



V Bruseli 21. 11. 2014
COM(2014) 709 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní nariadenia (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy a smernice 2002/15 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave v rokoch 2011 – 2012

(27. správa Komisie o vykonávaní sociálnych predpisov týkajúcich sa cestnej dopravy)
{SWD(2014) 342 final}

I. Úvod

V tejto správe sa preskúmava, ako členské štáty vykonávajú štyri navzájom prepojené legislatívne akty, ktorými sa zavádzajú sociálne pravidlá v oblasti cestnej dopravy, a ich režim vynucovania. Ide o tieto legislatívne akty: nariadenie (ES) č. 561/2006¹, ktorým sa stanovujú pravidlá týkajúce sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku profesionálnych vodičov; smernica 2006/22/ES², v ktorej sa stanovujú minimálne požiadavky na presadzovanie týchto pravidiel; nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85³ o záznamovom zariadení, ktoré je hlavným nástrojom na kontrolu dodržiavania sociálnych pravidiel zo strany vodičov, a smernica 2002/15/ES⁴, v ktorej sa stanovujú doplňujúce ustanovenia o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (ďalej len „smernica o pracovnom čase v cestnej doprave“).

V článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006 sa od členských štátov vyžaduje, aby Komisii každé dva roky oznamovali potrebné informácie, ktoré jej umožnia vypracovať správu o uplatňovaní tohto nariadenia a o vývoji v predmetných oblastiach. V článku 13 smernice 2002/15/ES sa stanovuje, že členské štáty by mali Komisii podávať správy o vykonávaní tejto smernice, v ktorých uvedú aj stanoviská sociálnych partnerov. Správy uvedené v smernici 2002/15/ES a nariadení (ES) č. 561/2006 sa môžu predkladať v jednom spoločnom dokumente, keďže oba tieto legislatívne akty sa vzťahujú na rovnaké dvojročné obdobie pre podávanie správ a pravidiel pre profesionálnych vodičov, ktoré sú v nich stanovené, sa navzájom dopĺňajú.

Táto správa sa vzťahuje na obdobie rokov 2011 – 2012. Opiera sa predovšetkým o správy jednotlivých štátov, ktoré sa mali predložiť do 30. septembra 2013. Jej cieľom je poskytnúť prehľad o tom, akým spôsobom členské štáty vykonali uvedený súbor legislatívnych aktov, a upozorniť na kľúčové výzvy v oblasti presadzovania a uplatňovania platných pravidiel. Táto správa obsahuje tak kvantitatívne, ako aj kvalitatívne údaje o kontrolách vykonaných na cestách a v priestoroch podnikov a o zistených porušeníach predpisov, ako aj informácie

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a doplňujú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 36).

³ Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8), ktoré bolo zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES zo 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. EÚ L 80, 23.3.2002, s. 35).

o vykonávaní smernice o pracovnom čase v cestnej doprave. Správu Komisie dopĺňa pracovný dokument útvarov Komisie, ktorý obsahuje doplňujúce informácie o sankciách a o spolupráci medzi členskými štátmi, pripomienky orgánov presadzovania práva a podrobné štatistické údaje.

Správa pozostáva zo štyroch častí, ktoré sa týkajú rôznych aspektov vykonávania sociálnych právnych predpisov. Oddiel I poskytuje prehľad o kvalite a včasnosti predkladania údajov jednotlivých štátov. Oddiel II obsahuje komplexnú analýzu kvantitatívnych údajov o kontrolách a porušeníach predpisov, ktoré poskytli jednotlivé štáty, a oddiel III poskytuje opisný prehľad o tom, akým spôsobom členské štáty vykonali smernicu 2002/15/ES. V oddiele IV sa uvádzajú hlavné závery.

Ciele a kľúčové ustanovenia sociálnych predpisov v cestnej doprave, ako aj ďalšie aspekty a podrobné štatistiky o výsledkoch vykonaných kontrol sú opísané v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý je pripojený k tejto správe.

Predkladanie údajov

Vnútroštátne správy o vykonávaní ustanovení smernice 2002/15/ES a nariadenia (ES) č. 561/2006 by sa mali predkladať prostredníctvom štandardného tlačiva uvedeného v rozhodnutí Komisie 2009/810/ES⁵. Toto štandardné tlačivo spája požiadavky na podávanie správ podľa oboch týchto legislatívnych aktov a vďaka interaktívnemu formátu pre podávanie správ umožňuje zhromažďovať kvantitatívne a kvalitatívne údaje, ktoré sú dôležitými vstupmi pre túto správu.

Komisia poznamenáva, že správy členských štátov sú vo všeobecnosti kvalitnejšie a predkladajú sa včasnejšie než v predchádzajúcich rokoch, a chcela by členské štáty povzbudiť, aby v tejto ceste pokračovali aj naďalej. Týka sa to najmä údajov o vykonávaní nariadenia (ES) č. 561/2005. Podrobnejšia charakteristika predkladaných údajov je súčasťou pracovného dokumentu útvarov Komisie, ktorý je pripojený k tejto správe (ďalej len „sprievodný dokument“).

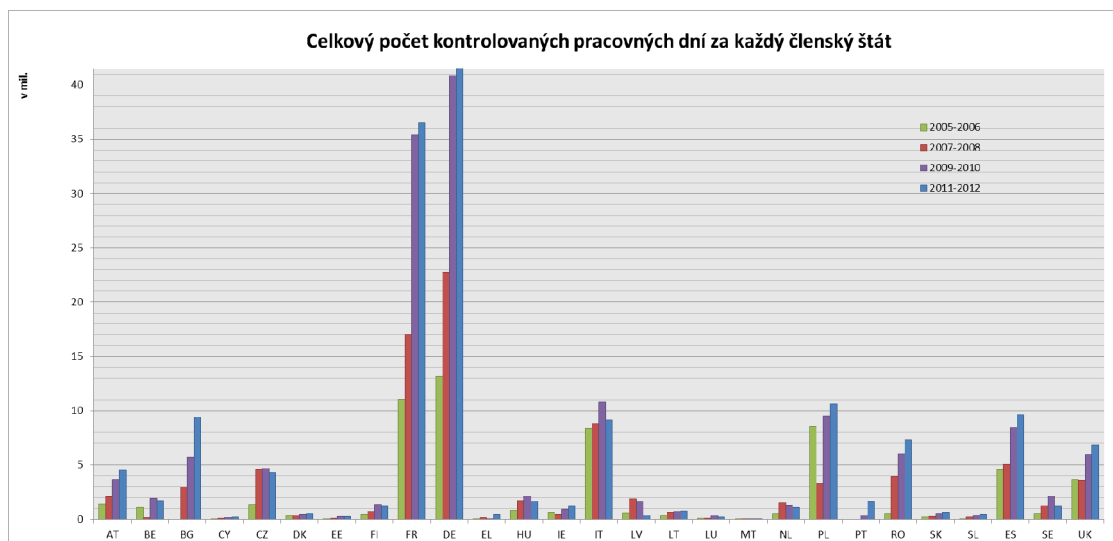
II. Analýza údajov o vykonávaní nariadenia (ES) č. 561/2006

1. Kontroly

Podľa článku 2 smernice 2006/22/ES mal minimálny počet kontrol v rokoch 2011 a 2012 pokrývať aspoň 3 % dní odpracovaných vodičmi vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 a (EHS) č. 3821/85⁶.

⁵ Rozhodnutie Komisie 2009/810/ES z 22. septembra 2008 o vyhotovení štandardného tlačiva na podávanie správ uvedeného v článku 17 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 289, 5.11.2009, s. 9).

⁶ Minimálna miera kontrol sa vypočítava pre každý členský štát zvlášť na základe celkového počtu odpracovaných dní na vodiča za dvojročné obdobie a celkového počtu vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti týchto nariadení. Tieto dva faktory sa vynásobia a výsledkom je celkový počet dní odpracovaných



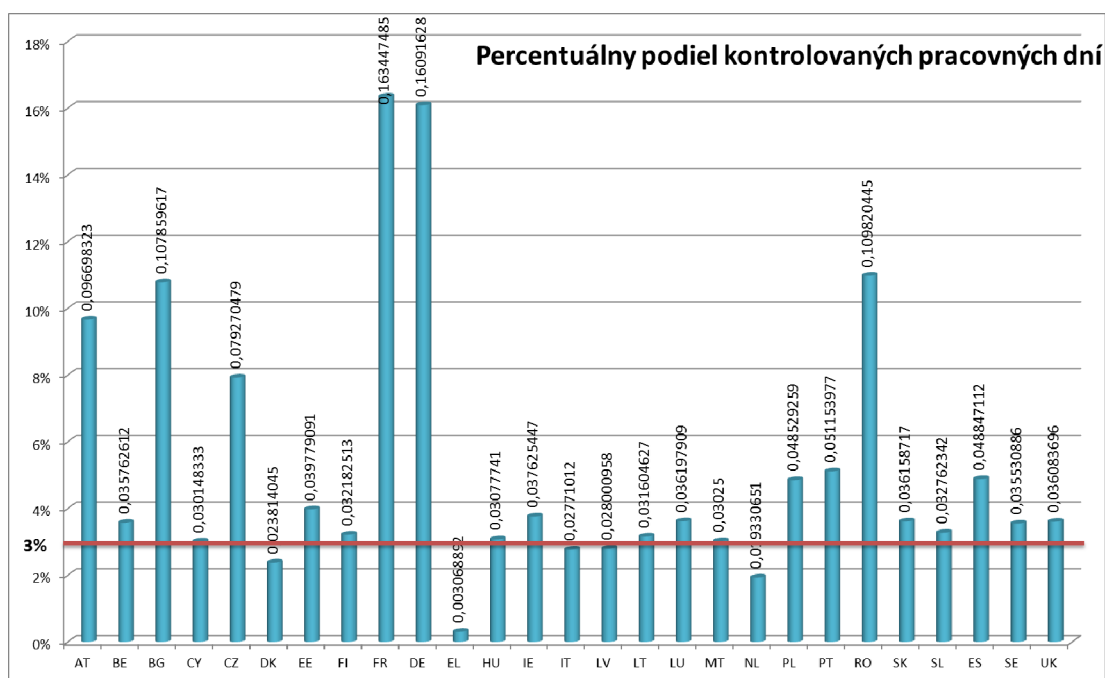
Graf č. 1 – Celkový počet kontrolovaných pracovných dní za každý členský štát

V grafe 1 sa uvádza prehľad počtu kontrolovaných pracovných dní v každom členskom štáte v súčasnom a v predchádzajúcom vykazovanom období. **V priemere sa celkový počet kontrolovaných pracovných dní v EÚ zvýšil o 8,7 % z takmer 146 miliónov na približne 158,6 milióna kontrolovaných pracovných dní.** Tento nárast potvrdzuje všeobecné rozhodnutie členských štátov zlepšiť kontroly dodržiavania sociálnych predpisov v cestnej doprave. Stojí za to poznamenať, že všetky kontroly boli vo všetkých členských štátoch vykonané výrazne nižším počtom príslušníkov orgánov presadzovania práva.

Pri bližšom pohľade na počet pracovných dní, ktoré boli skutočne skontrolované, vo vzťahu k minimálnemu počtu pracovných dní, ktoré sa majú skontrolovať (graf 2), je zrejmé, že väčšina členských štátov vykonala viac kontrol, ako sa vyžaduje v smernici 2006/22/ES. Členské štáty ako Grécko, Holandsko, Dánsko, Taliansko a Lotyšsko, ktoré nevykonali minimálny počet kontrol, sa vyzývajú na prijatie primeraných opatrení na nápravu tejto situácie. Komisia posúdi potrebu prijatia opatrení v záujme zabezpečenia správneho uplatňovania smernice 2006/22/ES.

Podrobné údaje o rešpektovaní uvedeného minimálneho počtu sú uvedené v sprievodnom dokumente.

vodičmi vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti týchto nariadení, a 3 % z tohto počtu by mali predstavovať minimálny počet kontrol, ktoré by sa mali vykonať v každom členskom štáte.



Graf č. 2 – Percentuálny podiel kontrolovaných pracovných dní za každý členský štát

Pokiaľ ide o typ kontrol, v článku 2 smernice 2006/22/ES sa stanovuje pomer medzi počtom cestných kontrol (vyjadrený v počte pracovných dní, ktoré sa majú skontrolovať) a kontrol v priestoroch podnikov, ktorý by mal predstavovať minimálne 30 %, resp. 50 %. Je potrebné zdôrazniť, že podľa článku 2 smernice 2006/22/ES výpočet tohto podielu vychádza z počtu kontrol, ktoré každý štát skutočne vykonal, a nie z minimálneho počtu pracovných dní, ktoré sa majú skontrolovať. V období, za ktoré sa podáva táto správa, sa väčšina kontrol vykonala na cestách. **V priemere 80 % všetkých kontrol bolo vykonaných na cestách, čo predstavuje mierne zlepšenie oproti 82 % v predchádzajúcom vykazovanom.** Minimálny počet cestných kontrol nedosiaholo iba Írsko.

1.1 Cestné kontroly

Celkovo bolo v období rokov 2011 a 2012 skontrolovaných počas cestných kontrol viac ako 8,6 milióna⁷ vozidiel a približne 8,7 miliónov vodičov. Tieto hodnoty predstavujú zníženie o 11,3 %, resp. 19,4 % v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím a sú spôsobené zodpovedajúcim zvýšením počtu kontrol v priestoroch podnikov. Dôvod, prečo je počet vodičov vyšší než počet vozidiel, je dvojaký: jednak môžu byť vozidlá prevádzkované dvoma vodičmi a jednak chýbajú v tomto smere údaje o počte vozidiel skontrolovaných počas cestných kontrol v Dánsku.

Kontroly v členských štátoch sa väčšinou týkali domácich vozidiel a vodičov (69 % všetkých vozidiel resp. 68 % všetkých vodičov skontrolovaných pri cestných kontrolách). Len v ôsmich členských štátoch, konkrétne v Rakúsku, vo Francúzsku, v Maďarsku, Belgicku,

⁷ Dánsko neposkytlo údaje o počte vozidiel skontrolovaných počas cestných kontrol.

Litve, Luxembursku, na Malte a v Slovinsku to bolo naopak a predmetom kontrol bolo viac zahraničných vozidiel alebo vodičov. V niektorých prípadoch to možno vysvetliť veľkosťou alebo zemepisnou polohou týchto členských štátov. Podrobné údaje sú uvedené v sprievodnom dokumente. Vzhľadom na to, že nediskriminácia je jednou zo základných zásad zmlúv EÚ, Komisia môže zvážiť prijatie vhodných opatrení s cieľom zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s vodičmi a prevádzkovateľmi v členských štátoch, v ktorých boli kontrolám podrobovaní častejšie zahraniční vodiči a prevádzkovatelia.

1.2 Kontroly v priestoroch podnikov

Značný pokrok sa dosiahol, pokiaľ ide o počet podnikov skontrolovaných v členských štátoch, ktorý sa viac než zdvojnásobil v porovnaní s vykazovaným obdobím 2007 – 2008. V rokoch 2011 – 2012 tento počet predstavoval 146 000⁸, čo v porovnaní so 103 000 podnikmi skontrolovanými v predchádzajúcom vykazovanom období znamenalo nárast o 42 %. V priestoroch podnikov bolo skontrolovaných viac ako 31,7 miliónov pracovných dní, čo znamená, že miera rastu sa spomalila, pretože medzi vykazovanými obdobiami 2007 – 2008 a 2009 – 2010 predstavovala 79 %, pričom medzi súčasným a posledným vykazovaným obdobím predstavovala 20 %. Dynamiku tohto vývoja je potrebné chápať v kontexte zvyšovania minimálnych hraničných hodnôt, ku ktorému došlo počas predchádzajúcich vykazovaných období⁹. Celkové zvýšenie počtu kontrolovaných pracovných dní o 8,7 % na cestách i v priestoroch podnikov a zníženie počtu vozidiel a vodičov kontrolovaných na cestách preto spoločne prispeli k intenzívnejšej činnosti v priestoroch podnikov.

2. Porušenia predpisov

Všetky členské štáty poskytli údaje o zistených porušeníach predpisov, ale s rôznou mierou podrobnosti. **Po výraznom a trvalom náraste prípadov porušenia predpisov vykázaných na európskej úrovni počas predchádzajúcich 6 rokov, ktorý súvisí so zvýšením minimálneho počtu pracovných dní, ktoré sa majú kontrolovať, sa v období, za ktoré sa podáva táto správa, zaznamenal opačný trend, a síce 14 % zníženie počtu zistených prípadov porušenia predpisov v porovnaní s posledným obdobím.** Tento počet je potrebné vnímať v kontexte 8,7 % nárastu počtu kontrolovaných pracovných dní. V absolútnom vyjadrení to znamená pokles zo 4,5 miliónov prípadov porušenia predpisov vykázaných v rokoch 2009 – 2010 na približne 3,9 miliónov v období, za ktoré sa podáva táto správa. Túto zmenu možno pripísať zlepšeniam v dodržiavaní ustanovení sociálnych predpisov, a to vďaka dobre zavedeným postupom ich presadzovania a väčšej informovanosti vodičov

⁸ Fínsko neposkytlo údaje o počte podnikov skontrolovaných pri kontrolách v priestoroch podnikov za vykazované obdobie 2011 – 2012. Fínsko, Luxembursko, Španielsko a Švédsko neposkytli údaje o počte skontrolovaných podnikov za obdobie rokov 2009 – 2010.

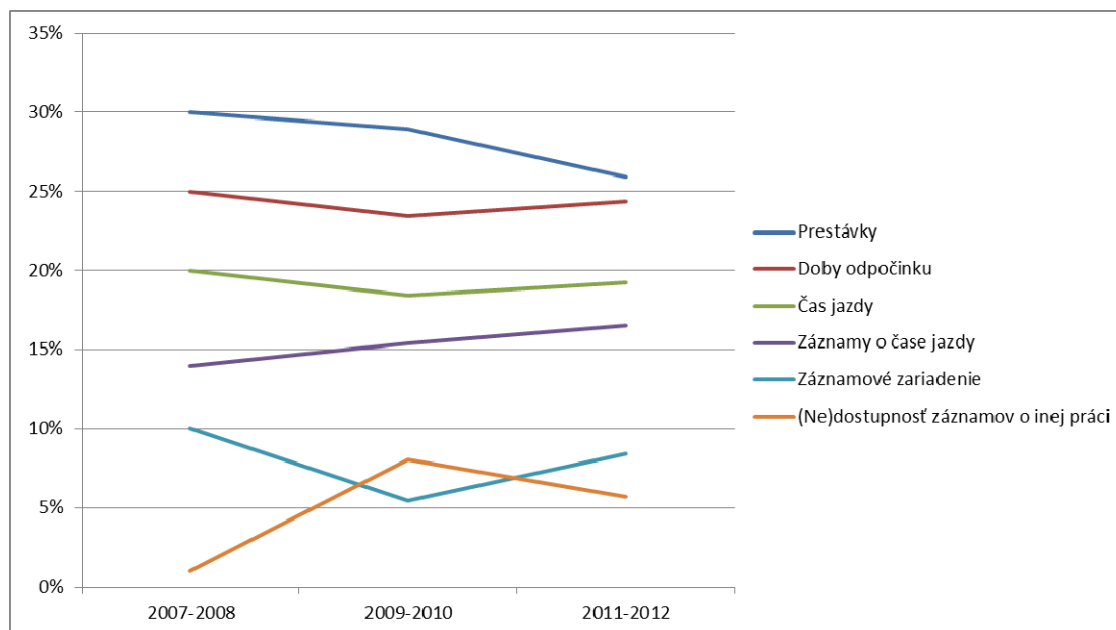
⁹ V roku 2008 sa prahová hodnota zvýšila z 1 % na 2 % a v roku 2010 sa zvýšila na 3 %, pričom v priebehu obdobia, za ktoré sa podáva táto správa, nedošlo k žiadnym zmenám prahovej hodnoty.

o týchto predpisoch. Vychádza sa pritom z predpokladu, že zistenia kontrol neboli významne ovplyvnené manipuláciami tachografov.

Z ďalej uvedenej tabuľky vyplýva, že pomery medzi jednotlivými kategóriami porušenia predpisov zostávajú na podobných úrovniach ako v predchádzajúcich vykazovaných obdobiach. Mierny pokles počtu porušenia predpisov týkajúcich sa prestávok počas jazdy a chýbajúcich záznamov o inej práci je vyvážený zvýšením počtu porušení predpisov týkajúcich sa záznamov o čase jazdy a záznamových zariadení.

Obdobie	Prestávky	Doby odpočinku	Čas jazdy	Záznamy o čase jazdy	Záznamové zariadenie	(Ne)dostupnosť záznamov o inej 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 %

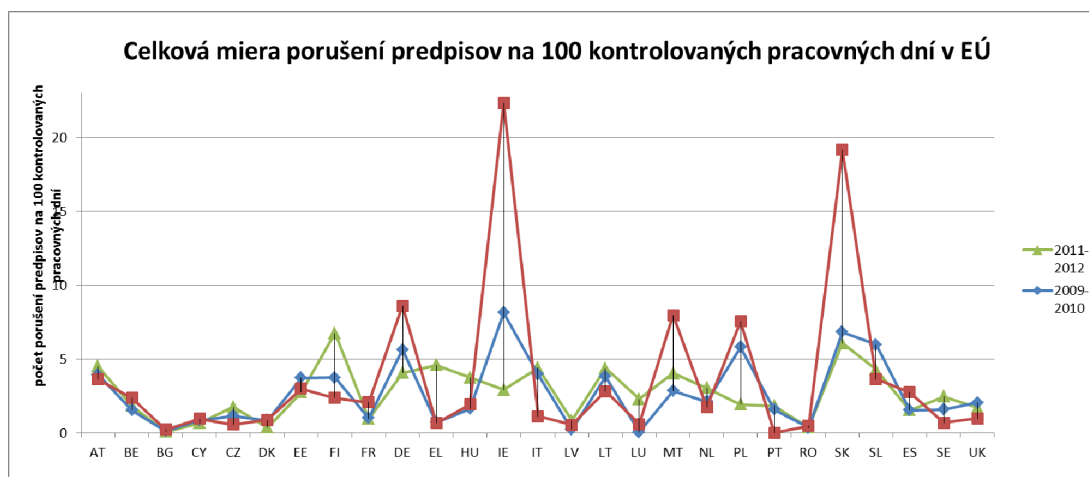
Tabuľka č. 1 – Kategórie porušenia predpisov zistených pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov



Graf č.3 – Kategórie porušenia predpisov zistených pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov

Kategórie porušenia predpisov zistených pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov sú opísané zvlášť v sprievodnom dokumente.

V porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím priemerná miera zistených porušení predpisov v rokoch 2011 – 2012 výrazne klesla, a to o 22 %, čo zodpovedalo 2,43 porušeniam predpisov na 100 skontrolovaných pracovných dní. Zdá sa, že **kontroly v priestoroch podnikov sú účinnejšie než cestné kontroly vykonávané ad hoc**, pretože miera zistenia porušení predpisov v priestoroch podnikov je 3-krát vyššia než pri cestných kontrolách. Je však potrebné poznamenať, že v predchádzajúcom vykazovanom období bola miera zistenia porušenia predpisov v priestoroch podnikov 5 -krát vyššia ako pri cestných kontrolách. Táto zmena je najmä dôsledkom významného poklesu miery zistenia porušenia predpisov v priestoroch podnikov z 8,65 v rokoch 2009 – 2010 na 5,29 v období, za ktoré sa podáva táto správa. Medzi mierami zistenia porušenia predpisov v priestoroch podnikov za obdobie 100 skontrolovaných dní existujú medzi členskými štátmi značné rozdiely, a to od 0,01 v Bulharsku po 22,38 v Nemecku. Zdá sa, že na zmenu priemernej miery zistenia porušení predpisov v priestoroch podnikov v EÚ má vplyv významný pokles (o 27 %) počtu nahlásených prípadov porušenia predpisov v priestoroch podnikov v Nemecku, na ktoré aj v tomto vykazovanom období pripadá najväčší podiel všetkých porušení predpisov zistených v priestoroch podnikov v Európe (53,9 %).



Graf 4 – Počet zistených porušení predpisov na 100 kontrolovaných pracovných dní v rokoch 2007 – 2008, 2009 – 2010 a 2011 – 2012

Napriek odlišnému vývoju v rôznych členských štátoch, pokiaľ ide o počet zistených porušení predpisov za vykazované obdobie¹⁰, došlo v priemere k značnému poklesu počtu porušenia predpisov, ktorý je ešte výraznejší, ak sa vezmeme do úvahy nárast počtu kontrolovaných

¹⁰ Podrobné informácie o mierach zistenia porušení predpisov sú uvedené v sprievodnom dokumente.

pracovných dní. Miery zistenia porušení predpisov sú podrobne opísané v sprievodnom dokumente. Tieto **rozdiely v mierach zistenia porušení predpisov poukazujú na to, že Európska únia má ďaleko od vytvorenia priestoru harmonizovaného presadzovania, a to z dôvodu rozdielnych zdrojov uplatňovaných pri presadzovaní práva a postupov pri kontrole dodržiavania právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy, ako aj odlišných systémov sankcií.**

2.1 Porušenia predpisov zistené pri cestných kontrolách

V období rokov 2011 až 2012 bolo na európskej úrovni zistených pri cestných kontrolách 2,2 milióna prípadov porušení predpisov, čo predstavuje 58 % všetkých zistených porušení predpisov tak na cestách, ako aj v priestoroch podnikov. To znamená pokles v kvantitatívnom vyjadrení o takmer 50 tisíc prípadov, t. j. o 2 % v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím. Na každých 100 kontrolovaných pracovných dní bolo zistených 1,74 porušení predpisov oproti 1,9 prípadom v predchádzajúcom vykazovanom období.

V priemere bolo 64 % prípadov porušení predpisov zistených kontrolami vnútroštátnych vozidiel¹¹, čo zodpovedá 69 % podielu kontrolovaných vnútroštátnych vozidiel v Európe. V niektorých členských štátoch bol však prevažný počet porušení predpisov zistený kontrolami zahraničných vodičov alebo vozidiel. Konkrétne je to tak v Luxembursku (75 %), Belgicku (72 %), Litve (59 %), Švédsku (57 %), Bulharsku (56 %), Slovinsku (55 %), Rakúsku (55 %), vo Francúzsku (54 %) a v Spojenom kráľovstve (53 %). Tento trend je možné vysvetliť skutočnosťou, že všetky uvedené členské štáty s výnimkou Bulharska, Švédska a Spojeného kráľovstva vykonávali viac kontrol zahraničných vozidiel. V prípade uvedených troch členských štátov sú porušenia predpisov zistené u nerezidentov nepomerne častejšie. Je to tak najmä v Bulharsku, kde 56 % porušení predpisov pripadá na zahraničné vozidlá, ktoré predstavujú 25 % z kontrolovaných vozidiel, a vo Švédsku, kde bolo vykonaných 34 % kontrol zahraničných vozidiel a odhalilo sa 57 % prípadov porušení predpisov. Nárast počtu prípadov porušení predpisov zo strany nerezidentov vo Švédsku možno považovať za alarmujúci, pretože oproti predchádzajúcemu vykazovanému obdobiu sa zvýšil z 31 % na 57 %. Je potrebné dodať, že tento trend sa v členských štátoch, ako sú Belgicko, Bulharsko, Francúzsko, Luxembursko, Slovinsko a Spojené kráľovstvo, prejavuje už od predchádzajúceho vykazovaného obdobia.

2.2 Porušenia predpisov zistené pri kontrolách v priestoroch podnikov

Počas obdobia, za ktoré sa podáva táto správa, členské štáty oznámili celkom viac ako 1,6 miliónov porušení predpisov zistených v priestoroch podnikov, čo predstavuje 42 % celkového počtu prípadov porušení predpisov. To znamená pokles o 26 % v porovnaní s predchádzajúcim dvojročným obdobím. Tieto údaje by sa mali vnímať v kontexte počtu

¹¹ V Dánsku dosiahol počet porušení predpisov zistených v súvislosti s cudzími štátnymi príslušníkmi 90 %. Tento výsledok však nie je reprezentatívny vzhľadom na významný počet chýbajúcich údajov, z ktorých sa pri výpočte vychádzalo. Tento údaj sa preto nezapočítal do európskeho priemeru.

odkontrolovaných podnikov, ktorý sa zvýšil o 42 %¹². Ak zohľadníme tieto dva aspekty, možno badať skutočné zlepšenie v dodržiavaní sociálnych predpisov.

Pokiaľ ide o frekvenciu oznámených porušení predpisov na 100 kontrolovaných pracovných dní, európsky priemer vykazuje pozitívny trend, pretože klesol z 8,65 na 5,29. Ak si uvedomíme, že frekvencia prípadov porušenia predpisov zistených pri cestných kontrolách mierne klesla, možno dospieť k záveru, že všetky činnosti zamerané na lepšie dodržiavanie sociálnych predpisov v cestnej doprave začínajú prinášať výsledky.

III. Analýza údajov o vykonávaní smernice o pracovnom čase v cestnej doprave (smernica 2002/15/ES)

1. Úvod

Táto kapitola sa zaoberá vykonávaním smernice 2002/15/ES (tiež nazývanej „smernica o pracovnom čase v cestnej doprave“) v členských štátoch v období 2011 až 2012. Podľa článku 13 tejto smernice sú členské štáty povinné predkladať každé dva roky Komisii správu o vykonávaní tejto smernice, v ktorej uvedú aj stanoviská zamestnancov a zamestnávateľov na vnútroštátnej úrovni. Opisné časti týkajúce sa transpozície tejto smernice do vnútroštátneho práva členských štátov, stanoviská zainteresovaných strán na vykonávanie a monitorovanie, kontrolné opatrenia v členských štátoch a problémy súvisiace s presadzovaním sú uvedené v sprievodnom dokumente.

2. Smernica 2002/15/ES

V smernici sa ustanovujú pravidlá, ktorými sa okrem iného upravujú primerané prestávky počas pracovného času, maximálny priemerný pracovný týždeň a nočná práca. Jej ustanoveniami sa dopĺňajú pravidlá o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku stanovených v nariadení (ES) č. 561/2006.

Keďže táto smernica obsahuje určité ustanovenia týkajúce sa pracovného času, ktoré sú špecifické pre odvetvie cestnej dopravy, považuje sa za *lex specialis* vo vzťahu k všeobecnej smernici 2003/88/ES o pracovnom čase¹³, ktorou sa stanovujú základné požiadavky na organizáciu pracovného času pre všetkých pracovníkov. Článok 31 Charty základných práv Európskej únie však obsahuje ustanovenia týkajúce sa pracovného času a pracovných podmienok, ktoré sa musia dodržiavať pri vykonávaní právnych predpisov EÚ. Na mobilných pracovníkov v cestnej doprave sa taktiež vzťahuje niekoľko ustanovení všeobecnej smernice o pracovnom čase, ktoré sa týkajú základnej ochrany pracovníkov, vrátane pravidiel týkajúcich sa ročnej dovolenky a bezplatnej zdravotnej prehliadky pre pracovníkov v noci.

3. Predkladanie správ jednotlivých štátov a ich kvalita

¹² Pozri poznámku pod čiarou 12.

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/88/ES zo 4. novembra 2003 o niektorých aspektoch organizácie pracovného času (Ú. v. EÚ L 299, 18. 11. 2003, s. 9).

S cieľom uľahčiť členským štátom predkladanie správ, znížiť administratívnu záťaž a zabrániť prílišnému oneskoreniu pri predkladaní správ členských štátov, Komisia vypracovala jednotné tlačivo na podávanie správ. Kvalita predkladaných správ sa však značne líši. Holandsko neposkytlo žiadne informácie a uviedlo, že nenastali žiadne zmeny v porovnaní s predchádzajúcim obdobím. Niekoľko členských štátov¹⁴ predložilo neúplné správy. Väčšina správ členských štátov obsahovala informácie o vykonávaní smernice 2002/15/ES, ako aj posúdenie jej účinnosti. V dôsledku neúplných údajov však nemožno výsledky tejto analýzy považovať za reprezentatívne pre celú Európsku úniu.

4. Aspekty vykonávania v členských štátoch

Prehľad legislatívnych aktov, ktorými sa transponuje smernica 2002/15/ES na vnútroštátnej úrovni, sú uvedené v sprievodnom dokumente. Počas tohto vykazovaného obdobia **mnohé členské štáty informovali o zmenách svojho právneho rámca s cieľom začleniť samostatne zárobkovo činných vodičov do rozsahu jeho pôsobnosti**. Konkrétne ide o Bulharsko, Dánsko, Nemecko, Írsko, Luxembursko, Maltu (zmeny ešte nie sú dokončené), Poľsko, Portugalsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo.

Pokiaľ ide o kolektívne zmluvy, fungujú v Európskej únii rozdielne systémy, a to od systémov, v ktorých sa neuzatvárajú žiadne kolektívne zmluvy (napr. Malta), po zavedené kolektívne zmluvy, v ktorých je možné stanoviť výnimku z obmedzenia pracovného času (napríklad Taliansko). V Španielsku bola na vládnej úrovni dojednaná rámcová kolektívna zmluva pre cestnú dopravu a na úrovni autonómnych oblastí alebo provincií bolo uzatvorených 26 kolektívnych zmlúv. V Luxembursku boli kolektívne zmluvy uzavreté pre vodičov autobusov a ďalších zamestnancov súkromných autobusových prepravcov, ako aj pre odvetvia dopravy a logistiky.

Portugalsko vníma pozitívne aspekty transpozície v tom, že došlo k objasneniu času pracovnej pohotovosti a organizácie pracovného času mobilných pracovníkov. Litva a Estónsko uviedli, že pri vykonávaní smernice 2002/15/ES sa nestretli so žiadnymi ťažkosťami a Litva zabezpečila pre zamestnávateľov a ich oprávnených zástupcov odbornú prípravu a poradenstvo.

Smernica 2002/15/ES sa vníma ako kvalitný súbor opatrení, ktoré pomohli vymedziť pracovný čas a jeho obmedzenia. Grécko však poukázalo na to, že určité ustanovenia tejto smernice sa prekrývajú s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 561/2006, čo je zdrojom problémov pre podniky a pracovníkov. Španielsko narazilo na problémy pri vykonávaní pravidiel upravujúcich výpočet časov pracovnej pohotovosti vodičov. Na rovnaký problém poukázala aj Česká republika. Nejasnosti panujú v súvislosti s uplatňovaním ustanovenia

¹⁴ Belgicko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Holandsko, Rumunsko a Švédsko.

o pracovnom čase, najmä keď vodiči trávajú čas čakáním medzi dvoma jazdami a tieto časy sú vopred známe¹⁵.

S cieľom uľahčiť praktické vykonávanie smernice 2002/15/ES Írsko a Švédsko vypracovali a distribuovali usmernenia pre prevádzkovateľov s objasnením, ako dosiahnuť súlad s ustanoveniami tejto smernice.

4.1 Porušenia predpisov týkajúcich sa pracovného času

Len niekoľko členských štátov¹⁶ poskytlo štatistiky o zistených porušeníach predpisov, čo nepostačuje na vyvodenie na celkových záverov. Aj v predchádzajúcom vykazovanom období poskytol údaje o porušeníach predpisov rovnaký počet členských štátov. Všetky členské štáty sa vyzývajú, aby do svojich budúcich správ zahrnuli tieto informácie.

5. Pripomienky zainteresovaných strán k vykonávaniu smernice 2002/15/ES

Šestnásť členských štátov¹⁷ potvrdilo, že sa vykonali konzultácie so zainteresovanými stranami, ako sa vyžaduje v smernici 2002/15/ES, čo predstavuje zlepšenie v porovnaní s vykazovaným obdobím 2007 – 2008, keď iba deväť členských štátov oznámilo splnenie tejto povinnosti.

Vo všeobecnosti existuje medzi zamestnávateľmi a zamestnancami konsenzus v tom, že smernica 2002/15/ES prispela k ochrane zdravia a bezpečnosti vodičov. V Írsku zamestnávatelia vyjadrili názor, že obmedzenia pracovného času zlepšili atraktivnosť povolania vodičov. Sociálni partneri v niektorých štátoch vyjadrili obavy týkajúce sa nedostatočnej jednotnosti pri presadzovaní a uplatňovaní platných pravidiel, ako aj potrebu objasniť niektoré osobitné aspekty ako napr. náhrada za nočnú prácu. Podrobnejšie stanoviská konzultovaných strán sú uvedené v sprievodnom dokumente.

IV. Závery

Táto správa analyzuje vývoj v oblasti vykonávania a presadzovania predpisov EÚ v sociálnej oblasti v období rokov 2011 – 2012 vo všetkých členských štátoch.

Rozsah tohto dokumentu je daný smernicou 2006/22/ES a rozhodnutím Komisie 2009/810/ES, ktoré vymedzujú, aké štandardné údaje sa majú predkladať v súvislosti

¹⁵ V článku 3 písm. a) smernice 2002/15/ES sa „pracovný čas“ vymedzuje ako „čas od začiatku do konca práce, počas ktorého je mobilný pracovník na svojom pracovisku k dispozícii zamestnávateľovi a vykonáva svoje funkcie alebo činnosti, t. z.: čas venovaný všetkým dopravným činnostiam a doba, počas ktorej mobilní pracovníci nemôžu voľne disponovať so svojím časom a je nutné, aby boli na svojom pracovisku pripravení prevziať normálnu prácu s určitými úlohami spojenými s ich službou, najmä počas doby čakania na nakladanie alebo vykladanie, ak ich predvídateľná doba trvania nie je známa vopred“.

¹⁶ Rakúsko, Bulharsko, Cyprus, Česká republika, Grécko, Poľsko, Španielsko.

¹⁷ Bulharsko, Česká republika, Nemecko, Dánsko, Estónsko, Grécko, Španielsko, Fínsko, Francúzsko, Írsko, Litva, Malta, Poľsko, Slovensko, Slovinsko, Spojené kráľovstvo.

s nariadením (ES) č. 561/2006 a so smernicou 2002/15/ES, a to najmä informácie o počte a druhu vykonaných kontrol a počte a druhu zistených porušení predpisov. V tomto vykazovanom období sa zlepšila kvalita a včasnosť predkladaných správ, čo Komisii umožnilo vyvodiť spoľahlivejšie závery o uplatňovaní sociálnych predpisov na európskej úrovni.

Zo správy vyplýva, že pri presadzovaní a vykonávaní právnych predpisov v sociálnej oblasti došlo k určitým zlepšeniam. V priemere sa celkový počet kontrolovaných pracovných dní v EÚ zvýšil o 8,7 % z takmer 146 miliónov EUR na približne 158,6 milióna kontrolovaných pracovných dní, pričom minimálny prah kontrol 3 % zostal nezmenený. Stojí za to poznamenať, že všetky kontroly boli vo všetkých členských štátoch vykonané výrazne nižším počtom príslušníkov orgánov presadzovania práva. Tento nárast potvrdzuje všeobecné odhodlanie členských štátov zlepšiť kontroly dodržiavania sociálnych predpisov v cestnej doprave. Ako však už bolo uvedené v posledných dvoch správach, väčšine členských štátov sa nepodarilo dosiahnuť, aby aspoň 50 % celkového počtu kontrolovaných pracovných dní pripadlo na kontroly v priestoroch podnikov, keďže prevažná väčšina kontrol bola vykonaná na cestách. Komisia bude sledovať vývoj v tejto oblasti. Ak v nasledujúcom vykazovanom období 2013 – 2014 nedôjde k žiadnemu zlepšeniu v príslušných členských štátoch, Komisia začne oficiálne vyšetrowanie v súvislosti s tými členskými štátmi, ktoré nespĺňajú požiadavky na kontroly v priestoroch podnikov.

Podľa článku 2 smernice 2006/22/ES sa prah minimálneho počtu kontrolovaných dní odpracovaných vodičmi vozidiel zvýši na 4 % po tom, ako bude 90 % všetkých kontrolovaných vozidiel vybavených digitálnym tachografom. Počas tohto vykazovaného obdobia bolo 56 % kontrolovaných vozidiel na cestách vybavených digitálnym tachografom. Preto neexistuje žiaden dôvod pre zvýšenie minimálneho prahu kontrol na 4 % dní odpracovaných vodičmi.

Je dôležité, aby vnútroštátne orgány zaručili, že pri výkone kontrol nedochádza k diskriminácii na základe štátnej príslušnosti vodičov alebo členského štátu, v ktorom je vozidlo registrované. Členské štáty by mali dôkladne preskúmať svoje údaje a dať kontrolným orgánom náležité pokyny, aby sa zabránilo nerovnakému zaobchádzaniu s cudzími štátnymi príslušníkmi.

Po výraznom a konštantnom náraste prípadov porušenia predpisov vykázaných na európskej úrovni počas predchádzajúcich 6 rokov na európskej úrovni, ktorý súvisí so zvýšením minimálneho počtu pracovných dní, ktoré sa majú kontrolovať, sa v období, za ktoré sa podáva táto správa, zaznamenal opačný trend, a síce zníženie počtu zistených prípadov porušenia predpisov v porovnaní s posledným obdobím. Túto zmenu, ktorú je potrebné vnímať v kontexte zvýšeného počtu kontrolovaných pracovných dní, možno pripísať zlepšeniam v dodržiavaní ustanovení právnych predpisov v sociálnej oblasti, a to vďaka dobre zavedeným postupom ich presadzovania a väčšej informovanosti vodičov o týchto predpisoch. V tejto súvislosti začína úsilie členských štátov a Komisie, ako je vydávanie pokynov, organizácia školení pre orgány presadzovania práva atď., prinášať výsledky.

Z analýzy miery zistenia porušení predpisov pri cestných kontrolách a kontrolách v priestoroch podnikov vyplýva, že kontroly v priestoroch podnikov sú aj naďalej účinnejšie než cestné kontroly vykonávané ad hoc. Rozdiely v mierach zistenia porušenia predpisov medzi členskými štátmi poukazujú na to, že Európska únia má ďaleko od vytvorenia priestoru harmonizovaného presadzovania, a to z dôvodu rozdielnych zdrojov uplatňovaných pri presadzovaní práva a postupov pri kontrole dodržiavania právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy.

Takmer všetky členské štáty poskytli informácie o koordinovaných kontrolách, čo predstavuje zlepšenie v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím, a to nielen z hľadiska kvality podávaných správ, ale aj z hľadiska počtu iniciatív podniknutých v oblasti spolupráce. K spolupráci dochádza najmä medzi susediacimi členskými štátmi a dopĺňajú ju opatrenia v rámci organizácie Euro Contrôle Route (ECR), ktorá zavádza spoluprácu vo väčšom rozsahu.

Správy jednotlivých štátov o vykonávaní smernice 2002/15/ES neumožňujú z dôvodu ich neúplnosti hĺbkovú analýzu vplyvov tohto legislatívneho aktu na zdravie a bezpečnosť vodičov alebo na bezpečnosť cestnej premávky. Mnohé členské štáty začlenili samostatne zárobkovo činných vodičov do svojich legislatívnych rámcov, hoci to sa niekedy vníma ako zdroj problémov pri presadzovaní predpisov.

Väčšina členských štátov potvrdila, že sa uskutočnili konzultácie so zainteresovanými stranami. Vo všeobecnosti sociálni partneri uznali, že náležité presadzovanie smernice 2002/15/ES je nevyhnutným predpokladom na zabezpečenie primeraných pracovných podmienok a nenarušenej hospodárskej súťaže.

Na účely posúdenia ďalších dôležitých aspektov vykonávania sociálnych predpisov v cestnej doprave vrátane uplatňovania judikatúry Súdneho dvora EÚ a uplatňovania výnimiek a sankcií so zreteľom na Chartu základných práv Európskej únie, Komisia začne komplexné hodnotenie fungovania sociálnych predpisov v cestnej doprave.