

Brusel 7. dubna 2020
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

ODŮVODNĚNÍ RADY

Předmět:	Postoj Rady v prvním čtení k přijetí NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU), kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů – odůvodnění Rady – přijatý Radou dne 7. dubna 2020
----------	---

I. ÚVOD

1. Dne 31. května 2017 přijala Evropská komise návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů.
2. Tento návrh byl předložen v rámci balíčku opatření v oblasti mobility I a legislativní postup byl organizován ve spojení se dvěma dalšími legislativními návrhy, a sice návrhem o přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě a o přístupu na trh silniční nákladní dopravy a návrhem o ustanoveních týkajících se prosazování pro účely předpisů v sociální oblasti a o vysílání řidičů.
3. Rada (doprava, telekomunikace a energetika) se dohodla na obecném přístupu dne 3. prosince 2018.¹
4. Evropský parlament přijal postoj v prvním čtení dne 4. dubna 2019.
5. V období od října do prosince 2019 proběhla jednání mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí za účelem dosažení dohody o návrhu. Dne 11. prosince 2019 se vyjednávači dohodli na kompromisním znění, jež následně potvrdil Výbor stálých zástupců dne 20. prosince 2019.²
6. Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) potvrdil politickou dohodu dne 21. ledna 2020 a Rada tak učinila dne 20. února 2020³.

¹ Dokument ST 15084/18.

² Dokument ST 15083/19.

³ Dokumenty 5424/20 + ADD 1–4.

7. Při své práci vzala Rada v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 18. ledna 2018 a stanovisko Výboru regionů ze dne 1. února 2018.
8. S ohledem na tuto dohodu a po revizi právníky-lingvisty přijala Rada dne 7. dubna 2020 prostřednictvím písemného postupu postoj Rady v prvním čtení řádným legislativním postupem podle článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

II. ÚVOD

9. Obecným cílem návrhu je harmonizovat pravidla týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě a plnění těchto ustanovení prostřednictvím používání tachografů s cílem zabránit narušení hospodářské soutěže, zvýšit bezpečnost silničního provozu a zajistit dobré pracovní podmínky pro řidiče v Evropské unii.

III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

A) Obecné informace

10. Na základě návrhu Komise proběhlo jednání mezi Parlamentem a Radou s cílem uzavřít dohodu ve fázi postoje Rady v prvním čtení. Znění návrhu postoje Rady plně odráží kompromis dosažený mezi oběma spolunormotvůrci.

B) Klíčové politické otázky

11. Kompromis zohledněný v postoji Rady v prvním čtení obsahuje tyto klíčové prvky:

a) Zahrnutí lehkých užitkových vozidel

12. Ve svém původním návrhu nezahrnula Komise do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 lehká užitková vozidla, zatímco Parlament byl pro jejich zahrnutí. Ve znění Rady jsou tato vozidla do oblasti působnosti nařízení zahrnuta, pokud jejich maximální přípustná hmotnost, včetně návěsu či přívěsu, překračuje 2,5 tuny a pokud se používají v mezinárodní přepravě uskutečňované na cizí účet nebo za úplatu (čl. 2 odst. 1 ve spojení s čl. 3 písm. ha) nařízení (ES) č. 561/2006). Tato vozidla tudíž budou spadat rovněž do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 165/2014, a budou proto muset být vybavena inteligentními tachografy.
13. Přejícné období (do 1. července 2026) využije Komise k tomu, aby do 18 měsíců od vstupu pozměňujícího nařízení v platnost přijala prováděcí akty, v nichž budou uvedeny podrobnosti o údajích, funkcích a instalaci tachografů v lehkých užitkových vozidlech, tak aby bylo během zbývajících doby možné zajistit výrobu zařízení a vozidla jimi vybavit.
14. S ohledem na tyto skutečnosti byly v postoji Rady po přeformulování akceptovány pozměňovací návrhy 353/rev, 368, 373 a 375.

b) Organizace týdenní doby odpočinku

15. V zájmu dosažení kompromisu ohledně ustanovení o týdenních dobách odpočinku (čl. 8 odst. 6 nařízení (ES) č. 561/2006) souhlasila Rada se zachováním pravidla, podle něhož řidič musí ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech mít dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin.
16. Rada však v kompromisním návrhu v souladu s původním návrhem Komise trvala na poskytnutí určité flexibility v případě řidičů v odvětví přepravy zboží na dlouhé vzdálenosti. Zejména jde o to, že řidič vykonávající mezinárodní přepravu zboží mimo členský stát usazení může mít dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku za předpokladu, že řidič ve všech čtyřech po sobě následujících týdnech čerpá nejméně dvě běžné týdenní doby odpočinku. V tomto případě po čerpání dvou po sobě následujících zkrácených týdenních dob odpočinku musí následující týdenní době odpočinku předcházet doba odpočinku čerpaná náhradou za uvedená dvě zkrácení doby odpočinku. Během této prodloužené doby odpočinku může řidič využít možnost „vrátit se domů“ (viz níže uvedený bod 19). S ohledem na tyto skutečnosti byla v postoji Rady jako základ zachována změna navržená pozměňovacím návrhem 379, zatímco pozměňovací návrh 381 zachován nebyl.
17. V zájmu zajištění kontrol dob odpočinku prováděných při silniční kontrole během období čtyř týdnů byla v rámci ustanovení o příslušných dokladech ve vozidle prodloužena délka doby jejich uchovávání z 28 na 56 dnů (článek 36 nařízení (EU) č. 165/2014) – viz pozměňovací návrhy 365, 420–422.

c) Zákaz přespávání v kabině

18. Postoj Rady zachovává původní návrh Komise, pokud jde o zákaz vybírání odpočinku ve vozidle během běžné týdenní doby odpočinku a jakéhokoli týdenního odpočinku delšího než 45 hodin čerpaného náhradou za předchozí zkrácený týdenní odpočinek (čl. 8 odst. 8 nařízení (ES) č. 561/2006). Rada akceptovala části pozměňovacího návrhu 382 Parlamentu, v němž jsou uvedeny podrobnosti o nezbytném ubytování. V této souvislosti je specifikováno, že veškeré náklady za ubytování mimo vozidlo má hradit zaměstnavatel, což je postoj, který v rámci pozměňovacího návrhu 383 sdílí i Parlament.

d) Pravidelný návrat řidiče

19. Postoj Rady, který rozpracovává původní návrh Komise, podle něhož musí dopravce organizovat práci řidičů takovým způsobem, aby se řidiči mohli pravidelně vracet domů s cílem strávit tam dlouhou dobu odpočinku (čl. 8 odst. 8a nařízení (ES) č. 561/2006), zpřisňuje tento požadavek, pokud jde o důkazy a monitorování, a vyslovuje se pro větší jasnost ohledně místa, kam se řidič vrací. Ve znění Rady je tudíž od řidiče požadováno, aby se vrátil do provozovny zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu a kde týdenní odpočinek řidiče začíná, v členském státě usazení zaměstnavatele nebo aby se vrátil do místa řidičova bydliště, s tím, že je na řidiči, aby si zvolil místo trávení dob odpočinku, zatímco zaměstnavatel je odpovědný za zajištění pravidelné možnosti návratu. Délka základního intervalu byla dohodnuta na čtyři týdny v souladu s pozměňovacím návrhem 385. Z důvodu jednoduchosti a nerovné vyjednávací pozice mezi řidiči a jejich zaměstnavateli Rada neakceptovala prvky dodatečné flexibility, jež podporuje Parlament v rámci pozměňovacích návrhů 355, 377 a 385.

e) Minimální normy pro parkovací infrastrukturu

20. Návrh Komise sice neobsahoval žádná specifická ustanovení týkající se parkovacích ploch, ale v průběhu jednání s Parlamentem a Komisí vyjádřila Rada souhlas s požadavkem, aby Komise zveřejnila a pravidelně aktualizovala oficiální internetovou stránku se seznamem všech certifikovaných parkovacích ploch vybavených odpovídající infrastrukturou, které jsou k dispozici řidičům provozujícím silniční přepravu zboží a cestujících (článek 8a nařízení (ES) č. 561/2006). Ve znění Rady se požaduje, aby Komise prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci stanovila pro tyto parkovací plochy normy týkající se služeb a bezpečnosti, jakož i postup pro certifikaci. V důsledku tohoto kompromisu, v jehož rámci byl zohledněn hlavní zájem Parlamentu uvedený v pozměňovacím návrhu 387, nebyly do znění Rady zahrnuty požadavky, jejichž cílem bylo uvést v nařízení podrobnější ustanovení (pozměňovací návrh 400).

f) Prerušení týdenního odpočinku při přepravě na trajektu nebo po železnici

21. Ve znění Rady je zachována změna pravidel ohledně řidiče doprovázejícího během doby odpočinku vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, která je uvedena v návrhu Komise. Denní doba odpočinku nebo zkrácená týdenní doba odpočinku řidiče může být přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu (čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006). Pokud jde o běžné týdenní doby odpočinku, ve znění Rady je platnost výjimky rozšířena na cesty trajektem nebo vlakem naplánované na 8 nebo více hodin, pokud má řidič k dispozici spací kabinu. Částečně přeformulované pozměňovací návrhy 364, 388 a 389 byly tudíž v postoji Rady akceptovány.

g) Doba řízení za výjimečných okolností

22. Ve znění Rady je dále rozpracován návrh Komise, pokud jde o výjimečné okolnosti, tak aby řidiči mohli za přísných podmínek a při dodržení ochranných opatření překročit denní a týdenní dobu řízení až o jednu hodinu nebo až o dvě hodiny, pokud byla bezprostředně před dodatečnou jízdou čerpána nepřerušená přestávka v řízení v délce 30 minut, aby bylo dosaženo provozovny zaměstnavatele nebo místa bydliště řidiče. Tuto výjimku lze využít pouze před zahájením delších dob odpočinku a je nezbytná plná náhrada (čl. 12 odst. 2 nařízení (ES) č. 561/2006). Částečně přeformulovaný pozměňovací návrh 391 byl tudíž v postoji Rady akceptován.
23. Ve znění Rady se dále stanoví, že Komise musí na veřejně přístupné internetové stránce okamžitě zveřejnit informace týkající se naléhavých případů, v nichž mohou členské státy za výjimečných okolností udělit dočasné výjimky z pravidel pro doby řízení a doby odpočinku (článek 14 nařízení (ES) č. 561/2006). Částečně přeformulovaný pozměňovací návrh 395 byl tudíž v postoji Rady akceptován.

h) Zavedení inteligentních tachografů (verze 2) v rámci vozových parků

24. Pokud jde o údaje zaznamenávané inteligentním tachografem, ve znění Rady je doplněno, že tachografy musí být schopny zaznamenávat polohu vozidla pokaždé, když vozidlo překračuje hranice některého členského státu, což je prvek předpokládaný již v návrhu Komise, a při každé nakládce či vykládce vozidla a zaznamenávat i to, zda se jedná o službu přepravy cestujících či zboží (čl. 8 odst. 1 nařízení (EU) č. 165/2014). Pozměňovací návrhy 409 až 411 byly tudíž v postoji Rady v podstatě zachovány.
25. Pokud jde o zavedení inteligentních tachografů, Parlament i Rady se vyslovily pro to, aby bylo zavedení inteligentních tachografů v rámci vozového parku výrazně urychleno (čl. 3 odst. 4 nařízení (EU) č. 165/2014). V kompromisním návrhu se požaduje podstatné dovybavení vozidel (tj. vozidel dříve vybavených analogovým či digitálním tachografem) nejpozději tři roky po skončení roku vstupu podrobných ustanovení týkajících se nové generace inteligentních tachografů v platnost, a nejpozději čtyři roky po vstupu těchto podrobných ustanovení v platnost, pokud je vozidlo inteligentním tachografem (verze 1) již vybaveno. Komise bude mít 12 měsíců na to, aby přijala specifikace pro druhou generaci inteligentních tachografů (čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) č. 165/2014); vozidla poprvé registrovaná 24 měsíců po vstupu těchto specifikací v platnost již musí mít nainstalovanou novou verzi (čl. 8 odst. 1 nařízení (EU) č. 165/2014). Částečně přeformulované pozměňovací návrhy 368, 369, 403–406, 412 a 415 byly tudíž v postoji Rady akceptovány, zatímco pozměňovací návrh 402 akceptován nebyl.
26. V souvislosti s touto změnou souhlasila Rada s požadavkem, aby členské státy do tří let poté, co vstoupí v platnost podrobná ustanovení uvedená výše, vybavily své kontrolní orgány v přiměřeném rozsahu zařízeními pro včasné dálkové odhalování (čl. 9 odst. 2 nařízení (EU) č. 165/2014); pozměňovací návrh 413/rev tak zůstal částečně zachován.
27. V tomto kontextu ještě znění Rady zpřesňuje návrh Komise, pokud jde o ručně prováděné zaznamenávání překročení hranice, dokud nebude zaznamenávání těchto údajů zajištěno automaticky pomocí inteligentních tachografů (čl. 34 odst. 1, 6 a 7 nařízení (EU) č. 165/2014), přičemž je zohledněn pozměňovací návrh 417.

i) Další prvky postoje Rady

28. Do konečného znění postoje Rady byly zapracovány tyto další prvky, která Rada doplnila do návrhu Komise:

- a) další podrobnější definice pojmu „neobchodní přeprava“ (článek 4 nařízení (ES) č. 561/2006);
- b) nepovinná výjimka pro vozidla používaná pro dodávky betonu připraveného k lití (čl. 13 odst. 1 písm. r) nařízení (ES) č. 561/2006);
- c) přezkumný postup pro některé prováděcí akty (čl. 25 odst. 2 nařízení (ES) č. 561/2006);
- d) požadavek, aby kontrolním orgánům byly pro účely dálkového odhalování potenciálního zmanipulování či zneužití poskytovány údaje z tachografů ohledně překročení maximální doby řízení (čl. 9 odst. 4 nařízení (EU) č. 165/2014);
- e) požadavek, aby tachografy nové generace umožňovaly, aby byly údaje v provozním režimu používány vnějším zařízením (čl. 10 odst. 2 nařízení (EU) č. 165/2014);
- f) postup pro nahrazení odstraněných nebo porušených plomb tachografů, jež byly kontrolory otevřeny (čl. 22 odst. 5 nařízení (EU) č. 165/2014);
- g) povolení, aby příslušný orgán mohl požadovat výměnu karty řidiče, je-li to nezbytné kvůli splnění nových technických specifikací (čl. 26 odst. 7a nařízení (EU) č. 165/2014).

29. Rada akceptovala, a to v plném rozsahu či v zásadě, tyto další změny návrhu Komise předložené Parlamentem:

- a) rozšíření působnosti výjimky pro řemeslníky, kteří řídí příslušné vozidlo (čl. 3 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006) – pozměňovací návrh 374;

- b) nezbytnost, aby Komise vyhodnotila případná zvláštní pravidla pro odpočinek v případě řidičů provozujících příležitostnou osobní dopravu (čl. 8 odst. 9a nařízení (ES) č. 561/2006) – pozměňovací návrhy 354, 372, 380;
- c) doplnění odměňování za rychlost dodání na seznam škodlivých pobídek (čl. 10 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006) – pozměňovací návrh 390;
- d) nepovinná výjimka pro stavební vozidla provozovaná v okruhu do 100 km (čl. 13 odst. 1 písm. q) nařízení (ES) č. 561/2006) – pozměňovací návrh 394;
- e) zvláštní zpráva Komise o autonomních systémech řízení a jejich dopadu na pravidla týkající se doby řízení a odpočinku (článek 9a nařízení (ES) č. 561/2006) – pozměňovací návrh 397;
- f) je doplněno vyjasnění, že tachografy a karty tachografu musí mít dostatečnou kapacitu paměti pro ukládání požadovaných údajů (čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 165/2014) – pozměňovací návrh 406;
- g) opakovací školení pro řidiče (náklady školení má uhradit zaměstnavatel) a kontrolní orgány (pozměňovací návrhy 418 a 419, body odůvodnění 30 a 31);
- h) úplnější zaznamenávání dob odpočinku, přestávek v řízení a dovolené, jakož i dob odpočinku strávených na trajektu nebo ve vlaku (čl. 34 odst. 5 nařízení (ES) č. 165/2014) – pozměňovací návrh 416.

IV. ZÁVĚR

30. Postoj Rady v prvním čtení plně odráží kompromis, jehož bylo za pomoci Komise dosaženo při jednáních mezi Radou a Evropským parlamentem. Tento kompromis je potvrzen dopisem, který předsedkyně Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) zaslala předsedovi Výboru stálých zástupců (23. ledna 2020). V tomto dopise předsedkyně uvádí, že doporučí členům Výboru pro dopravu a cestovní ruch a následně plenárnímu zasedání, aby postoj Rady v prvním čtení přijali v Evropském parlamentu ve druhém čtení beze změn, s výhradou ověření právníky-lingvisty obou orgánů.
31. Rada se proto domnívá, že její postoj v prvním čtení představuje vyvážený kompromis a že pozměněná nařízení po přijetí zlepší pracovní podmínky řidičů a přispějí k bezpečnosti silničního provozu a rovným podmínkám v odvětví silniční dopravy prostřednictvím harmonizace, vyjasnění pravidel a lepší kontroly.
-