



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 21.11.2014.
COM(2014) 709 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o provedbi tijekom razdoblja 2011. – 2012. Uredbe (EZ) br. 561/2006 o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i Direktive 2002/15/EZ o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza

(27. izvješće Komisije o provedbi socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet)
{SWD(2014) 342 final}

I. Uvod

Ovim se izvješćem revidira način na koji države članice provode četiri međusobno povezana zakonodavna akta kojima se uspostavljaju socijalna pravila u cestovnom prijevozu i sustav njihova izvršavanja. Ti su zakonodavni akti: Uredba (EZ) br. 561/2006¹, kojom se utvrđuju pravila koja se odnose na vrijeme vožnje, prekide vožnje i razdoblja odmora za profesionalne vozače; Direktiva 2006/22/EZ², kojom se uspostavlja minimum zahtjeva za provedbu tih pravila; Uredba Vijeća (EEZ) br. 3821/85³ o tahografu, odnosno glavnom alatu za kontrolu postupanja vozača u skladu sa socijalnim propisima i Direktiva 2002/15/EZ⁴, kojom se utvrđuju dodatne odredbe o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza (dalje u tekstu „Direktiva o radnom vremenu u cestovnom prijevozu”).

Člankom 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006 od država članica zahtijeva se da svake dvije godine šalju potrebne podatke Komisiji kako bi joj omogućile da sastavi izvješće o primjeni te Uredbe i razvoju u predmetnom području. Člankom 13. Direktive 2002/15/EZ predviđa se da bi države članice trebale svake dvije godine dostavljati Komisiji izvješće o provedbi te Direktive, navodeći gledišta obiju strana industrije. Izvješća o Direktivi 2002/15/EZ i Uredbi (EZ) br. 561/2006 mogu biti predstavljena u obliku jednog dokumenta, s obzirom na to da oba zakonodavna akta obuhvaćaju isto dvogodišnje razdoblje izvješćivanja te se njima utvrđuju komplementarna pravila za profesionalne vozače.

Ovo izvješće obuhvaća razdoblje 2011. – 2012. Uglavnom se temelji na nacionalnim izvješćima za koja je rok podnošenja istekao 30. rujna 2013. Cilj je izvješća iznijeti pregled načina na koji države članice provode prethodno navedene zakonodavne akte te istaknuti ključne izazove u provedbi i primjeni pravila koja su na snazi. Izvješće sadržava kvantitativne i kvalitativne podatke o provjerama provedenima na cesti i u prostorijama poduzeća, utvrđene prekršaje te informacije o provedbi Direktive o radnom vremenu u cestovnom prijevozu. Izvješće Komisije upotpunjeno je radnim dokumentom službi Komisije koji sadržava dodatne

¹ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

² Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 36.).

³ Uredba Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu (SL L 370, 31.12.1985., str. 8.), stavljena izvan snage Uredbom (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

⁴ Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza (SL L 80, 23.3.2002., str. 35.).

informacije o sankcijama i suradnji između država članica, primjedbe tijela za provedbu te detaljne statističke podatke.

Izvješće se sastoji od četiriju odjeljaka koji obuhvaćaju različite aspekte provedbe socijalnog zakonodavstva. U odjeljku I. sažeti su kvaliteta i pravovremenost podnošenja nacionalnih podataka. U odjeljku II. iznesena je cjelovita analiza nacionalnih kvantitativnih podataka o provjerama i prekršajima, dok je u odjeljku III. iznesen opisni pregled provedbe Direktive 2002/15/EZ u državama članicama. U odjeljku IV. izneseni su glavni zaključci.

Ciljevi i ključne odredbe socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu i ostali aspekti te detaljni statistički podaci povezani s rezultatima provedenih provjera opisani su u radnom dokumentu službi Komisije priloženom ovom izvješću.

Dostavljanje podataka

Nacionalna izvješća o provedbi odredaba Direktive 2002/15/EZ i Uredbe (EZ) br. 561/2006 trebalo bi podnijeti u obliku standardnog obrasca utvrđenog Odlukom Komisije 2009/810/EZ⁵. Navedeni standardni obrazac kombinira zahtjeve izvješćivanja koji se odnose na oba zakonodavna akta te se njime, zahvaljujući interaktivnom obliku izvješćivanja, prikupljaju kvantitativni i kvalitativni podaci koji čine ključne ulazne informacije za ovo izvješće.

Komisija ističe da su države članice uglavnom dostavile nacionalna izvješća bolje kvalitete i pravovremeno u odnosu na prethodne godine te ih potiče da tako nastave u budućnosti. To se posebno odnosi na podatke o provedbi Uredbe (EZ) br. 561/2006. Detaljniji opis podnošenja podataka dio je radnog dokumenta službi Komisije priloženog ovom izvješću (dalje u tekstu „prateći dokument”).

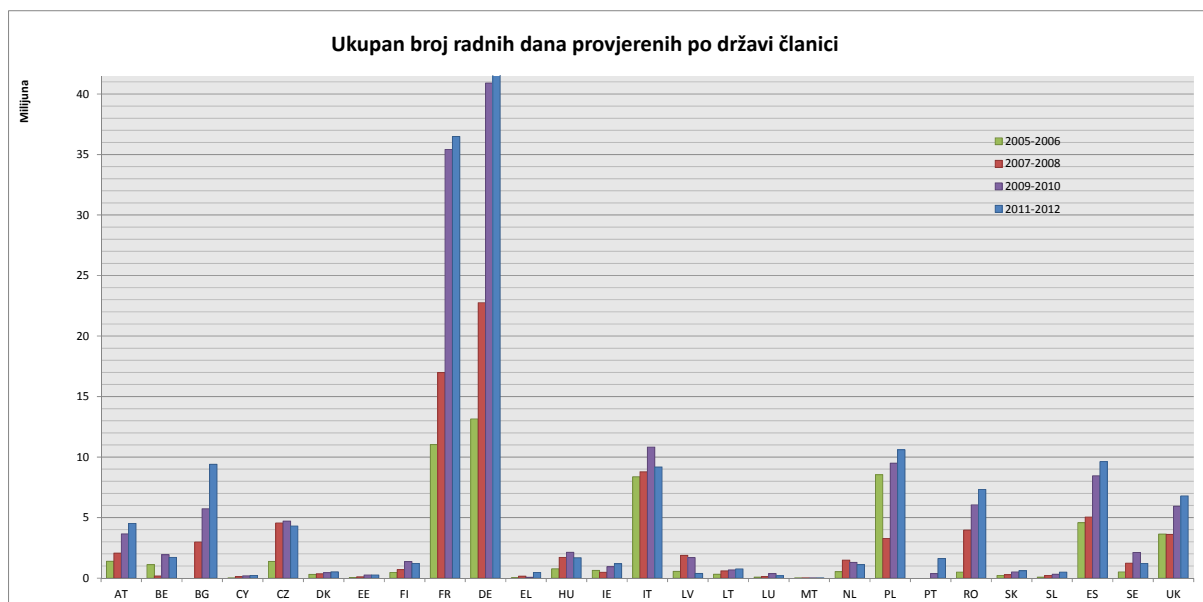
II. Analiza podataka o provedbi Uredbe (EZ) br. 561/2006

1. Provjere

U skladu s člankom 2. Direktive 2006/22/EZ, minimalni broj provjera u 2011. i 2012. trebao bi obuhvatiti najmanje 3 % radnih dana vozača vozila koji ulaze u područje primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 i Uredbe (EEZ) br. 3821/85⁶.

⁵ Odluka Komisije 2009/810 od 22. rujna 2008. o sastavljanju standardnog obrasca za izvješćivanje iz članka 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 289, 5.11.2009., str. 9.).

⁶ Najmanja stopa izračunava se odvojeno za svaku državu članicu na temelju ukupnog broja radnih dana vozača tijekom dvogodišnjeg razdoblja i ukupnog broja vozila koja podliježu navedenim uredbama. Ta se dva faktora množe, čime se dobiva ukupan broj radnih dana vozača koji ulaze u područje primjene ovih uredbi i u odnosu na taj iznos utvrđuje 3 %, što čini minimalni broj provjera koje bi trebalo provesti u svakoj državi članici.

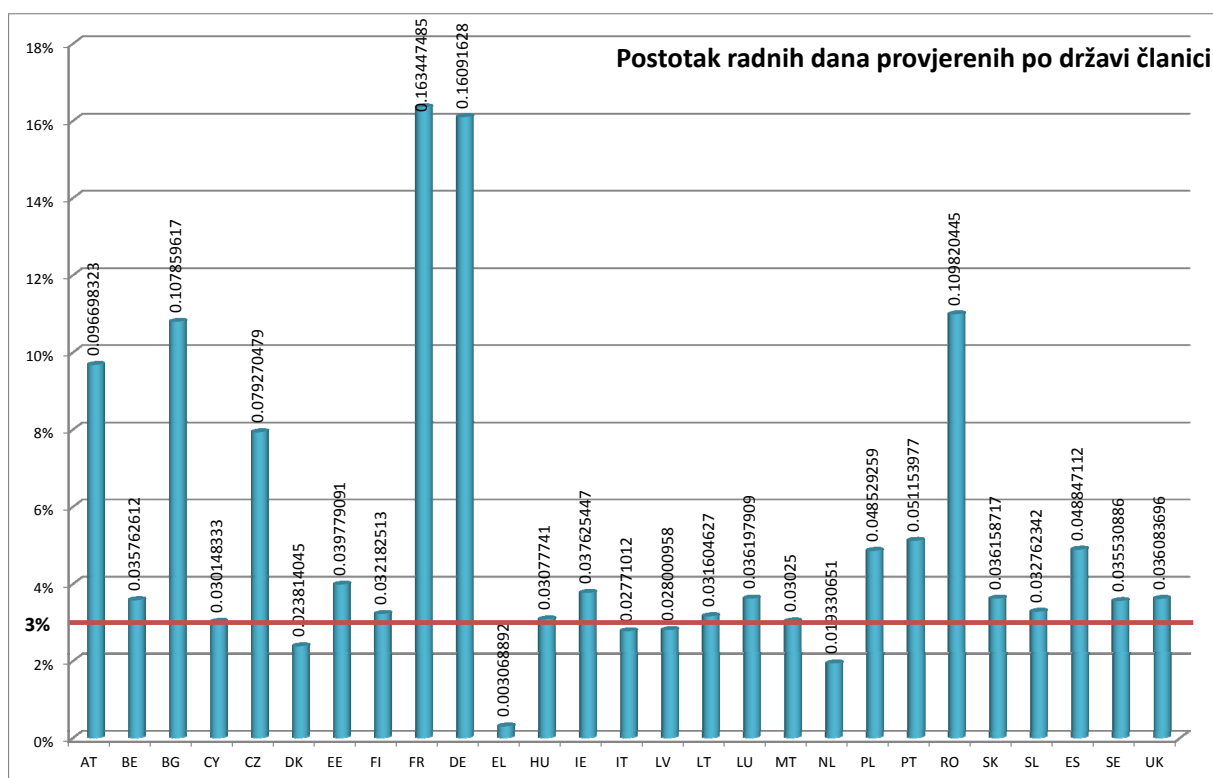


Dijagram 1. – Ukupan broj radnih dana provjerenih po državi članici

Dijagram 1. sadržava pregled broja radnih dana provjerenih u svakoj državi članici u sadašnjem i prethodnim razdobljima izvješćivanja. **U prosjeku je u odnosu na ukupan broj radnih dana provjerenih u EU-u zabilježeno povećanje od 8,7 %, s gotovo 146 milijuna na približno 158,6 milijuna provjerenih radnih dana.** To povećanje potvrđuje opće preuzete obveze država članica u pogledu poboljšanja kontrole sukladnosti sa socijalnim pravilima u cestovnom prijevozu. Valja napomenuti da je sve provjere proveo znatno manji broj službenika odgovornih za provedbu zakona za sve države članice.

Pomnim promatranjem stvarno provjerenog broja radnih dana u odnosu na minimalni broj radnih dana koje treba provjeriti (dijagram 2.), može se uočiti da je većina država članica provela više provjera nego što ih se zahtijeva Direktivom 2006/22/EZ. Države članice poput Grčke, Nizozemske, Danske, Italije i Latvije, koje nisu dosegnule granične vrijednosti, pozvane su da poduzmu prikladne korektivne mjere kako bi ispravile tu situaciju. Komisija će ocijeniti potrebu za poduzimanjem mjera kako bi se osigurala ispravna primjena Direktive 2006/22/EZ.

Detaljan opis sukladnosti s graničnim vrijednostima nalazi se u pratećem dokumentu.



Dijagram 2. – Postotak radnih dana provjerenih po državi članici

Što se tiče vrste kontrola, člankom 2. Direktive 2006/22/EZ utvrđen je omjer između broja provjera na cesti (u smislu radnih dana koje treba provjeriti) i provjera u prostorijama poduzeća, koji bi trebao iznositi najmanje 30 %, odnosno 50 %. Treba naglasiti da se, u skladu s člankom 2. Direktive 2006/22/EZ, izračun ovog omjera temelji na broju provjera koje je stvarno provela svaka država članica, a ne na minimalnom broju radnih dana koje je potrebno provjeriti. Međutim, u sadašnjem razdoblju izvješćivanja većina kontrola provodi se na cesti. **U prosjeku je 80 % svih kontrola provedeno na cesti, što ukazuje na blago poboljšanje u odnosu na 82 % u prethodnom razdoblju izvješćivanja.** Samo je Irska ostvarila rezultate ispod graničnih vrijednosti što se tiče provjera na cesti.

1.1. Provjere na cesti

U razdoblju tijekom 2011. i 2012. za vrijeme provjera na cesti ukupno je provjereno više od 8,6⁷ milijuna vozila i približno 8,7 milijuna vozača. Ti iznosi ukazuju na smanjenje od 11,3 % i 19,4 % u odnosu na prethodno razdoblje izvješćivanja i rezultat su povezanih povećanja provjera u prostorijama poduzeća. Broj vozača veći je od broja vozila zbog dvaju razloga: dvostruke posade i podataka o broju vozila provjerenih na cesti iz Danske koji nedostaju.

Provjere u državama članicama uglavnom su uključivale domaća vozila i vozače i iznosile su 69 % i 68 % svih vozila ili vozača provjerenih na cesti. Samo je u osam država članica, u Austriji, Francuskoj, Mađarskoj, Belgiji, Litvi, Luksemburgu, Sloveniji i Malti model

⁷ Danska nije dostavila podatke o broju vozila provjerenih na cesti.

preokrenut te je kontroli podvrgnuto više vozila ili vozača koji nisu domaći. To se u pojedinim slučajevima može objasniti veličinom ili geografskim položajem tih država članica. Detaljne stope uključene su u prateći dokument. S obzirom na to da je nediskriminacija jedno od temeljnih načela ugovora EU-a, Komisija može uzeti u obzir poduzimanje odgovarajućih mjera kako bi osigurala jednako postupanje s vozačima i prijevoznicima u državama članicama u kojima se provjere provode češće u odnosu na nerezidentne vozače i prijevoznike.

1.2. Provjere u prostorijama poduzeća

Zabilježen je osobit napredak u broju poduzeća koja su provjerile države članice, te je broj provjera više nego udvostručen u usporedbi s razdobljem izvješćivanja 2007. – 2008. Tijekom razdoblja 2011. – 2012. taj je broj iznosio 146 000⁸ i povećao se za 42 % u usporedbi s brojem od 103 000 tijekom prethodnog razdoblja izvješćivanja. U prostorijama poduzeća provjereno je više od 31,7 milijuna radnih dana, što znači da je rast usporio, jer je povećanje između razdoblja izvješćivanja 2007. – 2008. i 2009. – 2010. iznosilo 79 %, a između sadašnjeg i posljednjeg razdoblja 20 %. Tu bi dinamiku razvoja trebalo promatrati u korelaciji s povećanjima najmanjih graničnih vrijednosti do kojih je došlo tijekom prethodnih razdoblja izvješćivanja⁹. Stoga su opće povećanje za 8,7 % u broju radnih dana provjerenih na cesti i u prostorijama poduzeća te smanjenja broja kontroliranih vozila i vozača na cesti zajednički pridonijeli pojačanim aktivnostima u prostorijama poduzeća.

2. Prekršaji

Sve države članice dostavile su podatke o utvrđenim prekršajima, iako ne jednako detaljno. **Nakon značajnog i stalnog povećanja broja prekršaja prijavljenih tijekom proteklih šest godina na europskoj razini, povezanog s povećanjima minimuma radnih dana koje treba provjeriti, u sadašnjem je razdoblju izvješćivanja zabilježena obrnuta tendencija, odnosno smanjenje broja utvrđenih prekršaja za 14 % u odnosu na posljednje razdoblje.** Taj bi broj trebalo uzeti u obzir zajedno s povećanjem broja provjerenih radnih dana u iznosu od 8,7 %. U stvarnim vrijednostima taj broj iskazuje smanjenje s 4,5 milijuna prekršaja prijavljenih u razdoblju 2009. – 2010. na približno 3,9 milijuna prekršaja u tekućem razdoblju izvješćivanja. Tu bi se promjenu moglo tumačiti kao poboljšano poštovanje odredaba socijalnog zakonodavstva zahvaljujući dobro uspostavljenim praksama provedbe i većoj razini osviještenosti o socijalnim pravilima među vozačima. Temelj je toga pretpostavka da prakse manipulacije tahografima nisu u značajnoj mjeri narušile nalaze kontrola.

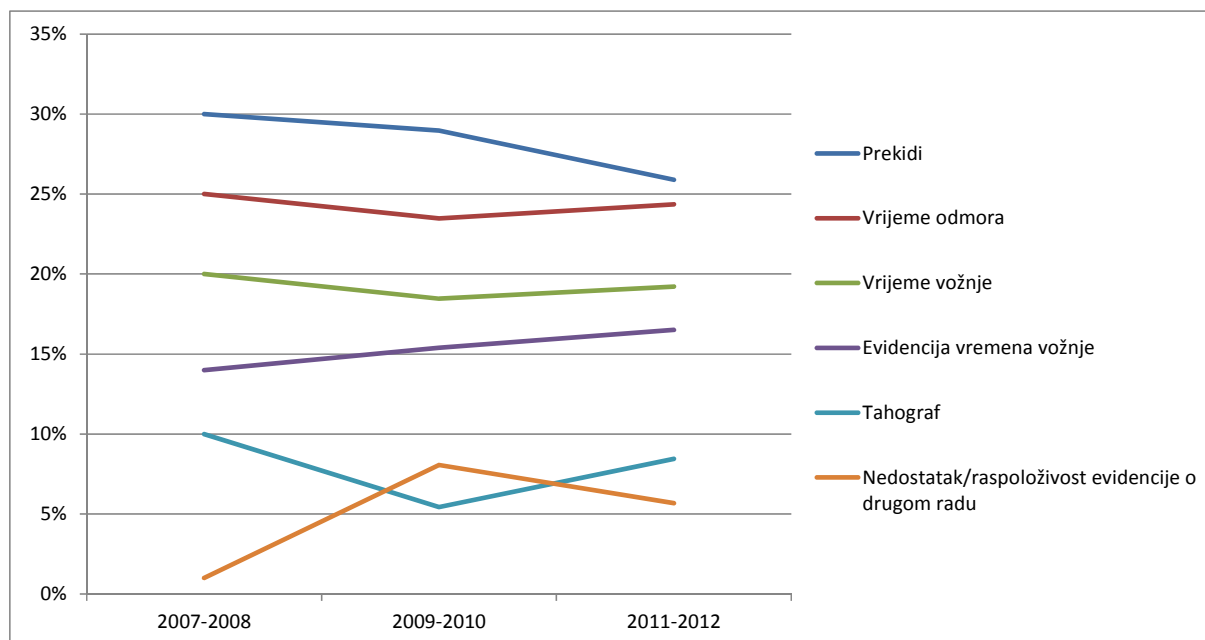
⁸ Finska nije dostavila podatke o broju poduzeća provjerenih u prostorijama tijekom razdoblja izvješćivanja 2011. – 2012. Finska, Luksemburg, Španjolska i Švedska nisu dostavile podatke o broju provjerenih poduzeća za razdoblje 2009. – 2010.

⁹ Granične vrijednosti porasle su sa 1 % na 2 % u 2008., te na 3 % u 2010., pri čemu nije bilo promjena u graničnim vrijednostima u sadašnjem razdoblju izvješćivanja.

U tablici u nastavku prikazano je da su omjeri između kategorija povreda zadržali slične razine u usporedbi s prethodnim razdobljima izvješćivanja. Neznatno smanjenje broja prekršaja povezanih s prekidima za vrijeme vožnje i nedostatak evidencije o drugom radu izjednačeni su povećanjima evidencije o vremenu vožnje i prekršajima povezanim s tahografima.

Razdoblje	Prekidi	Vrijeme odmora	Vrijeme vožnje	Evidencija o vremenu vožnje	Tahograf	Nedostatak/raspoloživost evidencije o drugom radu
2011. – 2012.	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009. – 2010.	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007. – 2008.	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

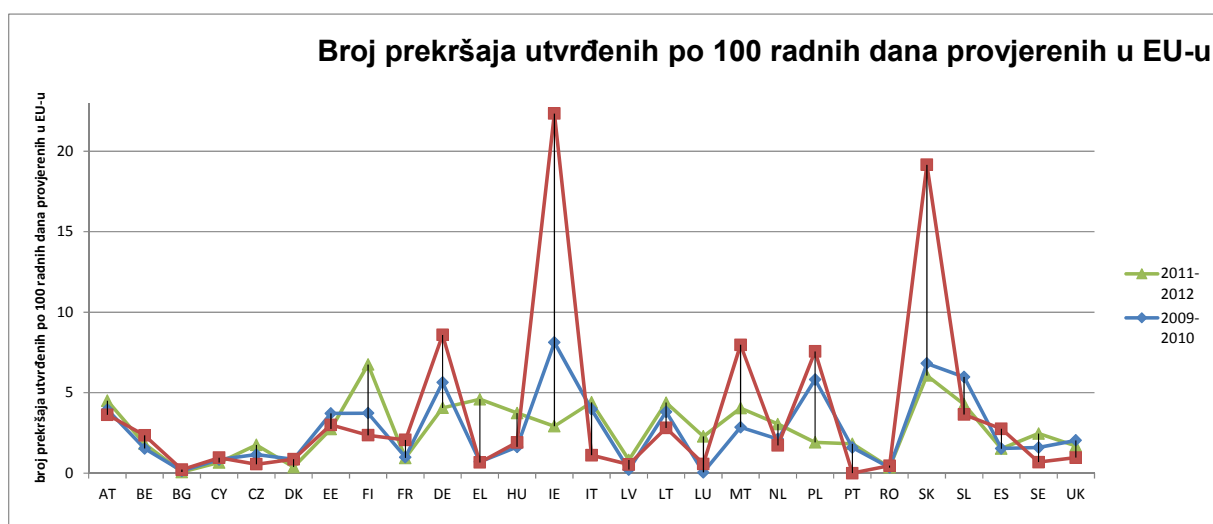
Tablica 1. – Kategorije povreda utvrđenih na cesti i u prostorijama poduzeća



Dijagram 3. – Kategorije povreda utvrđenih na cesti i u prostorijama poduzeća

Kategorije povreda utvrđenih na cesti i u prostorijama poduzeća opisane su odvojeno u pratećem dokumentu.

U usporedbi s prethodnim razdobljem izvješćivanja, u 2011.–2012. prosječna stopa utvrđenih prekršaja ostvarila je značajan pad za 22 % i iznosila 2,43 prekršaja po 100 provjerenih radnih dana. Čini se da su **provjere u prostorijama poduzeća djelotvornije od ad hoc kontrola na cesti**, s obzirom na to da je stopa utvrđivanja u prostorijama poduzeća tri puta veća od stope na cesti. Međutim, treba istaknuti da je tijekom prethodnog razdoblja izvješćivanja stopa utvrđivanja u prostorijama poduzeća bila pet puta veća od stope utvrđivanja na cesti. Najveći je razlog te promjene značajan pad stopa utvrđivanja u prostorijama poduzeća s 8,65 tijekom 2009.–2010. na 5,29 tijekom ovog razdoblja izvješćivanja. Postoje iznimno velike razlike između stopa utvrđivanja prekršaja u prostorijama poduzeća po 100 provjerenih dana između država članica, u rasponu od 0,01 u Bugarskoj do 22,38 u Njemačkoj. Čini se da na promjenu stope utvrđivanja prekršaja u prostorijama poduzeća u EU-u utječe znatno smanjenje (za 27 %) broja prijavljenih prekršaja u prostorijama poduzeća u Njemačkoj, koji tijekom sadašnjeg razdoblja izvješćivanja obuhvaća najveći udio svih prekršaja utvrđenih u prostorijama poduzeća u Europi (53,9 %).



Dijagram 4. – Broj prekršaja utvrđenih po 100 radnih dana provjerenih u 2007. – 2008., 2009. – 2010. i 2011. – 2012.

Usprkos raznolikim fluktuacijama u različitim državama članicama povezanim s brojem prekršaja utvrđenih po razdoblju izvješćivanja¹⁰, u prosjeku je vidljivo smanjenje broja prijavljenih prekršaja, koje je još očitije uzme li se u obzir povećanje broja provjerenih radnih dana. Detaljan opis stopa utvrđivanja u državama članicama nalazi se u pratećem dokumentu. Navedena **odstupanja između stopa utvrđivanja otkrivaju da je Europska unija daleko od uspostave područja usklađene provedbe zbog različitih sredstava i praksi provedbe koji se primjenjuju u kontroli poštovanja zakonodavstva o cestovnom prijevozu, kao i zbog različitih sustava sankcioniranja.**

¹⁰ Detaljne informacije o promjenama u određenim državama članicama nalaze se u pratećem dokumentu.

2.1. Prekršaji utvrđeni na cesti

U razdoblju 2011. – 2012. na europskoj je razini utvrđeno 2,2 milijuna prekršaja na cesti, odnosno 58 % svih prekršaja utvrđenih na cesti i u prostorijama poduzeća. Riječ je o smanjenju u kvantitativnom smislu za skoro 50 tisuća, odnosno za 2 % u usporedbi s prethodnim razdobljem izvješćivanja. Utvrđeno je 1,74 prekršaja na 100 provjerenih radnih dana, u usporedbi sa 1,9 tijekom prethodnog razdoblja izvješćivanja.

U prosjeku je utvrđeno 64 % prekršaja na vozilima državljana¹¹, što odgovara stopi od 69 % domaćih vozila provjerenih u Europi. Međutim, u pojedinim državama članicama prevladava broj utvrđenih prekršaja povezanih s nedržavljanima, konkretno u Luksemburgu (75 %), Belgiji (72 %), Litvi (59 %), Švedskoj (57 %), Bugarskoj (56 %), Sloveniji (55 %), Austriji (55 %), Francuskoj (54 %) i Ujedinjenoj Kraljevini (53 %). Ovaj je trend moguće objasniti činjenicom da su sve prethodno navedene države članice provele više kontrola vozila nedržavljana, osim Bugarske, Švedske i Ujedinjene Kraljevine. U slučaju navedenih triju država članica utvrđeni prekršaji nerezidenata nerazmjerno su češći. Tako je posebno u Bugarskoj, gdje je 25 % provjerenih vozila nedržavljana iznosilo 56 % počinjenih prekršaja i u Švedskoj, koja je provela 34 % kontrola vozila nedržavljana, što je rezultiralo iznosom od 57 % utvrđenih prekršaja. Povećanje prekršaja koje su počinili nerezidenti moglo bi postati važno pitanje u Švedskoj s obzirom na to da se stopa, u usporedbi s prethodnim razdobljem izvješćivanja, povećala sa 31 % na 57 %. Svakako treba dodati da se ovaj trend nastavlja od prethodnog razdoblja izvješćivanja u državama članicama poput Belgije, Bugarske, Francuske, Luksemburga, Slovenije i Ujedinjene Kraljevine.

2.2. Prekršaji utvrđeni u prostorijama poduzeća

Tijekom tekućeg razdoblja izvješćivanja države članice sveukupno su prijavile više od 1,6 milijuna prekršaja utvrđenih u prostorijama poduzeća, što čini 42 % ukupnog broja prekršaja. To označava smanjenje od 26 % u usporedbi s prethodnim dvogodišnjim razdobljem. Navedene bi brojke trebalo promatrati u korelaciji s brojem provjerenih poduzeća koji se povećao za 42 %¹². Uzimajući u obzir ta dva aspekta, primjetno je stvarno poboljšanje poštovanja socijalnih pravila.

Što se tiče učestalosti prekršaja prijavljenih po 100 provjerenih radnih dana, europski prosjek ima pozitivnu tendenciju i smanjio se s 8,65 na 5,29. Promatrajući usporedno s neznatnim smanjenjem učestalosti prekršaja utvrđenih na cesti, može se zaključiti da su sve aktivnosti u cilju postizanja boljeg poštovanja socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu počele donositi rezultate.

III. Analiza podataka o provedbi Direktive o radnom vremenu u cestovnom prijevozu (Direktiva 2002/15/EZ)

¹¹ U Danskoj je broj utvrđenih prekršaja nedržavljana iznosio 90 %. Međutim, ovaj rezultat nije reprezentativan zbog značajnog broja podataka koji nedostaju, a na kojima se ovaj izračun temeljio. Zbog toga broj nije dodan europskom prosjeku.

¹² Vidi bilješku 12.

1. Uvod

Ovo se poglavlje odnosi na način na koji su države članice provodile Direktivu 2002/15/EZ, odnosno „Direktivu o radnom vremenu u cestovnom prijevozu” tijekom razdoblja 2011. – 2012. U skladu s člankom 13. navedene Direktive, države članice obvezuju se svake dvije godine Komisiji podnijeti izvješće o provedbi Direktive, navodeći gledišta zaposlenika i poslodavaca na nacionalnoj razini. Opisni dijelovi o prenošenju ove Direktive u države članice, gledišta dionika o provedbi i nadzoru, dogovori povezani s kontrolom u državama članicama te pitanja provedbe navedeni su u pratećem dokumentu.

2. Direktiva 2002/15/EZ

Direktivom su utvrđena pravila kojima se, među ostalim, reguliraju odgovarajuće stanke tijekom radnog vremena, najdulji prosječni radni tjedan i noćni rad. Njezinim se odredbama nadopunjuju pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora utvrđena Uredbom (EZ) br. 561/2006.

S obzirom na to da se ovom Direktivom utvrđuju pravila koja se odnose na sate rada specifične za sektor cestovnog prijevoza, smatra se da je Direktiva *lex specialis* opće Direktive 2003/88/EZ¹³ o radnom vremenu kojom se uspostavljaju osnovni zahtjevi za organizaciju radnog vremena za sve radnike. Međutim, Povelja o temeljnim pravima Europske unije u svom članku 31. sadržava odredbe koje se odnose na radno vrijeme i uvjete rada koje treba poštovati pri provedbi zakonodavstva Europske unije. Čitav niz odredaba o osnovnoj zaštiti opće Direktive o radnom vremenu, uključujući pravila o godišnjem odmoru i besplatnom zdravstvenom pregledu za radnike koji rade noću, isto je tako primjenjiv na mobilne radnike u cestovnom prijevozu.

3. Dostavljanje i kvaliteta nacionalnih izvješća

Zajednički oblik izvješćivanja uspostavljen je odlukom Komisije kako bi se olakšali naporima država članica pri izvješćivanju, smanjilo administrativno opterećenje i spriječila prekomjerna kašnjenja država članica u dostavljanju izvješća. Međutim, kvaliteta podnesaka znatno varira. Nizozemska nije dostavila nikakve informacije i navela je da nisu unesene nikakve promjene u usporedbi s prethodnim razdobljem. Podnesci nekoliko država članica¹⁴ bili su nepotpuni. Većina nacionalnih izvješća sadržavala je informacije o provedbi Direktive 2002/15/EZ i o procjeni njezine učinkovitosti. No unatoč tomu, zbog nepotpunih podnesaka rezultate analize ne može se smatrati reprezentativnima za cijelu Europsku uniju.

4. Aspekti provedbe u državama članicama

Pregled zakonodavnih akata kojima se Direktiva 2002/15/EZ prenosi na nacionalnoj razini uključen je u prateći dokument. Tijekom ovog razdoblja izvješćivanja **mnoge države članice**

¹³ Direktiva 2003/88/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 4. studenoga 2003. o određenim vidovima organizacije radnog vremena (SL L 299, 18.11.2003., str. 9.).

¹⁴ Belgija, Cipar, Mađarska, Latvija, Nizozemska, Rumunjska i Švedska.

obavijestile su o izmjenama svojega zakonodavnog okvira kako bi uključile samozaposlene vozače u njegovo područje primjene; konkretno Bugarska, Danska, Njemačka, Irska, Luksemburg, Malta (u tijeku), Poljska, Portugal; Švedska i Ujedinjena Kraljevina.

Što se tiče kolektivnih ugovora, u Europskoj uniji postoje različiti sustavi. Variraju od nepostojanja kolektivnih ugovora (primjerice na Malti) do uspostavljenih kolektivnih ugovora koji omogućuju odstupanja u odnosu na ograničenja radnog vremena (primjerice u Italiji). U Španjolskoj je na državnoj razini ugovoren okvirni kolektivni ugovor koji obuhvaća cestovni prijevoz te je na razini autonomne zajednice ili provincije sklopljeno 26 kolektivnih ugovora. U Luksemburgu su sklopljeni kolektivni ugovori koji se tiču vozača autobusa i dodatnih zaposlenika privatnih autobusnih poduzeća, kao i sektora prijevoza i logistike.

Portugal je naveo pozitivne aspekte prenošenja zahvaljujući objašnjenju razdoblja raspoloživosti i organizacije radnog vremena mobilnih radnika. Litva i Estonija tvrdile su da nisu naišle ni na kakve poteškoće pri provedbi Direktive 2002/15/EZ, s obzirom na to da je Litva predvidjela osposobljavanje i savjetovanje poslodavaca i njihovih ovlaštenih predstavnika.

Direktiva 2002/15/EZ shvaćena je kao dobar niz dogovora koji pomažu u pristupu definiciji radnog vremena i njegovih ograničenja. Međutim, Grčka je istaknula da se određene odredbe te Direktive preklapaju s odredbama Uredbe (EZ) br. 561/2006, što izaziva probleme za poduzeća i radnike. Španjolska je utvrdila sporna pitanja pri provedbi pravila o izračunu razdoblja raspoloživosti vozača. Na isto je ukazala Češka Republika. Primjena odredbe radnog vremena nije posve jasna, posebno kad vozači provode vrijeme čekajući između dviju etapa, a to je vrijeme unaprijed poznato¹⁵.

Općenito, da bi se olakšala praktična provedba Direktive 2002/15/EZ, Irska i Švedska sastavile su i podijelile prijevoznicima vodiče o tome kako postupati u skladu s ovom Direktivom.

4.1 Kršenje pravila o radnom vremenu

Samo je nekoliko država članica¹⁶ dostavilo statističke podatke o utvrđenim prekršajima, što nije dovoljno za ikakve opće zaključke. Usporedno s time, tijekom prethodnog razdoblja izvješćivanja isti je broj država članica dostavio podatke o povredama. Sve su države članice pozvane da uključe te informacije u sljedeća izvješća.

¹⁵ Člankom 3.a Direktive 2002/15/EZ „radno vrijeme” utvrđeno je kao „vrijeme od početka do završetka rada, tijekom kojeg se mobilni radnik nalazi na svom radnom mjestu, na raspolaganju poslodavcu i obavlja svoje funkcije ili djelatnosti, odnosno: vrijeme posvećeno svim djelatnostima cestovnog prijevoza i vrijeme tijekom kojeg radnik ne može slobodno raspolagati svojim vremenom te mora biti na svom radnom mjestu, spreman poduzeti svoje uobičajene poslove, pri čemu su neki poslovi vezani uz dežurstva, posebno tijekom vremena čekanja na utovar ili istovar, kada vrijeme trajanja nije unaprijed poznato”.

¹⁶ Austrija, Bugarska, Cipar, Češka Republika, Grčka, Poljska i Španjolska.

5. Stajališta dionika o provedbi Direktive 2002/15/EZ

Šesnaest država članica¹⁷ potvrdilo je da su se savjetovale s dionicima, u skladu sa zahtjevima Direktive 2002/15/EZ, što predstavlja poboljšanje u usporedbi s razdobljem izvješćivanja 2007. – 2008., kad je samo devet država članica ispunilo tu obvezu.

Općenito je postojao konsenzus između poslodavaca i zaposlenika da se Direktivom 2002/15/EZ pridonosi zdravstvenoj zaštiti i sigurnosti radnika. U Irskoj su poslodavci izrazili mišljenje da ograničenja radnog vremena čine vozačku profesiju privlačnijom. Neki su nacionalni socijalni partneri izrazili zabrinutost u vezi s nedostatkom dosljedne provedbe i primjene pravila na snazi te izrazili potrebu za objašnjenjem određenih aspekata, poput naknade za noćni rad. Više detaljnije iznesenih gledišta stranaka s kojima je održano savjetovanje navedeno je u pratećem dokumentu.

IV. Zaključci

Ovim se izvješćem analizira razvoj provedbe tijekom razdoblja 2011. – 2012. u svim državama članicama u kontekstu sukladnosti sa socijalnim propisima EU-a.

Područje primjene ovog dokumenta utvrđeno je Direktivom 2006/22/EZ i Odlukom Komisije 2009/810/EZ, kojima se utvrđuju standardni podaci povezani s Uredbom (EZ) br. 561/2006 i Direktivom 2002/15/EZ koje treba dostaviti; uglavnom broj i vrsta provedenih kontrola te broj i vrste utvrđenih prekršaja. U sadašnjem su se razdoblju izvješćivanja kvaliteta i pravovremenost podnesaka poboljšale, što je Komisiji omogućilo da dođe do pouzdanijih zaključaka o primjeni socijalnih pravila na europskoj razini.

Izvješće pokazuje da su utvrđena određena poboljšanja u odnosu na provedbu zakonodavstva o socijalnim pravilima. U prosjeku se ukupan broj radnih dana provjerenih u EU-u povećao za 8,7 %, s gotovo 146 milijuna na približno 158,6 milijuna provjerenih radnih dana, dok su najmanje granične vrijednosti kontrola od 3 % ostale nepromijenjene. Valja napomenuti da je sve provjere proveo znatno manji broj službenika odgovornih za provedbu zakona za sve države članice. To povećanje potvrđuje općenito veću predanost država članica u pogledu poboljšanja kontrole poštovanja socijalnih pravila u cestovnom prijevozu. Međutim, kao što je to bio slučaj u posljednja dva izvješća, većina država članica nije uspjela dosegnuti granične vrijednosti od najmanje 50 % ukupnih radnih dana provjerenih u prostorijama poduzeća i većina provjera provedena je na cesti. Komisija će nadzirati razvoj situacije u tom području. Ne budu li u državama članicama zapažena poboljšanja tijekom sljedećeg razdoblja izvješćivanja 2013. – 2014., Komisija će pokrenuti službenu istragu u onim državama članicama koje ne ispunjavaju zahtjev koji se odnosi na provjere u prostorijama poduzeća.

U skladu s člankom 2. Direktive 2006/22/EZ, minimalni broj provjera radnih dana vozača vozila povećat će se na 4 % nakon što 90 % svih provjerenih vozila bude opremljeno digitalnim tahografom. Tijekom sadašnjeg razdoblja izvješćivanja 56 % vozila provjerenih na

¹⁷ Bugarska, Češka Republika, Njemačka, Danska, Estonija, Grčka, Španjolska, Finska, Francuska, Irska, Litva, Malta, Poljska, Slovačka, Slovenija i Ujedinjena Kraljevina.

cesti bilo je opremljeno digitalnim tahografom. Stoga ne postoji temelj za povećanje minimalnog broja provjera na 4 % radnih dana vozača.

Važno je da nacionalna tijela jamče da se provjere provode bez diskriminacije na temelju nacionalnosti vozača / države članice u kojoj su vozila registrirana. Države članice trebale bi temeljito pregledati svoje podatke i tijelima koja provode kontrolu dati upute kako bi se izbjeglo nejednako postupanje s nedržavljanima.

Nakon znatnog i stalnog povećanja broja prekršaja prijavljenih na europskoj razini tijekom proteklih šest godina, povezanog s povećanjima minimalnog broja radnih dana koje treba provjeriti, u tekućem je razdoblju izvješćivanja zabilježena obrnuta tendencija, odnosno smanjenje broja utvrđenih prekršaja u odnosu na posljednje razdoblje. Tu bi se promjenu, zajedno s povećanjem broja provjerenih radnih dana, moglo tumačiti kao poboljšano poštovanje odredaba socijalnog zakonodavstva zahvaljujući dobro uspostavljenim praksama provedbe i većoj razini osviještenosti o socijalnim pravilima među vozačima. U tom smislu naporu država članica i Komisije, poput smjernica, osposobljavanja izvršnih tijela i sl., počinju donositi rezultate.

Analiza stopa utvrđivanja na cesti i u prostorijama poduzeća pokazuje da su provjere u prostorijama poduzeća učinkovitije od *ad hoc* kontrola na cesti. Odstupanja među stopama utvrđivanja među državama članicama otkrivaju da je Europska unija daleko od uspostave područja usklađene provedbe zbog različitih sredstava i praksi provedbe koji se primjenjuju u kontroli poštovanja zakonodavstva o cestovnom prijevozu.

Gotovo sve države članice dostavile su informacije o izvršenim provjerama, što predstavlja poboljšanje u usporedbi s prethodnim razdobljem, ne samo u smislu kvalitete izvješćivanja, nego i broju poduzetih inicijativa za suradnju. Suradnja se odvija uglavnom među susjednim državama članicama i upotpunjuju je djelovanja unutar okvira Euro Contrôle Route (ECR), čime se uspostavlja suradnja na višoj razini.

Nacionalna izvješća o provedbi Direktive 2002/15/EZ nisu, zbog svoje nepotpunosti, omogućila detaljnu analizu učinaka ovoga zakonodavnog akta na zdravlje i sigurnost vozača ili na cestovnu sigurnost. Mnoge su države članice uključile samozaposlene vozače u područje primjene svojih zakonodavnih okvira, iako se to ponekad smatra uzrokom problema povezanih s provedbom.

Većina država članica potvrdila je da su održana savjetovanja s dionicima. Općenito, socijalni partneri priznali su da je primjerena provedba Direktive 2002/15/EZ preduvjet za osiguravanje odgovarajućih uvjeta rada i neometano tržišno natjecanje.

Da bi ocijenila ostale važne aspekte provedbe socijalnih pravila o cestovnom prijevozu, uključujući primjenu sudske prakse Suda Europske unije, provedbu iznimaka i sankcija u pogledu Povelje o temeljnim pravima Europske unije, Komisija će pokrenuti sveobuhvatno ocjenjivanje funkcioniranja socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu.