

Brusel 4. prosince 2023
(OR. en)

16343/23

Interinstitucionální spis:
2023/0155(COD)

TRANS 571
SOC 849
CODEC 2382

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	15972/23
Č. dok. Komise:	9734/23
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku v odvětví příležitostné osobní dopravy – obecný přístup

Delegace naleznou v příloze pro informaci znění, na jehož základě Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) na zasedání dne 4. prosince 2023 dosáhla obecného přístupu k výše uvedenému návrhu.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku v odvětví příležitostné osobní dopravy a pokud jde o pravomoc členských států ukládat sankce za porušení nařízení (EU) č. 165/2014, k němuž došlo v jiném členském státě

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

- 1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam pro vytvoření efektivního, bezpečného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy, zajištění nediskriminace a přilákání kvalifikovaných pracovníků. Je proto nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, přiměřené a vhodné pro daný účel, snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.
- 2) Pravidla týkající se maximálních denních a týdenních dob řízení, minimálních přestávek v řízení a denních a týdenních dob odpočinku stanovená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006¹ se vztahují na provozovatele silniční dopravy a jejich řidiče bez ohledu na to, zda vykonávají osobní dopravu nebo dopravu zboží nebo zda se v případě osobní dopravy jedná o linkovou nebo příležitostnou dopravu.
- 3) Odvětví silniční nákladní dopravy ani odvětví linkové silniční osobní dopravy však nesdílí specifika odvětví příležitostné silniční osobní dopravy. Příležitostná silniční osobní doprava se vyznačuje vysokou sezónností a různě dlouhou dobou strávenou řízením, která závisí na turistických aktivitách cestujících. Kdykoli je to možné, musí vyhovět neplánovaným a spontánním požadavkům cestujících, pokud jde o dodatečné zastávky a změny trasy nebo jízdního řádu. Příležitostná silniční osobní doprava obecně vyžaduje kratší dobu řízení v porovnání s nákladní dopravou nebo s linkovou autobusovou dopravou. Kromě toho řidiči obvykle spí v hotelech a zřídka řídí v noci. Na druhé straně mohou být řidiči během pracovní doby vystaveni nutnosti vykonávat některé dodatečné činnosti, které často vyplývají z interakce s cestujícími.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

- 4) Z hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 ex post vyplynulo, že některá jednotná pravidla týkající se minimálních přestávek v řízení a dob odpočinku neodpovídají specifickým příležitostně silniční osobní dopravě. Z dalších posouzení provedených Komisí v tomto ohledu vyplynulo, že některé požadavky nařízení (ES) č. 561/2006 týkající se přestávek v řízení a denních a týdenních dob odpočinku jsou pro řidiče a provozovatele vykonávající příležitostnou silniční osobní dopravu nevhodné a nepraktické, neboť mají negativní dopad na schopnost organizovat efektivní a kvalitní příležitostnou osobní dopravu, na pracovní podmínky řidičů a v důsledku toho i na bezpečnost silničního provozu.
- 5) Je proto vhodné přizpůsobit požadavky na minimální přestávky v řízení a doby odpočinku tak, aby odpovídaly také zvláštním požadavkům příležitostně silniční osobní dopravy. Je rovněž vhodné sladit platná pravidla pro vnitrostátní a mezinárodní příležitostnou silniční osobní dopravu.
- 6) Flexibilnější pravidla pro plánování přestávek v řízení a denních dob odpočinku řidičů vykonávajících příležitostnou silniční osobní dopravu by v žádném případě neměla ohrozit bezpečnost řidičů, bezpečnost silničního provozu, zvyšovat únavu řidičů nebo vést ke zhoršení pracovních podmínek. Tato flexibilita, jež by se uplatnila na 24hodinové časové úseky s méně než sedmi hodinami řízení celkem, by proto neměla měnit stávající pravidla týkající se celkových minimálních přestávek v řízení, maximálních denních a týdenních dob řízení a maximální dvoutýdenní doby řízení. Minimální požadavky ohledně pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě, stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES¹, by se rovněž měly nadále uplatňovat beze změny.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

- 7) Aby byla zajištěna jednotná definice příležitostné osobní dopravy, je nezbytné vyjasnit, že definice stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009¹ zahrnuje jak vnitrostátní, tak mezinárodní dopravu. Je rovněž vhodné aktualizovat odkaz na nařízení (ES) č. 1073/2009, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 684/92².
- 8) Větší flexibilita při plánování přestávek v řízení řidičů vykonávajících příležitostnou silniční osobní dopravu by neměla těmto řidičům bránit v tom, aby čerpali přestávky v řízení v minimální délce nezbytné k tomu, aby si mohli řádně odpočinout. Proto je vhodné stanovit minimální dobu trvání každé přestávky v řízení. Řidičům, kteří vykonávají příležitostnou silniční osobní dopravu, by proto mělo být umožněno rozdělit si povinnou přestávku v řízení do různých přestávek v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, a to nad rámec další možnosti rozdělení přestávky v řízení.
- 9) Aby se zajistilo, že větší flexibilita při plánování dob odpočinku řidičů vykonávajících příležitostnou silniční osobní dopravu nebude zneužívána, je nezbytné jasně vymezit rozsah této flexibility a rovněž stanovit vhodné kontroly. Řidiči by proto měli mít možnost odložit začátek své denní doby odpočinku nejvýše o 1 hodinu, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin, a tuto možnost odložit začátek by měli mít pouze v případě, že vykonávají jednorázovou příležitostnou dopravu trvající 6 nebo více dnů. Tato flexibilita by měla být dále omezena, aby tuto odchylku bylo možné během období cesty použít pouze jednou, nebo dvakrát v rámci jednorázové příležitostné dopravy trvající nejméně 8 dnů. Použitím odchylky se nemění nejzazší začátek týdenní doby odpočinku. Mělo by být rovněž možné provést ověření těchto okolností pomocí výtisku ze záznamového zařízení nebo pracovního plánu, kromě záznamů tachografu.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (přepracované znění) (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

² Nařízení Rady (EHS) 684/92 ze dne 16. března 1992 o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy (Úř. věst. L 74, 20.3.1992, s. 1).

- 10) Omezení možnosti odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků výlučně na příležitostnou mezinárodní osobní dopravu má negativní dopad na nenarušenou a spravedlivou hospodářskou soutěž mezi dopravci, zejména malými a středními podniky. Příležitostná vnitrostátní osobní doprava by mohla také poskytovat své služby za stejných podmínek jako příležitostná mezinárodní osobní doprava, pokud jde o ujetou vzdálenost, dobu trvání nebo služby poskytované cestujícím. Využití této možnosti by proto mělo platit i pro příležitostnou vnitrostátní osobní dopravu.
- (10a) S cílem umožnit účinné a efektivní kontroly řádného využívání flexibility při plánování přestávek a možnosti odložit denní a týdenní doby odpočinku v příležitostné osobní dopravě by řidiči měli mít po celou dobu trvání jízdy ve vozidle „jízdní list“ obsahující klíčové informace o jízdě; tento jízdní list se již používá v mezinárodní příležitostné osobní dopravě podle nařízení (ES) č. 1073/2009. V souladu s kontrolními ustanoveními nařízení (EU) č. 165/2014 o vedení ručně provedených záznamů by řidiči měli mít ve vozidle rovněž papírové nebo elektronické kopie jízdních listů vztahujících se na příležitostnou dopravu vykonanou v předchozích 28 dnech, a od 31. prosince 2024 v předchozích 56 dnech. Komise by při přezkumu technických specifikací tachografu měla vytvořit možnost zaznamenávat druh osobní dopravy (pravidelná nebo příležitostná osobní doprava).
- (10b) Nařízení (ES) č. 561/2006 vyžaduje, aby členské státy stanovily pravidla pro sankce za porušení uvedeného nařízení a nařízení (EU) č. 165/2014 a zajistily jejich uplatňování. Ve svém rozsudku ve věci C-906/19 Soudní dvůr stanovil, že členské státy nemohou uložit sankci poté, co zjistily porušení nařízení (EU) č. 165/2014, k němuž došlo na území jiného členského státu a za které dosud nebyla uložena sankce, a v bodě 45 konstatoval, že „vzhledem k tomu, že tento aspekt platné unijní právní úpravy může mít negativní dopad na pracovní podmínky řidičů a na bezpečnost silničního provozu, přísluší unijnímu normotvůrci rozhodnout o případné změně“. Vzhledem k tomu, že k porušení uvedených dvou nařízení často dochází současně a že účelem nařízení (EU) č. 165/2014 je zajistit soulad s nařízením (ES) č. 561/2006, je vhodné, aby se uložení sankcí dopravci nebo řidiči za porušení zjištěné na území jednoho členského státu, ale spáchané na území jiného členského státu, mohlo týkat porušení obou nařízení.

11) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zajištění spravedlivé hospodářské soutěže a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti silničního provozu harmonizací pravidel o přestávkách v řízení a dobách odpočinku řidičů vykonávajících příležitostnou silniční osobní dopravu a zajištění toho, aby členské státy mohly ukládat sankce za porušení předpisů souvisejících s tachografem zjištěná na jejich území bez ohledu na to, kde k těmto porušením došlo, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu povahy těchto cílů, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

12) Nařízení (ES) č. 561/2006 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 561/2006 se mění takto:

1) Článek 4 se mění takto:

a) písmeno n) se nahrazuje tímto:

„n) „linkovou přepravou cestujících“ vnitrostátní a mezinárodní doprava definovaná v čl. 2 bodech 2 a 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009*;

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).“;

b) vkládá se nové písmeno na), které zní:

„na) „příležitostnou osobní dopravou“ vnitrostátní a mezinárodní příležitostná doprava definovaná v čl. 2 bodě 4 nařízení (ES) č. 1073/2009;“

2) V článku 7 se doplňuje čtvrtý pododstavec, který zní:

„V případě řidiče vykonávajícího příležitostnou osobní dopravu může být přestávka v řízení uvedená v prvním odstavci nahrazena rovněž přestávkami v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, a které jsou v době řízení uvedené v prvním pododstavci rozloženy tak, aby byly v souladu s prvním pododstavcem, pokud celková souhrnná denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin.“

3) Článek 8 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec 2a, který zní:

„2a. Není-li tím ohrožena bezpečnost silničního provozu, může se řidič vykonávající jednorázovou příležitostnou osobní dopravu v trvání nejméně 6 po sobě následujících 24hodinových časových úseků odchýlit od odst. 2 prvního pododstavce tak, že jednou tráví denní dobu odpočinku nejpozději do 25 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku, pokud celková souhrnná doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin. Za stejných podmínek může být tato odchylka použita dvakrát v rámci jediné příležitostné osobní dopravy v trvání nejméně osmi po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků.“;

b) v odstavci 6a se úvodní text nahrazuje tímto:

„Odchylně od odstavce 6 může řidič vykonávající jednorázovou příležitostnou osobní dopravu odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku za předpokladu, že:“;

c) v odstavci 6a se zrušuje písmeno a);

4) V článku 16 se doplňují nové odstavce, které znějí:

„4. Pro účely silničních kontrol musí být řidič schopen odůvodnit použití odchylek podle čl. 7 odst. 4 a čl. 8 odst. 2a a 6a:

a) tím, že ve vozidle přepravuje vyplněný formulář (dále jen „jízdní list“). Za vybavení řidiče vyplněnými jízdními listy před každou jízdou odpovídá dopravce. Jízdní list musí obsahovat alespoň tyto informace:

i) druh dopravy;

ii) hlavní trasa jízdy, včetně dat jízdy;

iii) zúčastnění dopravci.

b) tím, že ve vozidle přepravuje papírové nebo elektronické kopie uvedených jízdních listů, které se vztahují na předchozích 28 dnů, a od 31. prosince 2024 předchozích 56 dnů. Tato povinnost se přestává uplatňovat, pokud vozidlo používá tachograf umožňující záznam druhu osobní dopravy uvedeného v odstavci 5.

U vnitrostátní dopravy lze použít jízdní list platný pro mezinárodní dopravu, který je upraven tak, aby uváděl použití pro vnitrostátní dopravu. Komise může v zájmu zjednodušení kontroly prostřednictvím prováděcího aktu případně stanovit formát jízdního listu pro vnitrostátní dopravu. Uvedený prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2a.

5. Za účelem zajištění jednotného uplatňování a prosazování čl. 7 odst. 4 a čl. 8 odst. 2a a 6a zahrne Komise při nejbližší příležitosti přezkumu prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 nebo jakéhokoli prováděcího aktu, který jej nahradí, vhodné technické specifikace umožňující zaznamenávat a uchovávat na tachografu údaje týkající se druhu osobní dopravy, konkrétně linkové nebo příležitostné osobní dopravy. Uvedené prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2a; datum použitelnosti těchto prováděcích aktů se stanoví po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami.“;

5) V čl. 19 odst. 2 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„2. Členský stát oprávněné příslušné orgány k ukládání sankcí dopravci nebo řidiči za porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014, které bylo zjištěno na jeho území a za něž dosud nebyla uložena sankce, i když k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně
