



Bruselj, 21.11.2014
COM(2014) 709 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju Uredbe (ES) št. 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in Direktive 2002/15/ES o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometom, v obdobju 2011–2012

(27. poročilo Komisije o izvajanju socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom)

{SWD(2014) 342 final}

I. Uvod

To poročilo zajema pregled izvajanja štirih medsebojno povezanih zakonodajnih aktov, ki uvajajo socialna pravila v zvezi s cestnim prometom in sistem njihovega izvrševanja, v državah članicah. Ti zakonodajni akti so Uredba (ES) št. 561/2006¹, ki uvaja pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za poklicne voznike, Direktiva 2006/22/ES², ki določa minimalne zahteve za izvrševanje teh pravil, Uredba Sveta (EGS) št. 3821/85³ o tahografu (nadzorni napravi), tj. glavnem orodju za preverjanje, ali vozniki spoštujejo socialna pravila, in Direktiva 2002/15/ES⁴, ki določa dopolnilne določbe o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (v nadaljnjem besedilu: direktiva o delovnem času cestnih prevoznikov).

Člen 17 Uredbe (ES) št. 561/2006 zahteva, da države članice vsaki dve leti Komisiji sporočijo vse potrebne podatke in ji tako omogočijo pripravo poročila o izvajanju navedene uredbe in razvoju na zadevnih področjih. Člen 13 Direktive 2002/15/ES določa, da morajo države članice Komisiji poročati o izvajanju direktive in pri tem navesti stališča socialnih partnerjev. Poročila o izvajanju Direktive 2002/15/ES in Uredbe (ES) št. 561/2006 se lahko predložijo v enem dokumentu, saj oba zakonodajna akta zajemata enako dvoletno obdobje poročanja in uvajata dopolnilna pravila za poklicne voznike.

To poročilo zajema obdobje 2011–2012. Temelji predvsem na nacionalnih poročilih, ki jih je bilo treba predložiti do 30. septembra 2013. Cilj poročila je zagotoviti pregled nad tem, kako so države članice izvajale navedene zakonodajne akte, in izpostaviti ključne izzive v zvezi z izvrševanjem in uporabo veljavnih pravil. Poročilo vsebuje kvantitativne in kvalitativne podatke o preverjanjih na cestah in v prostorih podjetij ter o ugotovljenih kršitvah, zajema pa tudi informacije o izvajanju direktive o delovnem času cestnih prevoznikov. Poročilo Komisije je dopolnjeno z delovnim dokumentom služb Komisije, ki vsebuje dodatne informacije o kaznih, sodelovanju med državami članicami, pripombe organov za izvrševanje in podrobne statistične podatke.

¹ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

² Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 36).

³ Uredba Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu (UL L 370, 31.12.1985, str. 8), razveljavljena z Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

⁴ Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

Poročilo je razdeljeno v štiri oddelke, ki zajemajo različne vidike izvajanja socialne zakonodaje. V oddelku I sta povzeti kakovost predloženih nacionalnih podatkov in pravočasnost njihove predložitve. V oddelku II je predstavljena celovita analiza nacionalnih kvantitativnih podatkov o preverjanjih in kršitvah, oddelek III pa opisno ponazarja izvajanje Direktive 2002/15/ES v državah članicah. V oddelku IV so zajete glavne sklepne ugotovitve.

Cilji in ključne določbe socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom ter drugi vidiki in podrobni statistični podatki v zvezi z rezultati opravljenih preverjanj so opisani v delovnem dokumentu služb Komisije, ki je priložen temu poročilu.

Predložitev podatkov

Nacionalna poročila o izvajanju določb Direktive 2002/15/ES in Uredbe (ES) št. 561/2006 je treba predložiti na standardnem obrazcu, kot določa Odločba Komisije 2009/810/ES⁵. Ta standardni obrazec združuje zahteve glede poročanja iz obeh navedenih zakonodajnih aktov, njegova interaktivna oblika poročanja pa omogoča zbiranje kvantitativnih in kvalitativnih podatkov, ki so ključni za to poročilo.

Komisija ugotavlja, da sta bili kakovost nacionalnih poročil, ki so jih predložile države članice, in pravočasnost njihove predložitve na splošno boljši kot v prejšnjih letih, in države članice spodbuja, naj tako nadaljujejo. To velja zlasti za podatke o izvajanju Uredbe (ES) št. 561/2005. Podrobnejši opis predložitve podatkov je vključen v delovni dokument služb Komisije, ki je priložen temu poročilu (v nadaljnjem besedilu: priloženi dokument).

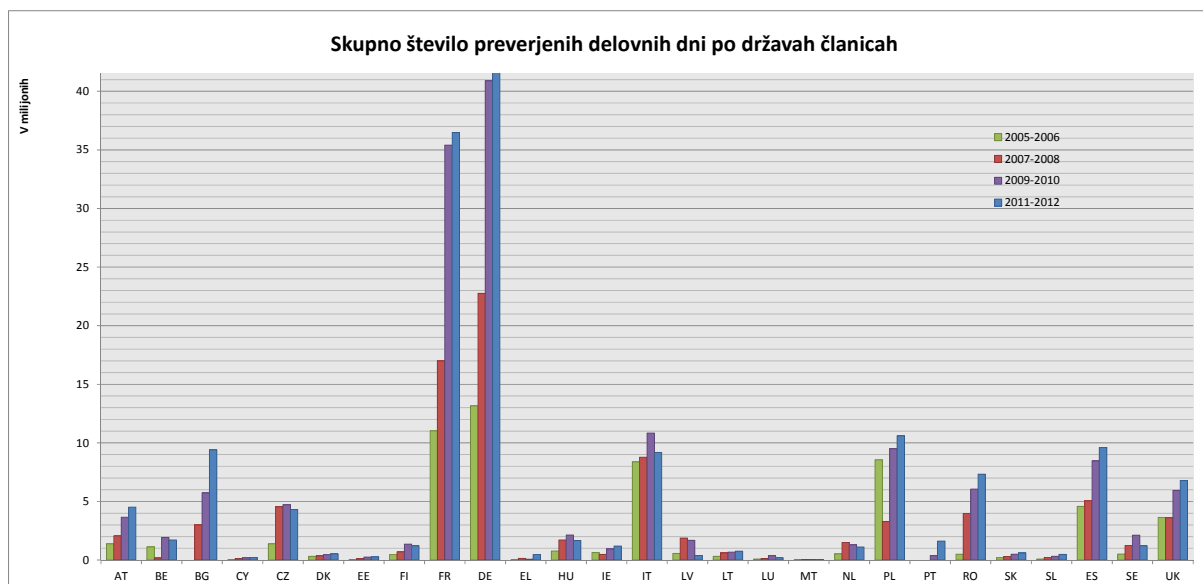
II. Analiza podatkov o izvajanju Uredbe (ES) št. 561/2006

1. Preverjanja

V skladu s členom 2 Direktive 2006/22/ES mora minimalno število preverjanj v letih 2011 in 2012 zajeti vsaj 3 % delovnih dni voznikov vozil, za katera veljata uredbi (ES) št. 561/2006 in (EGS) št. 3821/85⁶.

⁵ Odločba Komisije 2009/810/ES z dne 22. septembra 2008 o oblikovanju standardnega obrazca za poročanje iz člena 17 Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 289, 5.11.2009, str. 9).

⁶ Minimalna stopnja se izračuna za vsako državo članico posebej na podlagi skupnega števila delovnih dni na voznika v dvoletnem obdobju in skupnega števila vozil, za katera veljata navedeni uredbi. Ta dva faktorja se pomnožita in zmnožek je skupno število delovnih dni voznikov vozil, ki spadajo v področje uporabe navedenih uredb, 3 % tega zneska pa je minimalno število preverjanj, ki jih je treba opraviti v posamezni državi članici.

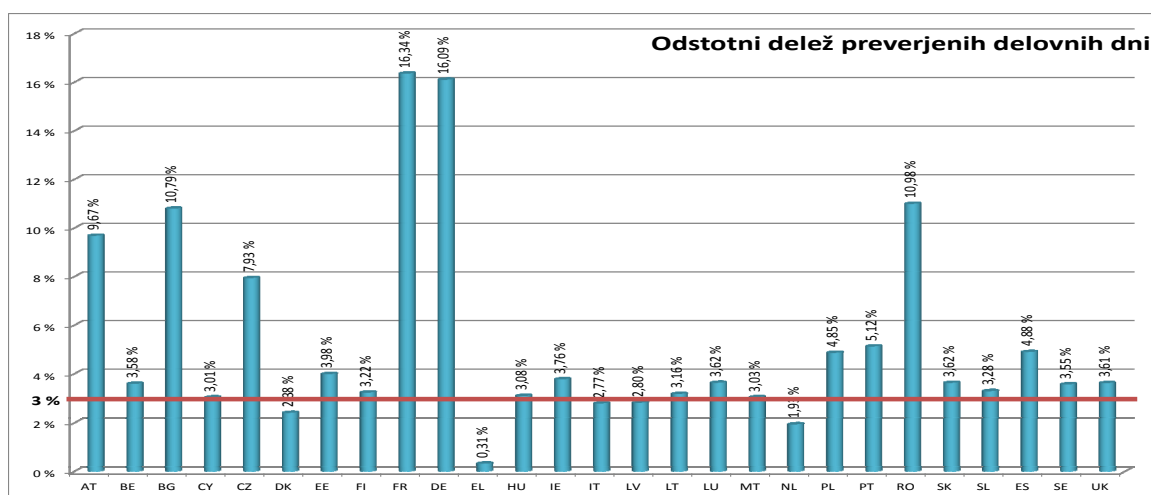


Graf 1: Skupno število preverjenih delovnih dni po državah članicah

Graf 1 prikazuje število delovnih dni, preverjenih v posamezni državi članici v sedanjem in preteklih obdobjih poročanja. **V povprečju se je skupno število preverjenih delovnih dni v EU povečalo za 8,7 %, in sicer s skoraj 146 milijonov na približno 158,6 milijona preverjenih delovnih dni.** To povečanje potrjuje splošno zavezo držav članic k povečanju preverjanja skladnosti s socialnimi pravili v cestnem prometu. Treba je omeniti, da se je število vseh uradnikov organov za izvrševanje, ki so opravili preverjanja, precej zmanjšalo v vseh državah članicah.

Ob natančnejši proučitvi števila dejansko preverjenih delovnih dni v primerjavi z minimalnim številom delovnih dni, ki jih je treba preveriti (graf 2), je mogoče opaziti, da je večina držav članic opravila več preverjanj, kot to zahteva Direktiva 2006/22/ES. Države članice, kot so Grčija, Nizozemska, Danska, Italija in Latvija, ki niso dosegle minimalnega praga, so pozvane, naj sprejmejo ustrezne popravne ukrepe za odpravo tega stanja. Komisija bo proučila nujnost ukrepov za zagotovitev pravilnega izvajanja Direktive 2006/22/ES.

Priloženi dokument vsebuje podroben opis skladnosti s pragom.



Graf 2: Odstotni delež preverjenih delovnih dni po državah članicah

Kar zadeva vrste preverjanj, člen 2 Direktive 2006/22/ES določa razmerje med številom cestnih preverjanj (v smislu delovnih dni, ki jih je treba preveriti) in številom preverjanj v prostorih podjetij, in sicer mora prvo znašati vsaj 30 %, drugo pa 50 % preverjenih delovnih dni. Poudariti je treba, da v skladu s členom 2 Direktive 2006/22/ES izračun tega deleža temelji na številu preverjanj, ki jih je posamezna država članica dejansko opravila, in ne na minimalnem številu delovnih dni, ki jih je treba preveriti. Kljub temu se večina preverjanj v sedanjem obdobju poročanja opravi na cesti. **V povprečju je bilo 80 % vseh preverjanj opravljenih na cesti, kar pomeni majhno izboljšanje glede na prejšnje obdobje poročanja, ko je ta delež znašal 82 %.** Praga za cestna preverjanja ni dosegla le Irska.

1.1 Cestna preverjanja

V letih 2011 in 2012 je bilo v okviru cestnih preverjanj skupaj preverjenih več kot 8,6 milijona⁷ vozil in približno 8,7 milijona voznikov. Ti dve vrednosti sta se v primerjavi s prejšnjim obdobjem poročanja zmanjšali, in sicer prva za 11,3 % in druga za 19,4 %, kar je posledica ustreznega povečanja števila preverjanj v prostorih podjetij. V zvezi z dejstvom, da je število voznikov višje od števila vozil, sta dva razloga: dvojna posadka in manjkajoči ustrezni podatki, saj Danska ni predložila podatka o številu vozil, preverjenih na cesti.

Večina preverjanj v državah članicah je vključevala domača vozila in voznike, teh je bilo na cesti izmed vseh vozil preverjenih 69 %, izmed vseh voznikov pa 68 %. Samo osem držav članic, in sicer Avstrija, Francija, Madžarska, Belgija, Litva, Luksemburg, Malta in Slovenija, je poročalo o obrnjenem vzorcu, saj je bilo preverjenih več tujih vozil in voznikov. V nekaterih primerih je to mogoče pojasniti z velikostjo ali zemljepisno lego teh držav članic. Podrobni deleži so navedeni v priloženem dokumentu. Prepoved diskriminacije je eno izmed temeljnih načel pogodb EU, zato lahko Komisija razmisli o sprejetju ustreznih ukrepov za zagotovitev enake obravnave voznikov in prevoznikov v državah članicah, kjer preverjanja pogosteje vključujejo tuje voznike in prevoznike.

⁷ Danska ni predložila podatka o številu vozil, preverjenih na cesti.

1.2 Preverjanja v prostorih podjetij

V zvezi s številom podjetij, ki so jih preverile države članice, je bil dosežen izrazit napredek, saj se je to število v primerjavi z obdobjem poročanja 2007–2008 več kot podvojilo. V letih 2011 in 2012 je bilo opravljenih 146 000⁸ preverjanj, kar pomeni 42-odstotno povečanje v primerjavi s prejšnjim obdobjem poročanja, ko jih je bilo 103 000. V prostorih podjetij je bilo preverjenih več kot 31,7 milijona delovnih dni, kar pomeni, da se je stopnja rasti zmanjšala, saj se je to število med obdobjema poročanja 2007–2008 in 2009–2010 povečalo za 79 %, od prejšnjega do sedanjega obdobja pa za 20 %. Dinamiko tega razvoja bi bilo treba obravnavati v povezavi z zvišanji minimalnih pragov v prejšnjih obdobjih poročanja⁹. Tako sta splošno 8,7-odstotno povečanje števila delovnih dni, preverjenih na cesti in v prostorih podjetij, in zmanjšanje števila vozil in voznikov, preverjenih na cesti, skupaj prispevala k intenzivnejšim dejavnostim v prostorih podjetij.

2. Kršitve

Vse države članice so predložile podatke o ugotovljenih kršitvah, podrobnost njihovih podatkov pa se je razlikovala. **Po precejšnji in stalni rasti števila sporočenih kršitev v zadnjih šestih letih na evropski ravni, ki je povezana s povečanjem minimalnega števila delovnih dni, ki jih je treba preveriti, je v sedanjem obdobju poročanja mogoče opaziti obraten trend, tj. 14-odstotno zmanjšanje števila ugotovljenih kršitev v primerjavi s prejšnjim obdobjem.** To zmanjšanje bi bilo treba obravnavati skupaj z 8,7-odstotnim povečanjem števila preverjenih delovnih dni. V smislu dejanskih vrednosti gre za zmanjšanje s 4,5 milijona kršitev, sporočenih v obdobju 2009–2010, na približno 3,9 milijona kršitev v sedanjem obdobju poročanja. To spremembo je mogoče razlagati kot izboljšanje skladnosti z določbami socialne zakonodaje zaradi dobro uveljavljenih praks izvrševanja in večje ozaveščenosti voznikov o socialnih pravilih. To temelji na predpostavki, da prakse prirejanja tahografov niso bistveno izkrivile ugotovitev preverjanj.

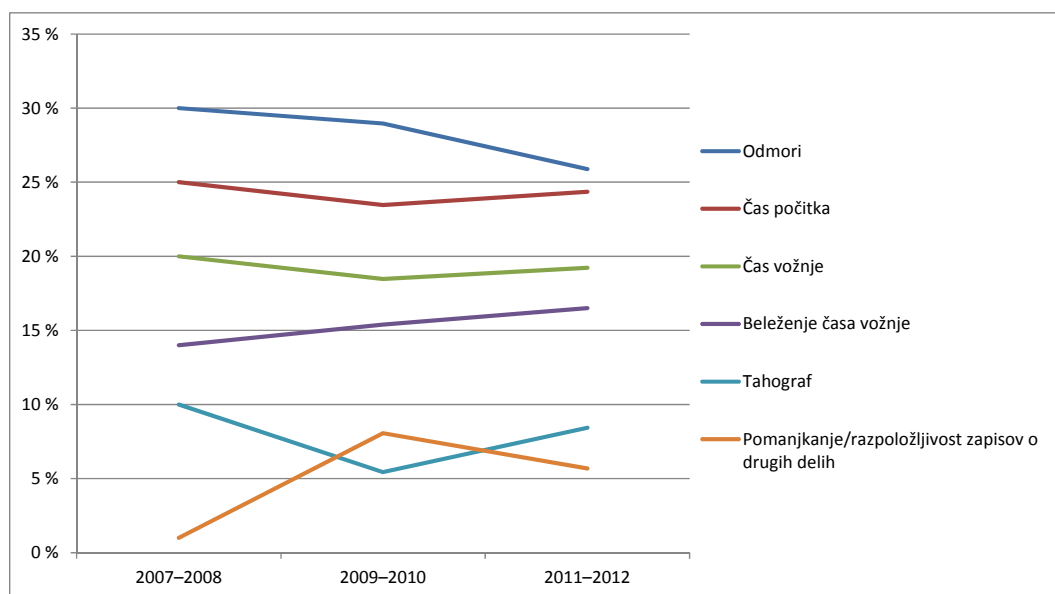
Iz preglednice v nadaljevanju je razvidno, da so razmerja med kategorijami kršitev v primerjavi s prejšnjimi obdobji poročanja ostala na podobnih ravneh. Majhen padec števila kršitev v zvezi z odmori v času vožnje in pomanjkanje zapisov o drugih delih sta izravnana s povečanjem števila zapisov o času vožnje in kršitev v zvezi s tahografom.

⁸ Finska ni predložila podatka o številu preverjanj v prostorih podjetij za obdobje 2011–2012. Podatkov o številu preverjenih podjetij za obdobje 2009–2010 niso predložili Finska, Luksemburg, Španija in Švedska.

⁹ Prag se je leta 2008 zvišal z 1 % na 2 % in leta 2010 na 3 %, v sedanjem obdobju poročanja pa se ni spremenil.

Obdobje	Odmori	Čas počitka	Čas vožnje	Beležen je čas vožnje	Tahograf	Pomanjkanje/razpoložljivost zapisov o drugih delih
2011–2012	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009–2010	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007–2008	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

Preglednica 1: Kategorije kršitev, ugotovljenih na cesti in v prostorih podjetij

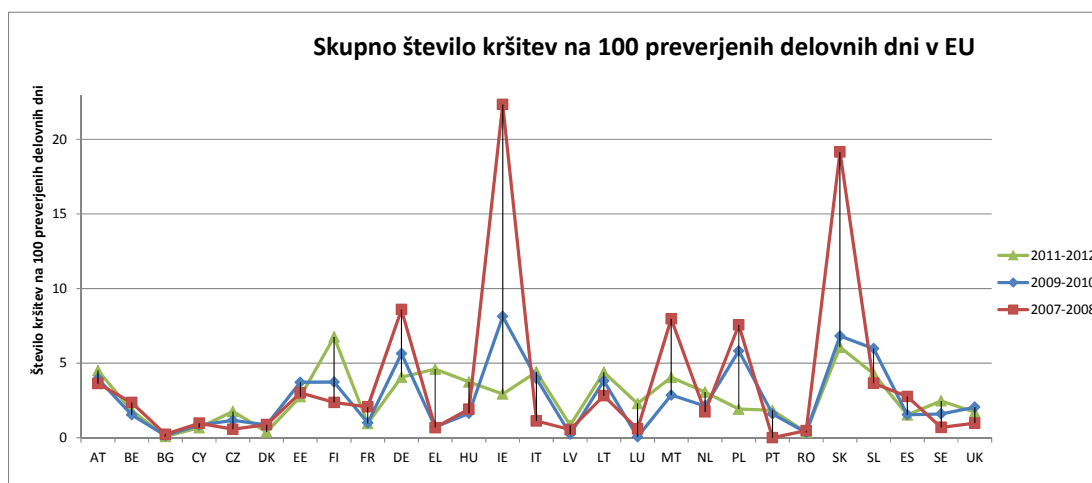


Graf 3: Kategorije kršitev, ugotovljenih na cesti in v prostorih podjetij

Kategorije kršitev, ugotovljenih na cesti in v prostorih podjetij, so ločeno opisane v priloženem dokumentu.

V primerjavi s prejšnjim obdobjem poročanja se je povprečna stopnja ugotovljenih kršitev v obdobju 2011–2012 močno znižala, in sicer za 22 %, na 2,43 kršitve na 100 preverjenih delovnih dni. Zdi se, da so **preverjanja v prostorih podjetij učinkovitejša kot občasna cestna preverjanja**, saj je stopnja ugotovljenih kršitev pri preverjanjih v prostorih podjetij trikrat višja od stopnje pri cestnih preverjanjih. Vendar je treba opozoriti, da je bila stopnja ugotovljenih kršitev pri preverjanjih v prostorih podjetij v prejšnjem obdobju poročanja petkrat višja od stopnje pri cestnih preverjanjih. Ta sprememba je predvsem posledica precejšnjega znižanja stopnje ugotovljenih kršitev pri preverjanjih v prostorih podjetij, ki se je znižala z 8,65 v obdobju 2009–2010 na 5,29 v tem obdobju poročanja. Stopnje ugotovljenih

kršitev pri preverjanjih v prostorih podjetij na 100 preverjenih dni se med državami članicami močno razlikujejo in znašajo od 0,01 v Bolgariji do 22,38 v Nemčiji. Zdi se, da je na spremembo povprečne stopnje odkrivanja kršitev pri preverjanjih v prostorih podjetij v EU vplivalo precejšnje zmanjšanje (za 27 %) števila sporočenih kršitev, ugotovljenih pri preverjanjih v prostorih podjetij v Nemčiji, ki je imela v tem obdobju poročanja še vedno največji delež vseh kršitev, ugotovljenih v prostorih podjetij, v Evropi (53,9 %).



Graf 4: Število ugotovljenih kršitev na 100 preverjenih delovnih dni v obdobjih 2007–2008, 2009–2010 in 2011–2012

Kljub različnim nihanjem števila ugotovljenih kršitev na obdobje poročanja¹⁰ v različnih državah članicah se je število sporočenih kršitev v povprečju precej zmanjšalo, kar je še očitnejše ob upoštevanju povečanja števila preverjenih delovnih dni. Podroben opis stopenj odkrivanja v državah članicah je vključen v priloženi dokument. Te **razlike v stopnjah odkrivanja kršitev kažejo, da je Evropska unija še daleč od vzpostavitve usklajenega območja izvrševanja, saj se viri in prakse izvrševanja v zvezi s preverjanjem skladnosti z zakonodajo o cestnem prometu in sistemi kazni razlikujejo.**

2.1 Kršitve, ugotovljene pri preverjanjih na cesti

V obdobju 2011–2012 je bilo na evropski ravni pri preverjanjih na cesti ugotovljenih 2,2 milijona kršitev, kar je 58 % vseh kršitev, ugotovljenih pri preverjanjih na cesti in v prostorih podjetij. To kaže na količinsko zmanjšanje za skoraj 50 tisoč, tj. za 2 %, v primerjavi s prejšnjim obdobjem poročanja. Na vsakih 100 preverjenih delovnih dni je bilo ugotovljene 1,74 kršitve, v prejšnjem obdobju poročanja pa 1,9 kršitve.

¹⁰ Podrobne informacije o spremembah v posameznih državah članicah so vključene v priloženi dokument.

V povprečju je 64 % ugotovljenih kršitev vključevalo domača vozila¹¹, kar je povezano z 69-odstotnim deležem domačih vozil, preverjenih v Evropi. Vendar so v nekaterih državah prevladovale ugotovljene kršitve, povezane s tujimi državljani, in sicer v Luksemburgu (75 %), Belgiji (72 %), Litvi (59 %), na Švedskem (57 %), v Bolgariji (56 %), Sloveniji (55 %), Avstriji (55 %), Franciji (54 %) in Združenem kraljestvu (53 %). Ta trend je mogoče pojasniti z dejstvom, da so vse navedene države članice, razen Bolgarije, Švedske in Združenega kraljestva, preverile več tujih vozil. V navedenih treh državah članicah so bile ugotovljene kršitve tujih državljanov nesorazmerno pogostejše. To velja predvsem za Bolgarijo, kjer je bilo 25 % tujih preverjenih vozil povezanih s 56 % kršitev, in za Švedsko, kjer je 34 % preverjanj vključevalo tuja vozila, s katerimi je bilo povezanih 57 % ugotovljenih kršitev. Povečanje števila kršitev, za katere so odgovorni tuji državljani, na Švedskem bi lahko bilo skrb vzbujajoče, saj se je delež v primerjavi s prejšnjim obdobjem poročanja povečal z 31 % na 57 %. Treba je dodati, da se ta trend od prejšnjega obdobja poročanja nadaljuje v državah članicah, kot so Belgija, Bolgarija, Francija, Luksemburg, Slovenija in Združeno kraljestvo.

2.2 Kršitve, ugotovljene pri preverjanjih v prostorih podjetij

Države članice so v sedanjem obdobju poročanja skupaj sporočile več kot 1,6 milijona kršitev, ugotovljenih pri preverjanjih v prostorih podjetij, kar zajema 42 % skupnega števila kršitev. V primerjavi s prejšnjim dvoletnim obdobjem to pomeni 26-odstotno zmanjšanje. Te podatke je treba obravnavati v povezavi s številom preverjenih podjetij, ki se je povečalo za 42 %¹². Ob upoštevanju teh dveh vidikov je mogoče opaziti resnično izboljšanje skladnosti s socialnimi pravili.

V smislu pogostosti sporočenih kršitev na 100 preverjenih delovnih dni je pri evropskem povprečju opaziti pozitiven trend, saj se je zmanjšalo z 8,65 na 5,29. Če se to zmanjšanje obravnava vzporedno z majhnim zmanjšanjem pogostosti kršitev, ugotovljenih pri preverjanjih na cesti, je mogoče sklepati, da so vse dejavnosti s ciljem izboljšati skladnost s socialno zakonodajo v zvezi s cestnim prometom začele prinašati rezultate.

III. Analiza podatkov o izvajanju direktive o delovnem času cestnih prevoznikov (Direktiva 2002/15/ES)

1. Uvod

To poglavje obravnava izvajanje Direktive 2002/15/ES, imenovane tudi direktiva o delovnem času cestnih prevoznikov, v državah članicah v obdobju 2011–2012. V skladu s členom 13 te direktive morajo države članice Komisiji vsaki dve leti predložiti poročilo o izvajanju direktive in pri tem navesti stališča delojemalcev in delodajalcev na nacionalni ravni.

¹¹ Na Danskem je število ugotovljenih kršitev, povezanih s tujimi državljani, znašalo 90 % vseh kršitev. Vendar ta rezultat ni reprezentativen, saj je manjkalo veliko podatkov, na katerih temelji ta izračun. Zato se ta številka ni upoštevala pri izračunu evropskega povprečja.

¹² Glej opombo 12.

Priloženi dokument vsebuje opis prenosa te direktive v državah članicah, mnenja deležnikov o izvajanju in spremljanju, ureditve nadzora v državah članicah in vprašanja glede izvrševanja.

2. Direktiva 2002/15/ES

Direktiva uvaja pravila, ki med drugim urejajo ustrezne odmore med delovnim časom, najdaljši povprečni delovni teden in nočno delo. Njene določbe dopolnjujejo pravila o času vožnje, odmorih in času počitka iz Uredbe (ES) št. 561/2006.

Ta direktiva določa nekatere določbe o delovnem času, ki veljajo samo za sektor cestnega prometa, zato se obravnava kot *lex specialis* v odnosu do splošne Direktive 2003/88/ES¹³ o delovnem času, ki določa osnovne zahteve v zvezi z organizacijo delovnega časa vseh delavcev. Vendar člen 31 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah vsebuje določbe o delovnem času in delovnih pogojih, ki jih je treba upoštevati pri izvajanju zakonodaje EU. Veliko osnovnih določb o varovanju iz splošne direktive o delovnem času, vključno s pravili o letnem dopustu in brezplačnem zdravstvenem pregledu delavcev, ki delajo ponoči, velja tudi za mobilne delavce v cestnem prometu.

3. Predložitev nacionalnih poročil in njihova kakovost

Komisija je uvedla enotno obliko poročila, da bi državam članicam olajšala poročanje, zmanjšala upravno breme in preprečila čezmerne zamude pri predložitvi poročil držav članic. Vendar se kakovost predloženih podatkov zelo razlikuje. Nizozemska ni predložila nobenih informacij in je navedla, da ni bilo sprememb v primerjavi s prejšnjim obdobjem. Več držav članic¹⁴ je predložilo nepopolne podatke. Večina nacionalnih poročil je vključevala informacije o izvajanju Direktive 2002/15/ES in o oceni njene učinkovitosti. Kljub temu rezultatov te analize zaradi nepopolnih predloženih podatkov ni mogoče šteti za reprezentativne za celo Evropsko unijo.

4. Vidiki izvajanja v državah članicah

Pregled zakonodajnih aktov, s katerimi je bila Direktiva 2002/15/ES prenesena v nacionalno zakonodajo, je vključen v priloženi dokument. V tem obdobju poročanja je **veliko držav članic sporočilo, da so spremenile svoj zakonodajni okvir, da bi v njegovo področje uporabe vključile samozaposlene voznike**, in sicer Bolgarija, Danska, Nemčija, Irska, Luksemburg, Malta (v pripravi), Poljska, Portugalska, Švedska in Združeno kraljestvo.

Kar zadeva kolektivne pogodbe, so v Evropski uniji vzpostavljeni različni sistemi. Ti vključujejo sisteme brez kolektivnih pogodb (na primer na Malti) in sisteme z uveljavljenimi kolektivnimi pogodbami, ki lahko predvidevajo odstopanja od omejitve delovnega časa (na primer v Italiji). V Španiji je bila v okviru pogajanj na vladni ravni dogovorjena okvirna kolektivna pogodba za sektor cestnega prometa, na ravni avtonomnih skupnosti ali pokrajin

¹³ Direktiva 2003/88/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. novembra 2003 o določenih vidikih organizacije delovnega časa (UL L 299, 18.11.2003, str. 9).

¹⁴ Belgija, Ciper, Madžarska, Latvija, Nizozemska, Romunija in Švedska.

pa je bilo sklenjenih 26 kolektivnih pogodb. V Luksemburgu so bile kolektivne pogodbe sklenjene za voznike avtobusov in dodatne delavce zasebnih avtobusnih podjetij ter za prometni in logistični sektor.

Portugalska je omenila pozitivne vidike prenosa zaradi razjasnitve časa razpoložljivosti in organizacije delovnega časa mobilnih delavcev. Litva in Estonija sta potrdili, da pri izvajanju Direktive 2002/15/ES nista imeli težav, pri čemer je Litva zagotovila usposabljanje in svetovanje za delodajalce in njihove pooblaščen predstavnike.

Direktiva 2002/15/ES je bila sprejeta kot dober nabor ureditev, ki so prispevale k odpravi težav z opredelitvijo delovnega časa in njegovih omejitev. Vendar je Grčija poudarila, da se nekatere določbe te direktive prekrivajo z določbami Uredbe (ES) št. 561/2006, kar je vir težav za podjetja in delavce. Španija je navedla težave pri izvajanju pravil o izračunu časa razpoložljivosti voznikov. Enake težave je navedla tudi Češka. Glede uporabe določbe o delovnem času vlada zmeda, zlasti v primerih, ko vozniki čakajo med dvema vožnjama in je ta čas čakanja znan vnaprej¹⁵.

Irska in Švedska sta razvili in razdelili navodila za prevoznike o tem, kako zagotoviti skladnost z določbami Direktive 2002/15/ES, da bi na splošno olajšale njeno praktično izvajanje.

4.1 Kršitve pravil o delovnem času

Samo nekaj držav članic¹⁶ je predložilo statistične podatke o ugotovljenih kršitvah, kar ni zadostovalo za oblikovanje splošnih sklepnih ugotovitev. V primerjavi s prejšnjim obdobjem poročanja je podatke o kršitvah predložilo enako število držav članic. Vse države članice so pozvane, naj te informacije vključijo v prihodnja poročila.

5. Mnenja deležnikov o izvajanju Direktive 2002/15/ES

Šestnajst držav članic¹⁷ je potrdilo, da so opravile posvetovanja z deležniki, kot zahteva Direktiva 2002/15/ES, kar pomeni izboljšanje v primerjavi z obdobjem poročanja 2007–2008, ko je samo devet držav članic navedlo, da so izpolnile to obveznost.

Na splošno so se delodajalci in delojemalci strinjali, da je Direktiva 2002/15/ES prispevala k varovanju zdravja in varnosti voznikov. Na Irskem so delodajalci menili, da so omejitve

¹⁵ V členu 3(a) Direktive 2002/15/ES je „delovni čas“ opredeljen kot „čas od začetka do konca dela, v katerem je vozna oseba na svojem delovnem mestu na voljo delodajalcu in opravlja svoje funkcije ali dejavnosti, to je: čas, ki je namenjen vsem dejavnostim v cestnem prometu [... in] čas, ko voznik ne more prosto razpolagati s svojim časom in mora biti na svojem delovnem mestu pripravljen prevzeti običajno delo, pri čemer opravlja nekatere z njegovim delom povezane naloge, zlasti med čakanjem na natovarjanje ali raztovarjanje, kadar predvideno trajanje teh del ni znano vnaprej“.

¹⁶ Avstrija, Bolgarija, Ciper, Češka, Grčija, Poljska in Španija.

¹⁷ Bolgarija, Češka, Nemčija, Danska, Estonija, Grčija, Španija, Finska, Francija, Irska, Litva, Malta, Poljska, Slovaška, Slovenija in Združeno kraljestvo.

delovnega časa povečale privlačnost poklica voznika. Nekateri nacionalni socialni partnerji so izrazili pomisleke v zvezi z nezadostno doslednostjo izvrševanja in uporabe veljavnih pravil ter izpostavili potrebo po razjasnitvi nekaterih posebnih vidikov, kot je nadomestilo za nočno delo. Podrobnejša mnenja strani, ki so sodelovale pri posvetovanjih, so navedena v priloženem dokumentu.

IV. Sklepne ugotovitve

To poročilo analizira razvoj na področju izvajanja in izvrševanja v vseh državah članicah v obdobju 2011–2012 v zvezi s skladnostjo s socialnimi pravili EU.

Obseg tega dokumenta določata Direktiva 2006/22/ES in Odločba Komisije 2009/810/ES, ki določata standardne podatke v zvezi z Uredbo (ES) št. 561/2006 in Direktivo 2002/15/ES, ki jih je treba predložiti, in sicer predvsem število in vrsto opravljenih preverjanj ter število in vrste ugotovljenih kršitev. Kakovost podatkov in pravočasnost njihove predložitve sta se v tem obdobju poročanja izboljšali, zato je lahko Komisija pripravila bolj zanesljive sklepne ugotovitve o izvajanju socialnih pravil na evropski ravni.

Poročilo kaže, da so bila ugotovljena nekatera izboljšanja pri izvrševanju in izvajanju pravil socialne zakonodaje. V povprečju se je skupno število preverjenih delovnih dni v EU povečalo za 8,7 %, in sicer s skoraj 146 milijonov na približno 158,6 milijona preverjenih delovnih dni, 3-odstotni minimalni prag preverjanj pa se ni spremenil. Treba je omeniti, da se je število vseh uradnikov izvršilnih organov, ki so opravili preverjanja, precej zmanjšalo v vseh državah članicah. To povečanje potrjuje splošno zavezo držav članic k povečanju preverjanja skladnosti s socialnimi pravili v cestnem prometu. Vendar večina držav članic – podobno kot v zadnjih dveh poročilih – ni dosegla praga, saj je bilo v prostorih podjetij opravljenih manj kot 50 % vseh preverjanj delovnih dni, večina preverjanj pa je bila opravljena na cesti. Komisija bo spremljala razvoj na tem področju. Če v naslednjem obdobju poročanja 2013–2014 v zadevnih državah članicah ne bo opaziti nobenega izboljšanja, bo Komisija začela uradno preiskavo v zvezi z navedenimi državami članicami, ki ne izpolnjujejo zahteve glede preverjanj v prostorih podjetij.

V skladu s členom 2 Direktive 2006/22/ES se bo minimalni prag preverjanj delovnih dni voznikov vozil zvišal na 4 %, ko bo 90 % vseh preverjenih vozil opremljenih z digitalnim tahografom. V tem obdobju poročanja je bilo z digitalnim tahografom opremljenih 56 % vozil, preverjenih na cesti. Zato ni razloga za zvišanje minimalnega praga preverjanj na 4 % delovnih dni voznikov.

Pomembno je, da nacionalni organi zagotovijo, da se preverjanja opravljajo brez diskriminacije na podlagi državljanstva voznikov ali države članice registracije vozil. Države članice morajo temeljito proučiti svoje podatke in nadzornim organom dati ustrezna navodila, da bi preprečile neenako obravnavo tujih državljanov.

Po precejšnji in stalni rasti števila sporočenih kršitev v zadnjih šestih letih na evropski ravni, ki je povezana s povečanjem minimalnega števila delovnih dni, ki jih je treba preveriti, je v sedanjem obdobju poročanja mogoče opaziti obraten trend, tj. zmanjšanje števila ugotovljenih

kršitev v primerjavi s prejšnjim obdobjem. Če se ta sprememba obravnava skupaj s povečanjem števila preverjenih delovnih dni, se lahko razlaga kot izboljšanje skladnosti z določbami socialne zakonodaje zaradi dobro uveljavljenih praks izvrševanja in večje ozaveščenosti voznikov o socialnih pravilih. Tako so prizadevanja držav članic in Komisije, kot so navodila, usposabljanja za nadzorne uradnike itd., začela prinašati rezultate.

Analiza stopenj odkrivanja kršitev na cesti in v prostorih podjetij kaže, da preverjanja v prostorih podjetij ostajajo učinkovitejša od občasnih cestnih preverjanj. Razlike v stopnjah odkrivanja med državami članicami kažejo, da je Evropska unija še daleč od vzpostavitve usklajenega območja izvrševanja, saj se sredstva in prakse izvrševanja v zvezi s preverjanjem skladnosti z zakonodajo o cestnem prometu razlikujejo.

Informacije o usklajenih preverjanjih so predložile skoraj vse države članice, kar kaže na izboljšanje v primerjavi s prejšnjim obdobjem v smislu kakovosti poročil in števila sprejetih pobud za sodelovanje. Sodelovanje poteka predvsem med sosednjimi državami članicami in ga dopolnjujejo dejavnosti v okviru organizacije Euro Contrôle Route (ECR), ki vzpostavlja širše sodelovanje.

Nacionalna poročila o izvajanju Direktive 2002/15/ES so nepopolna, zato ni mogoče opraviti poglobljene analize učinkov tega zakonodajnega akta na zdravje in varnost voznikov ali na varnost v cestnem prometu. Veliko držav članic je v področje uporabe svojih zakonodajnih okvirov vključilo samozaposlene voznike, čeprav se včasih zdi, da to povzroča težave pri izvrševanju.

Večina držav članic je potrdila, da so bila opravljena posvetovanja z deležniki. Na splošno so socialni partnerji priznali, da je ustrezno izvrševanje Direktive 2002/15/ES predpogoj za zagotovitev ustreznih delovnih pogojev in neizkrivljene konkurence.

Komisija bo za presojo drugih pomembnih vidikov izvajanja socialnih pravil v zvezi s cestnim prometom, vključno z uporabo sodne prakse Sodišča, uveljavljanjem izjem in nalaganjem kazni ob upoštevanju Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, začela celovito presojo delovanja socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom.