

V Bruseli 4. decembra 2023
(OR. en)

16343/23

**Medziinštitucionálny spis:
2023/0155(COD)**

**TRANS 571
SOC 849
CODEC 2382**

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Delegácie
Č. predch. dok.:	15972/23
Č. dok. Kom.:	9734/23
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku v odvetví príležitostnej osobnej dopravy – všeobecné smerovanie

Delegáciám v prílohe pre informáciu zasielame znenie návrhu, ku ktorému Rada pre dopravu, telekomunikácie a energetiku (doprava) dosiahla na zasadnutí 4. decembra 2023 všeobecné smerovanie.

2023/0155 (COD).

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky
na minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku v odvetví príležitostnej
osobnej dopravy a pokiaľ ide o právomoc členských štátov ukladať sankcie za porušenia
nariadenia (EÚ) č. 165/2014, ku ktorým došlo v inom členskom štáte**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

- (1) Dobré pracovné podmienky pre vodičov a spravodlivé podmienky na podnikanie pre podniky cestnej dopravy majú rozhodujúci vplyv na vytvorenie efektívneho, bezpečného a sociálne zodpovedného odvetvia cestnej dopravy, zabezpečenie nediskriminácie a prilákanie kvalifikovaných pracovníkov. Je preto nevyhnutné, aby pravidlá Únie v sociálnej oblasti týkajúce sa cestnej dopravy boli zrozumiteľné, primerané, vhodné na svoj účel, jednoducho uplatniteľné a ľahko presadzované a vykonávané účinným a konzistentným spôsobom v celej Únii.
- (2) Pravidlá o maximálnych denných a týždenných časoch jazdy, minimálnych prestávkach a dobách denného a týždenného odpočinku stanovené v nariadení Európskeho parlamentu Rady (ES) č. 561/2006¹ sa vzťahujú na prevádzkovateľov cestnej dopravy a ich vodičov, a to bez ohľadu na to, či pôsobia v preprave osôb alebo tovaru, alebo či v prípade prepravy osôb je doprava pravidelná alebo príležitostná.
- (3) Špecifiká odvetvia príležitostnej cestnej osobnej dopravy však nie sú rovnaké ako špecifiká cestnej nákladnej dopravy či odvetvia pravidelnej cestnej osobnej dopravy. Príležitostná cestná osobná doprava sa vyznačuje vysokou sezónnosťou a rozličnými dĺžkami času stráveného jazdou v závislosti od turistických aktivít cestujúcich. Kedykoľvek je to možné, musí sa vyhovieť neplánovaným a improvizovaným požiadavkám cestujúcich, pokiaľ ide o ďalšie zastávky a zmeny trasy alebo časového plánu. Príležitostná cestná osobná doprava v porovnaní s nákladnou dopravou alebo pravidelnou autobusovou dopravou vo všeobecnosti zahŕňa kratší čas jazdy. Vodiči okrem toho obvykle spia v hoteloch a v noci jazdia len zriedka. Na druhej strane vodiči podliehajú niektorým ďalším činnostiam, ktoré často vyplývajú z interakcie s cestujúcimi.

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 dopĺňajú 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).

- (4) V hodnotení ex post týkajúcom sa nariadenia (ES) č. 561/2006 sa dospelo k záveru, že niektoré jednotné pravidlá týkajúce sa minimálnych prestávok a dôb odpočinku nezodpovedajú špecifikám príležitostnej cestnej osobnej dopravy. Z ďalších posúdení, ktoré v uvedenej súvislosti vykonala Komisia, vyplynulo, že niektoré z požiadaviek nariadenia (ES) č. 561/2006 týkajúce sa prestávok a dôb denného a týždenného odpočinku sú pre vodičov a prevádzkovateľov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu nevhodné a nepraktické, keďže majú negatívny vplyv na schopnosť organizovať efektívnu a vysokokvalitnú príležitostnú osobnú dopravu, na pracovné podmienky vodičov, a teda aj na bezpečnosť cestnej premávky.
- (5) Je preto vhodné prispôbiť požiadavky na minimálne prestávky a doby odpočinku tak, aby zodpovedali aj špecifickým požiadavkám príležitostnej cestnej osobnej dopravy. Vhodné je takisto zosúladiť platné pravidlá pre vnútroštátnu a medzinárodnú príležitostnú cestnú osobnú dopravu.
- (6) Flexibilnejšie pravidlá pri plánovaní prestávok a dôb denného odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by v žiadnom prípade nemali ohroziť bezpečnosť vodičov, bezpečnosť cestnej premávky, zvýšiť úroveň únavy vodičov ani viesť k zhoršeniu pracovných podmienok. Takáto flexibilita, ktorá by sa uplatňovala na 24-hodinové obdobia s menej ako siedmimi hodinami celkového súhrnného času jazdy, by preto nemala byť príčinou zmeny súčasných pravidiel týkajúcich sa celkových minimálnych prestávok, maximálnych dôb jazdy za deň a za týždeň a maximálneho času jazdy za dva týždne. Minimálne požiadavky týkajúce sa organizácie pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady¹ 2002/15/ES by sa takisto mali naďalej uplatňovať v nezmenenej podobe.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).

- (7) Na zabezpečenie jednotnej definície príležitostnej osobnej dopravy je potrebné vysvetliť, že definícia uvedená v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009¹ sa vzťahuje na vnútroštátnu aj na medzinárodnú dopravu. Takisto je vhodné aktualizovať odkaz na nariadenie (ES) č. 1073/2009, ktorým sa zrušilo nariadenie Rady (EHS) č. 684/92².
- (8) Väčšia flexibilita pri plánovaní prestávok pre vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by týmto vodičom nemala brániť v tom, aby čerpali prestávky s minimálnou dĺžkou potrebné na to, aby si mohli riadne odpočinúť. Je preto vhodné stanoviť minimálnu dĺžku trvania každej prestávky. Vodičom vykonávajúcim príležitostnú cestnú osobnú dopravu by sa preto malo umožniť, aby si okrem ďalšej možnosti rozdelenia prestávky mohli rozdeliť povinnú prestávku na samostatné prestávky, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút.
- (9) Treba však jasne vymedziť rozsah takejto flexibility a zabezpečiť aj primerané kontroly, aby sa väčšia flexibilita pri plánovaní dôb odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu nezneužívala. Vodiči by preto mali mať možnosť odložiť začiatok doby denného odpočinku maximálne o jednu hodinu v prípadoch, keď doba jazdy v daný deň nepresiahla sedem hodín, a začiatok by mali odložiť len v prípade vykonávania jednotlivej príležitostnej dopravy trvajúcej šesť alebo viac dní. Takáto flexibilita by mala byť ďalej obmedzená tak, aby túto výnimku bolo možné využiť len raz počas doby cesty alebo dvakrát v rámci jednotlivej príležitostnej dopravy trvajúcej osem alebo viac dní. Použitím výnimky sa nemení najneskorší čas začiatku doby týždenného odpočinku. Okrem záznamov z tachografu by sa takéto okolnosti mali dať kontrolovať aj pomocou výtlačku zo záznamového zariadenia alebo rozpisu služieb.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).

² Nariadenie Rady (EHS) č. 684/92 zo 16. marca 1992 o spoločných pravidlách pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi (Ú. v. ES L 74, 20.3.1992, s. 1).

- (10) Obmedzenie možnosti odložiť dobu týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24-hodinových období výlučne na príležitostnú medzinárodnú osobnú dopravu má negatívny vplyv na nenarušenú a spravodlivú hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi, najmä medzi malými a strednými podnikmi. Príležitostná vnútroštátna osobná doprava môže takisto poskytovať svoje služby za rovnakých podmienok ako príležitostná medzinárodná osobná doprava, pokiaľ ide o prejdenu vzdialenosť alebo dĺžku trvania alebo služby poskytované cestujúcim. Z tejto možnosti by preto mala mať prospech aj príležitostná vnútroštátna osobná doprava.
- (10a) S cieľom umožniť účinné a efektívne kontroly riadneho využívania flexibility pri plánovaní prestávok a možnosti odložiť doby denného a týždenného odpočinku v príležitostnej osobnej doprave by vodiči mali mať vo vozidle počas celej cesty „jazdný list“ obsahujúci kľúčové informácie o ceste, takýto jazdný list sa už používa v medzinárodnej príležitostnej osobnej doprave podľa nariadenia (ES) č. 1073/2009. V súlade s ustanoveniami o kontrole v nariadení (EÚ) č. 165/2014 o vedení ručných záznamov by vodiči mali mať vo vozidle aj papierové alebo elektronické kópie jazdných listov, ktoré sa vzťahujú na príležitostnú dopravu uskutočnenú počas predchádzajúcich 28 dní a od 31. decembra 2024 na príležitostnú dopravu uskutočnenú počas predchádzajúcich 56 dní. Komisia by pri preskúmaní technických špecifikácií tachografu mala vytvoriť možnosť zaznamenávať druh osobnej dopravy (pravidelná alebo príležitostná osobná doprava).
- (10b) V nariadení (ES) č. 561/2006 sa od členských štátov vyžaduje, aby stanovili predpisy o sankciách vzťahujúcich sa na porušenia uvedeného nariadenia a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a zabezpečili ich vykonávanie. Vo svojom rozsudku vo veci C-906/19 Súdny dvor stanovil, že členské štáty nemôžu uložiť sankciu po zistení porušenia nariadenia (EÚ) č. 165/2014, ku ktorému došlo na území iného členského štátu a za ktoré ešte nebola uložená sankcia, a v bode 45 konštatoval, že vzhľadom na to, „že tento aspekt platnej právnej úpravy Únie môže negatívne ovplyvniť pracovné podmienky vodičov a bezpečnosť na cestách, prináleží normotvorcovi Únie rozhodnúť o prípadnej zmene“. Vzhľadom na to, že k porušeniam týchto dvoch nariadení často dochádza súčasne a účelom nariadenia (EÚ) č. 165/2014 je zabezpečiť súlad s nariadením (ES) č. 561/2006, je vhodné, aby sa uloženie sankcií podniku alebo vodičovi za porušenie zistené na území jedného členského štátu, ale spáchané na území iného členského štátu, vzťahovalo na porušenia oboch nariadení.

(11) Keďže ciele tohto nariadenia, a to zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž a zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť cestnej premávky harmonizáciou pravidiel o prestávkach a dobách odpočinku pre vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu, ako aj zabezpečiť, aby členské štáty mohli ukladať sankcie za porušenia pravidiel týkajúcich sa tachografov zistené na ich území bez ohľadu na to, kde k týmto porušeniam došlo, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodu povahy cieľov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedených cieľov.

(12) Nariadenie (ES) č. 561/2006 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 561/2006 sa mení takto:

1. Článok 4 sa mení takto:

a) Písmeno n) sa nahrádza takto:

„n) „pravidelná osobná doprava“ je vnútroštátna a medzinárodná doprava v zmysle článku 2 bodov 2 a 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009*;

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).“;

b) Vkladá sa toto písmeno na):

„na) „príležitostná osobná doprava“ je vnútroštátna a medzinárodná príležitostná doprava v zmysle článku 2 bodu 4 nariadenia (ES) č. 1073/2009;“.

2. V článku 7 sa dopĺňa tento štvrtý odsek:

„V prípade vodiča vykonávajúceho príležitostnú osobnú dopravu sa môže prestávka uvedená v prvom odseku nahradiť aj prestávkami, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, rozloženými počas doby jazdy uvedenej v prvom odseku, a to tak, aby bol dodržaný prvý odsek, za predpokladu, že celkový denný súhrnný čas jazdy za daný deň nepresahuje sedem hodín.

3. Článok 8 sa mení takto:

a) Vkladá sa tento odsek 2a:

„2a. Za predpokladu, že tým nie je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky, vodič vykonávajúci jednotlivú príležitostnú osobnú dopravu v trvaní najmenej šesť po sebe idúcich 24-hodinových období sa môže odchýliť od odseku 2 prvého pododseku tým, že raz čerpá dobu denného odpočinku najneskôr do 25 hodín po skončení predchádzajúcej doby denného alebo týždenného odpočinku, ak celkový súhrnný čas jazdy za daný deň nepresahuje sedem hodín. Za rovnakých podmienok sa môže táto výnimka použiť dvakrát v rámci jednotlivcej príležitostnej osobnej dopravy v trvaní najmenej ôsmich po sebe idúcich 24-hodinových období.“;

b) v odseku 6a sa úvodná veta nahrádza takto:

„Odchyľne od odseku 6 vodič vykonávajúci jednotlivú príležitostnú osobnú dopravu môže odložiť dobu týždenného odpočinku až o 12 po sebe idúcich 24-hodinových období nasledujúcich po predchádzajúcej dobe pravidelného týždenného odpočinku po splnení týchto podmienok:

c) v odseku 6a sa vypúšťa písmeno a);

4. V článku 16 sa dopĺňajú tieto odseky:

„4. Na účely cestných kontrol musí byť vodič schopný odôvodniť použitie výnimiek podľa článku 7 ods. 4 a článku 8 ods. 2a a 6a:

a) tým, že má vo vozidle vyplnený formulár (ďalej len „jazdný list“). Za vybavenie vodiča vyplnenými jazdnými listami pred každou cestou zodpovedá dopravný podnik.

V jazdnom liste sa uvádzajú aspoň tieto informácie:

- i) druh dopravy;
- ii) hlavná trasa vrátane dátumov cesty;
- iii) zúčastnení dopravcovia;

b) tým, že má vo vozidle papierové alebo elektronické kópie takýchto jazdných listov, ktoré sa vzťahujú na predchádzajúcich 28 dní, a od 31. decembra 2024 na predchádzajúcich 56 dní. Táto povinnosť sa prestáva uplatňovať, ak vozidlo používa tachograf umožňujúci zaznamenávať druh osobnej dopravy podľa odseku 5.

V prípade vnútroštátnej dopravy sa môže použiť jazdný list platný pre medzinárodnú dopravu, ktorý je upravený tak, aby sa v ňom uvádzalo použitie vo vnútroštátnej doprave Komisia môže prípadne, v záujme zjednodušenia kontroly, prostredníctvom vykonávacieho aktu stanoviť formát jazdného listu pre vnútroštátnu dopravu. Uvedený vykonávací akt sa prijíma v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2a.

5. S cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie a presadzovanie článku 7 ods. 4 a článku 8 ods. 2a a 6a Komisia pri najbližšej príležitosti preskúmania vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2016/799 alebo akéhokoľvek vykonávacieho aktu, ktorý ho nahrádza zahrne vhodné technické špecifikácie umožňujúce zaznamenávať a uchovávať údaje na tachografe týkajúce sa druhu osobnej dopravy, konkrétne či ide o pravidelnú alebo príležitostnú osobnú dopravu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2a, dátum uplatňovania týchto vykonávacích aktov sa stanoví po konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami.“;

5. V článku 19 ods. 2 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„2. Členský štát umožní príslušným orgánom uložiť sankciu podniku a/alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia alebo nariadenia (EÚ) č. 165/2014 zisteného na svojom území, za ktoré ešte nebola sankcia uložená, a to aj vtedy, ak k danému porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom svojom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka
