o době řízení a se záznamovým zařízením.

Období	Přestávky	Doby odpočinku	Doba řízení	Záznamy o době řízení	Záznamové zařízení	(Ne)dostupnost záznamů o jiné práci
2011–2012	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009–2010	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007–2008	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

Tabulka č. 1 – Kategorie porušení předpisů zjištěných při kontrolách na silnici a v provozovnách

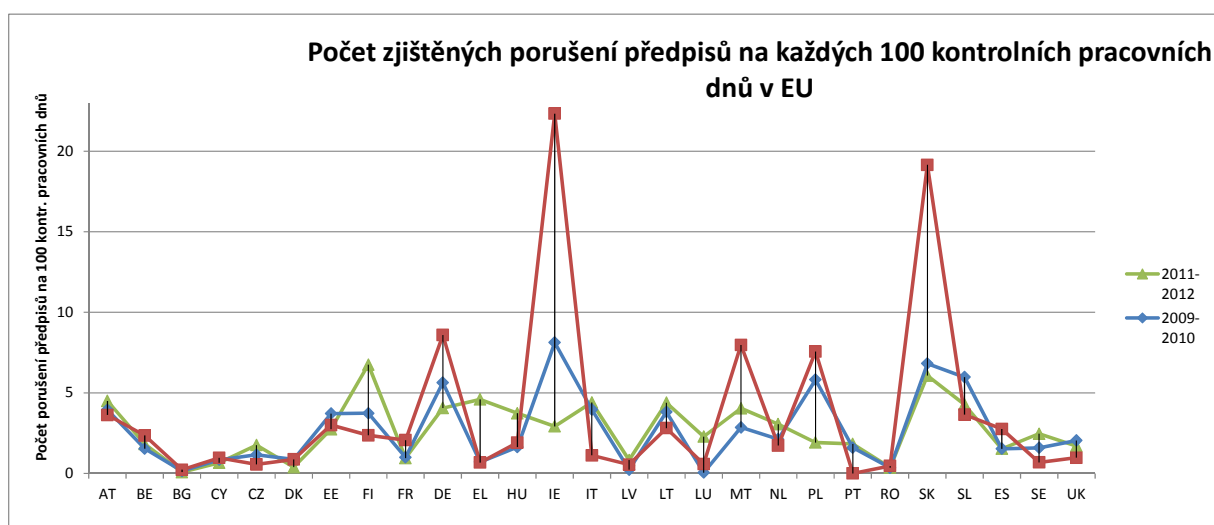


Graf č. 3 – Kategorie porušení předpisů zjištěných při kontrolách na silnici a v provozovnách

Kategorie porušení předpisů zjištěných při kontrolách na silnici a v provozovnách jsou popsány samostatně v doprovodném dokumentu.

Ve srovnání s předchozím obdobím průměrná míra porušení předpisů zjištěných v provozovnách v letech 2011–2012 významně poklesla, a to o 22 %, a odpovídala tedy 2,43 porušení na každých 100 kontrolních pracovních dnů. Zdá se, že **kontroly v provozovnách jsou účinnější než náhodně prováděné silniční kontroly**, neboť míra porušení zjištěných

v provozovnách je třikrát vyšší než míra porušení zjištěných na silnici. Je nicméně nutno poznamenat, že v předchozím období byla míra porušení předpisů zjištěných v provozovnách vyšší než míra porušení zjištěných na silnici dokonce pětkrát. Tato změna je zejména důsledkem významného poklesu míry porušení předpisů zjištěných v provozovnách z 8,65 v letech 2009–2010 na 5,29 v tomto období, za něž se podává zpráva. V mírách porušení předpisů zjištěných v provozovnách na každých 100 kontrolních pracovních dnů existují mezi členskými státy velké rozdíly, od 0,01 v Bulharsku po 22,38 v Německu. Zdá se, že na celounijní průměrnou míru porušení zjištěných v provozovnách má dopad značný pokles (o 27 %) počtu vykázaných porušení předpisů, k nimž došlo v Německu, které i v tomto období dosáhlo nejvyššího podílu na veškerých porušeních předpisů zjištěných v provozovnách v Evropě (53,9 %).



Graf č. 4 – Počet zjištěných porušení předpisů na každých 100 kontrolních pracovních dnů v letech 2007–2008, 2009–2010 a 2011–2012

Navzdory rozdílnému vývoji počtu zjištěných porušení předpisů v různých členských státech v daném období, za něž se podává zpráva¹⁰, došlo v průměru ke znatelnému úbytku počtu vykázaných porušení předpisů, který je o to výraznější, vezmeme-li v potaz nárůst počtu kontrolních pracovních dnů. Míry zjištěných porušení předpisů v členských státech jsou podrobně popsány v doprovodném dokumentu. Tyto **rozdíly v mírách porušení předpisů ukazují, že v Evropské unii dosud zdaleka nevznikla oblast harmonizovaného prosazování, neboť se různí zdroje, jež jsou k prosazování předpisů dostupné, praxe při kontrole jejich dodržování i systémy sankcí.**

2.1 Porušení předpisů zjištěná při silničních kontrolách

V období let 2011–2012 bylo na evropské úrovni při silničních kontrolách zjištěno 2,2 milionu případů porušení předpisů, což představuje 58 % veškerých porušení zjištěných

¹⁰ Podrobné informace o změnách v konkrétních členských státech jsou obsaženy v doprovodném dokumentu.

jak na silnici, tak v provozovnách. To naznačuje množstevní pokles o téměř 50 tisíc případů, tj. o 2 % v porovnání s předchozím obdobím. Na každých 100 kontrolních pracovních dní bylo zjištěno 1,74 porušení předpisů oproti 1,9 v předchozím období.

V průměru bylo 64 % případů porušení zjištěno u vnitrostátních vozidel¹¹, což odpovídá 69% podílu zkontrolovaných vnitrostátních vozidel na evropské úrovni. V některých členských státech však převažuje počet porušení předpisů zjištěných u zahraničních vozidel, jmenovitě v Lucembursku (75 %), Belgii (72 %), Litvě (59 %), Švédsku (57 %), Bulharsku (56 %), Slovinsku (55 %), Rakousku (55 %), Francii (54 %) a Spojeném království (53 %). Tento trend lze vysvětlit tím, že všechny výše uvedené členské státy s výjimkou Bulharska, Švédska a Spojeného království provedly více kontrol zahraničních vozidel. V případě těchto tří členských států jsou zjištěná porušení předpisů ze strany nerezidentů nepoměrně častější. Zejména pak v Bulharsku, kde 25% podíl zkontrolovaných zahraničních vozidel odpovídal 56 % všech spáchaných porušení předpisů, a ve Švédsku, které z 34 % kontrolovalo zahraniční vozidla, což vedlo k odhalení 57 % zjištěných porušení předpisů. Nárůst počtu případů porušení předpisů spáchaných nerezidenty ve Švédsku lze považovat za alarmující, neboť oproti předchozímu období, za něž se podávala zpráva, vzrostl z 31 % na 57 %. Je třeba dodat, že tento trend se v členských státech, jako je Belgie, Bulharsko, Francie, Lucembursko, Slovinsko a Spojené království, projevuje již od předchozího období.

2.2 Porušení předpisů zjištěná v provozovnách

Během stávajícího období, za něž se podává zpráva, oznámily členské státy dohromady přes 1,6 milionu porušení předpisů zjištěných v provozovnách dopravců, což představuje 42 % celkového počtu porušení. To znamená pokles o 26 % ve srovnání s předchozím dvouletým obdobím. Na tyto číselné údaje je třeba pohlížet ve vztahu k počtu zkontrolovaných provozoven dopravců, který vzrostl o 42 %¹². Vezmeme-li tato dvě hlediska v úvahu, lze si povšimnout reálného zlepšení v dodržování předpisů v sociální oblasti.

Pokud jde o frekvenci oznámených porušení předpisů na každých 100 kontrolních pracovních dnů, evropský průměr vykazuje příznivý vývoj, neboť se snížil z 8,65 na 5,29. Uvážíme-li, že zároveň mírně poklesla frekvence porušení předpisů zjištěných při silničních kontrolách, lze dojít k závěru, že veškeré činnosti, které mají za cíl lepší dodržování předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě, začínají přinášet výsledky.

III. Analýza údajů o provádění směrnice o pracovní době v silniční dopravě (směrnice 2002/15/ES)

1. Úvod

¹¹ V Dánsku dosáhl počet zjištěných porušení předpisů v souvislosti s cizími státními příslušníky 90 %. Tento výsledek však není reprezentativní kvůli značnému množství chybějících údajů, z nichž se při výpočtu vycházelo. Uvedený číselný údaj se proto do evropského průměru nezapočítával.

¹² Viz poznámka pod čarou 12.

Tato kapitola se věnuje provádění směrnice 2002/15/ES (rovněž nazývané „směrnice o pracovní době v silniční dopravě“) v členských státech v období let 2011–2012. Podle článku 13 této směrnice mají členské státy povinnost předkládat Komisi zprávu o jejím provádění každé dva roky a uvést v ní stanoviska zaměstnanců a zaměstnavatelů na vnitrostátní úrovni. Popisné části týkající se provádění směrnice do vnitrostátního práva členských států, stanoviska zúčastněných stran k provádění a monitorování, kontrolní opatření členských států a otázky související s prosazováním jsou obsaženy v doprovodném dokumentu.

2. Směrnice 2002/15/ES

Směrnice stanoví pravidla, jimiž jsou upraveny mimo jiné přiměřené přestávky v pracovní době, maximální průměrná týdenní pracovní doba a noční práce. Její ustanovení doplňují pravidla týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku stanovená nařízením (ES) č. 561/2006.

Jelikož tato směrnice obsahuje určitá ustanovení, která se týkají pracovní doby konkrétně v odvětví silniční dopravy, lze ji považovat za *lex specialis* k všeobecné směrnici 2003/88/ES¹³ o pracovní době, jíž se stanoví základní požadavky týkající se úpravy pracovní doby pro všechny pracovníky. Ustanovení týkající se pracovní doby a pracovních podmínek, která je nutno při provádění práva EU dodržovat, ve svém článku 31 nicméně obsahuje také Listina základních práv Evropské unie. Na mobilní pracovníky v silniční dopravě se rovněž vztahuje řada ustanovení všeobecné směrnice o pracovní době, která se týkají základní ochrany, včetně pravidel týkajících se dovolené za kalendářní rok a bezplatného posouzení zdravotního stavu nočních pracovníků.

3. Předkládání vnitrostátních zpráv a jejich kvalita

S cílem usnadnit členským státům předkládání zpráv vytvořila Komise jednotný formulář zpráv, aby se tak snížila administrativní zátěž a aby se při předkládání zpráv zabránilo přílišným zpožděním. Kvalita předložených dokumentů se však značně různí. Nizozemsko neposkytlo žádné informace a uvedlo, že oproti předchozímu období nedošlo k žádným změnám. Zprávy několika členských států¹⁴ byly neúplné. Většina vnitrostátních zpráv obsahovala jak informace o provádění směrnice 2002/15/ES, tak posouzení jeho účinnosti. Kvůli neúplným předloženým zprávám však nelze výsledky této analýzy považovat za reprezentativní pro celou Evropskou unii.

4. Aspekty provádění v členských státech

Přehled legislativních aktů, jimiž se směrnice 2002/15/ES provádí do práva na vnitrostátní úrovni, je uveden v doprovodném dokumentu. V průběhu tohoto období **mnohé členské státy**

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby (Úř. věst. L 299, 18.11.2003, s. 9).

¹⁴ Belgie, Kypr, Lotyšsko, Maďarsko, Nizozemsko, Rumunsko a Švédsko.

informovaly o změnách svého legislativního rámce, jejichž cílem bylo zahrnout do jeho působnosti samostatně výdělečně činné řidiče; konkrétně se jedná o Bulharsko, Dánsko, Německo, Irsko, Lucembursko, Maltu (změny dosud nejsou dokončeny), Polsko, Portugalsko, Švédsko a Spojené království.

Pokud jde o kolektivní smlouvy, v Evropské unii fungují různé systémy – od systémů, kde se žádné kolektivní smlouvy neuzavírají (například na Maltě), po zavedené kolektivní dohody, které mohou stanovit odchylku od limitu pracovní doby (například v Itálii). Ve Španělsku byla na vládní úrovni vyjednána rámcová kolektivní smlouva pro oblast silniční dopravy a na úrovni autonomních oblastí či provincií bylo uzavřeno 26 kolektivních smluv. V Lucembursku byly kolektivní smlouvy uzavřeny pro řidiče autobusů, další zaměstnance soukromých autobusových dopravců i pro odvětví přepravy a logistiky.

Portugalsko zmiňuje příznivý aspekt provádění spočívající v tom, že se vyjasnila doba pracovní pohotovosti a úprava pracovní doby mobilních pracovníků. Litva a Estonsko ujišťují, že při provádění směrnice 2002/15/ES nenarazily na žádné obtíže, jelikož Litva poskytla zaměstnavatelům a jejich oprávněným zástupcům patřičná školení a poradenství.

Směrnice 2002/15/ES je vnímána jako kvalitní soubor ustanovení, která pomohla definovat pracovní dobu i její omezení. Řecko však poukazuje na to, že se určitá ustanovení uvedené směrnice překrývají s ustanoveními nařízení (ES) č. 561/2006, což pro podniky a pracovníky představuje zdroj problémů. Španělsko narazilo na komplikace při provádění ustanovení upravujících výpočet doby pracovní pohotovosti řidičů. Na totéž poukazuje také Česká republika. Panují rovněž nejasnosti ohledně uplatňování ustanovení o pracovní době, zejména pokud řidiči tráví čas čekáním mezi dvěma směnami a tyto časy jsou známy předem¹⁵.

S cílem zjednodušit provádění směrnice 2002/15/ES v praxi Irsko a Švédsko vypracovaly a distribuovaly materiály obsahující pokyny pro provozovatele s vysvětlením, jak ustanovení směrnice dodržovat.

4.1 Porušení předpisů týkajících se pracovní doby

Statistiky týkající se zjištěných porušení předpisů předložilo pouze několik členských států¹⁶, což neumožňuje vyvodit celkové závěry. Údaje o porušeních předpisů poskytl stejný počet členských států jako v předchozím období. Všechny členské státy se vybízejí, aby do svých příštích zpráv tyto údaje zahrnuly.

5. Připomínky zúčastněných stran k provádění směrnice 2002/15/ES

¹⁵ V ustanovení čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15/ES je „pracovní doba“ definována jako *doba od začátku do konce pracovní činnosti, během níž se mobilní pracovník nachází na svém pracovišti, je k dispozici svému zaměstnavateli a vykonává své funkce nebo činnosti, to znamená: doba věnovaná všem činnostem v silniční dopravě a doba, během níž nemůže volně nakládat se svým časem a vyžaduje se od něj, aby byl přítomen na svém pracovišti a kdykoliv připraven započít obvyklou práci v rámci konkrétních úkolů, které souvisejí s jeho pracovní činností, zejména v době čekání na nakládku nebo vykládku, jejíž doba trvání není předem známa.*

¹⁶ Bulharsko, Česká republika, Řecko, Španělsko, Kypr, Rakousko a Polsko.

Šestnáct členských států¹⁷ potvrdilo, že byly konzultovány zúčastněné strany, jak směrnice 2002/15/ES vyžaduje, což představuje zlepšení oproti období 2007–2008, kdy splnění této povinnosti oznámilo pouze devět členských států.

V obecné rovině se zaměstnavatelé i zaměstnanci shodli na tom, že směrnice 2002/15/ES přispívá k ochraně zdraví a bezpečnosti řidičů. V Irsku zaměstnavatelé vyjádřili názor, že omezení pracovní doby zvyšuje atraktivnost řidičské profese. Sociální partneři v některých státech projeví obavy v souvislosti s nekonzistentností prosazování a používání platných předpisů a uvedli, že je třeba vyjasnit určité konkrétní aspekty, jako je odměna za noční práci. Názory zúčastněných stran jsou podrobněji rozvedeny v doprovodném dokumentu.

IV. Závěry

Tato zpráva analyzuje vývoj provádění a prosazování předpisů EU v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy v členských státech v období 2011–2012.

Působnost dokumentu je dána směrnicí 2006/22/ES a rozhodnutím Komise 2009/810/ES, které vymezují, jaké standardní údaje týkající se nařízení (ES) č. 561/2006 a směrnice 2002/15/ES mají být předkládány; jedná se zejména o počet a druh provedených kontrol a počet a druh zjištěných porušení předpisů. V období, za něž se zpráva podává, se zlepšila kvalita i včasnost předkládání, což Komisi umožnilo vyvodit spolehlivější závěry ohledně uplatňování právních předpisů v sociální oblasti na evropské úrovni.

Jak je ze zprávy zřejmé, bylo pozorováno určité zlepšení v prosazování a provádění těchto předpisů. Průměrně se celkový počet kontrolních pracovních dnů v EU zvýšil o 8,7 % z téměř 146 milionů na přibližně 158,6 milionů kontrolních pracovních dnů, zatímco minimální hranice pro kontroly ve výši 3 % zůstala nezměněna. Stojí za zmínku, že veškeré kontroly ve všech členských státech byly provedeny výrazně nižším počtem kontrolních pracovníků. Tento nárůst dokládá odhodlání členských států rozšířit kontroly dodržování předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě. Stejně jako bylo uvedeno v posledních dvou zprávách, však většina členských států nedosáhla podílu alespoň 50 % všech pracovních dnů zkontrolovaných v provozovnách, a naprostá většina kontrol tak proběhla na silnici. Komise bude vývoj v této oblasti dále sledovat. Pokud během příštího období, tj. 2013–2014, nedojde v příslušných členských státech k žádným změnám, Komise zahájí oficiální šetření s těmi státy, které požadavek týkající se kontrol v provozovnách nesplní.

V souladu s článkem 2 směrnice 2006/22/ES se minimální podíl zkontrolovaných pracovních dnů řidičů vozidel zvýší na 4 %, jakmile bude 90 % všech zkontrolovaných vozidel vybaveno digitálním tachografem. V období, za něž se podává tato zpráva, bylo digitálním tachografem vybaveno 56 % vozidel zkontrolovaných na silnici. Pro zvýšení minimálního podílu kontrolních pracovních dnů řidičů na 4 % proto zatím neexistuje důvod.

¹⁷ Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Německo, Irsko, Řecko, Španělsko, Estonsko, Finsko, Francie, Litva, Malta, Polsko, Slovinsko, Slovensko a Spojené království.

Je důležité, aby vnitrostátní orgány zaručily, že jsou kontroly prováděny tak, že nedochází k diskriminaci na základě státní příslušnosti řidičů nebo členského státu, v němž je vozidlo registrováno. Členské státy by měly důkladně prozkoumat své údaje a dát kontrolním orgánům patřičné pokyny, aby se zabránilo nerovnému zacházení s cizími státními příslušníky.

Po významném a trvalém nárůstu počtu porušení předpisů oznámených na evropské úrovni v předchozích šesti letech, který souvisí s navýšením minimálního počtu kontrolních pracovních dnů, se ve stávajícím období projevil opačný trend, kdy v počtu zjištěných porušení předpisů došlo oproti předchozímu období k poklesu. Tuto změnu lze v souvislosti s vyšším počtem kontrolních pracovních dnů interpretovat tak, že se ustanovení právních předpisů v sociální oblasti více dodržují, a to díky dobře zavedené praxi jejich prosazování a většímu povědomí o těchto předpisech mezi řidiči. V tomto směru začíná úsilí členských států a Komise – vydávání pokynů, školení představitelů orgánů odpovědných za prosazování apod. – přinášet výsledky.

Analýza počtů případů porušení předpisů zjištěných při silničních kontrolách a při kontrolách v provozovnách naznačuje, že kontroly v provozovnách zůstávají účinnější než náhodně prováděné silniční kontroly. Rozdíly v mírách porušení předpisů v členských státech ukazují, že v Evropské unii dosud zdaleka nevznikla oblast harmonizovaného prosazování, neboť se různí zdroje, jež jsou k prosazování předpisů dostupné, i praxe při kontrole jejich dodržování.

Téměř všechny členské státy poskytly informace o koordinovaných kontrolách, což představuje zlepšení oproti předchozímu období, a to nejen pokud jde o kvalitu zpráv, ale i co se týče množství realizovaných iniciativ v oblasti spolupráce. Spolupráce probíhá ponejvíce mezi sousedními členskými státy a doplňují ji akce v rámci organizace Euro Contrôle Route (ECR), která zavádí spolupráci ve větším měřítku.

Zprávy jednotlivých států o provádění směrnice 2002/15/ES pro svou neúplnost neumožňují hloubkový rozbor dopadů uvedeného legislativního aktu na zdraví a bezpečnost řidičů nebo bezpečnost na silnici. Mnohé členské státy do působnosti svých legislativních rámců zahrnuly samostatně výdělečně činné řidiče, ačkoli se někdy soudí, že to působí obtíže při prosazování.

Většina členských států potvrdila, že byly konzultovány zúčastněné strany. V obecné rovině sociální partneři uznali, že řádné prosazování směrnice 2002/15/ES je nezbytným předpokladem zajištění vhodných pracovních podmínek a nenarušené hospodářské soutěže.

Za účelem posouzení dalších důležitých aspektů provádění předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, včetně uplatňování judikatury Evropského soudního dvora, a uplatňování výjimek a sankcí s ohledem na Listinu základních práv Evropské unie Komise zahájí komplexní hodnocení platných právních předpisů v sociální oblasti, které se týkají silniční dopravy.