



Rada
Evropské unie

Brusel 24. května 2023
(OR. en)

9734/23

Interinstitucionální spis:
2023/0155(COD)

TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	24. května 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2023) 256 final
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

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2023) 256 final.

Příloha: COM(2023) 256 final



V Bruselu dne 24.5.2023
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

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**

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Tento návrh se týká revize nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006¹. Uvedené nařízení stanoví maximální denní a týdenní doby řízení, minimální doby přestávek v řízení a minimální denní a týdenní doby odpočinku pro řidiče v odvětví obchodní přepravy.

Nařízení (ES) č. 561/2006 se vztahuje na dva typy řidičů. Prvním typem jsou řidiči zajišťující silniční přepravu zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost překračuje 3,5 tuny (od 1. července 2026 se nařízení (ES) č. 561/2006 bude vztahovat i na vozidla, jejichž maximální přípustná hmotnost překračuje 2,5 tuny, pokud se jedná o mezinárodní dopravu nebo kabotáž). Druhým typem jsou řidiči zajišťující přepravu cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.

Nařízení (ES) č. 561/2006 se vztahuje na provozovatele silniční dopravy a jejich řidiče: i) bez ohledu na to, zda zajišťují přepravu cestujících nebo zboží, nebo ii) bez ohledu na to, zda se jedná o linkovou nebo příležitostnou přepravu cestujících. Odvětví příležitostné osobní dopravy má však ve srovnání s nákladní dopravou a linkovou osobní dopravou odlišné charakteristiky. Tyto odlišné charakteristiky znamenají, že odvětví příležitostné osobní dopravy má odlišný dopad na pracovní podmínky řidičů, a proto vyžaduje úpravu pravidel týkajících se dob řízení, minimálních přestávek v řízení a dob odpočinku, která se na ně vztahují.

Příležitostná osobní doprava se vyznačuje zejména vysokou sezónností (špičky poptávky po jízdách cestujících v určitých ročních obdobích, zejména během zimních a letních prázdnin). Vyznačuje se také různými ujetými vzdálenostmi v závislosti na turistických aktivitách cestujících, jako jsou například návštěvy. To znamená, že se vyznačuje delšími vzdálenostmi ujetými na začátku a na konci okružní jízdy a kratší dobou řízení v místě, kde se odehrávají turistické aktivity. Toto odvětví musí vyhovět neplánovaným a improvizovaným přiměřeným požadavkům cestujících, pokud jde o dodatečné zastávky, změny tras nebo změny jízdních řádů. Doba řízení je obecně kratší než v nákladní dopravě nebo v linkové autobusové dopravě. Řidiči také obvykle spí v hotelech a zřídka řídí v noci. Zároveň mohou být řidiči během pracovní doby vystaveni nutnosti vykonávat některé dodatečné činnosti, které často vyplývají z interakce s cestujícími, například poskytování poradenství.

Odvětví příležitostné osobní dopravy již mnoho let zpochybňuje přiměřenost stávajících pravidel. Přiměřenost stávajících pravidel byla také předmětem hodnocení předpisů EU v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy *ex post* z roku 2017² v rámci programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT).

Při přípravě legislativního návrhu v návaznosti na toto hodnocení se však Komise rozhodla nejprve řešit nejnaléhavější problémy řidičů v nákladní dopravě, jako jsou dlouhá období

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).

² SWD(2017)184 final, k dispozici na adrese: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

pobytu mimo domov a nedostatečné podmínky pro práci a odpočinek. Návrh na revizi nařízení (ES) č. 561/2006, který Komise přijala dne 31. května 2017 v rámci balíčku opatření v oblasti mobility I³, se proto nezabýval konkrétními problémy řidičů zajišťujícími příležitostnou osobní dopravu autobusy a autokary. Spolunormotvůrci však tuto otázku projednali a při přijímání nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054⁴ bylo rozhodnuto vložit do nařízení (ES) č. 561/2006 čl. 8 odst. 10. Tento článek požadoval, aby Komise posoudila, zda by bylo možné přijmout vhodnější pravidla pro řidiče vykonávající příležitostnou osobní dopravu vymezenou v čl. 2 bodu 4 nařízení (ES) č. 1073/2009⁵.

Posouzení dopadů provedené v souvislosti s touto iniciativou⁶ potvrdilo, že stávající pravidla jsou z hlediska odvětví příležitostné osobní dopravy do určité míry nevhodná. Doby odpočinku a přestávky v řízení jsou často vyžadovány v době, kdy je řidiči nepotřebují, což jim znemožňuje organizovat a provádět cesty podle přání zákazníků nebo během rušných sezónních období. To může ovlivnit příjmy řidičů, zejména těch, kteří jsou samostatně výdělečně činní. Stávající pravidla rovněž negativně ovlivňují pracovní podmínky řidičů vzhledem k tomu, že si nemohou vybírat přestávky v řízení ve vhodnou dobu ani minimalizovat počet nocí strávených mimo domov. To opět ovlivňuje úroveň stresu a únavy řidičů, snižuje atraktivitu řidičské profese a ohrožuje bezpečnost silničního provozu.

V současné době existují nerovné podmínky mezi poskytovateli příležitostné mezinárodní a tuzemské (vnitrostátní) osobní dopravy. Je tomu tak proto, že u příležitostné dopravy, která probíhá pouze v jednom členském státě, nelze uplatnit dvanáctidenní odchytku (tj. odložení týdenní doby odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku) stanovenou v čl. 8 odst. 6 písm. a) nařízení (ES) č. 561/2006 pro mezinárodní přepravu. Například na okružní jízdu na dlouhou vzdálenost v rámci Německa se tato dvanáctidenní odchylka nevztahuje, zatímco okružní jízda mezi Belgií a Lucemburskem je pro tuto odchylku způsobilá, i když mezi těmito dvěma operacemi nemusí být žádný rozdíl, pokud jde o vzdálenost a dobu trvání.

Z tohoto důvodu je cílem tohoto návrhu: i) zajistit flexibilnější rozložení přestávek v řízení a dob odpočinku a ii) stanovit rovné zacházení pro mezinárodní a vnitrostátní příležitostnou osobní dopravu. Nezavádí žádné změny minimální délky přestávek v řízení, dob odpočinku ani maximální doby řízení. Jeho cílem je tedy zajistit efektivní a kvalitní příležitostnou osobní dopravu a zlepšit pracovní a jízdní podmínky řidičů, zejména s cílem minimalizovat jejich stres a únavu.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento návrh revize nařízení (ES) č. 561/2006 je v souladu s politikou silniční dopravy Unie, zejména s příslušnými pravidly, která tvoří rámec vnitřního trhu Unie v oblasti silniční dopravy. Je v souladu zejména s nařízením (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, 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 týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1).

⁵ 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).

⁶ SWD(2023)137 final.

dopravě⁷, se směrnicí 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě⁸ a se směrnicí 2006/22/ES o minimálních podmínkách pro provádění předpisů v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě⁹. Je rovněž v souladu s nařízením (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy.

- **Soulad s ostatními politikami EU**

Návrh revize nařízení (ES) č. 561/2006 je plně v souladu se strategií pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁰. Cílem této strategie je, aby se odvětví dopravy a související odvětví v hodnotovém řetězci, jako jsou například provozovatelé služeb v oblasti cestování a cestovního ruchu, lépe vzpamatovala po pandemii COVID-19 a stala se odolnějšími, přičemž by současně podpořila atraktivnější pracovní prostředí pro pracovníky v dopravě. Tato iniciativa je navíc v souladu s dalšími politikami EU, zejména s opatřeními k zajištění bezpečnosti silničního provozu.

Obecněji řečeno tento návrh přispívá k jednomu z cílů udržitelného rozvoje, k jehož provádění se EU zavázala v rámci Agendy pro udržitelný rozvoj 2030, konkrétně k cíli č. 8 týkajícímu se podpory hospodářského růstu, produktivní zaměstnanosti a důstojné práce.¹¹

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Tento návrh mění nařízení (ES) č. 561/2006, a je proto založen na stejném právním základu, konkrétně na čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Podle čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU sdílí Unie s členskými státy pravomoci v oblasti regulace dopravy. Stávající předpisy však může měnit jen normotvůrce Unie.

Bez opatření na úrovni Unie by zjištěné problémy s největší pravděpodobností přetrvávaly. Tyto problémy nemohou členské státy řešit jednotlivě vzhledem k jejich přeshraniční povaze a skutečnosti, že pravidla týkající se přestávek v řízení a minimálních denních a týdenních dob odpočinku, která mají být změněna, jsou v současné době stanovena v právních předpisech Unie. Opatření na úrovni Unie je proto odůvodněné.

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁸ 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).

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

¹⁰ Sdělení Komise *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti*, přijaté dne 9. prosince 2020 (COM(2020) 789 final).

¹¹ Sdělení Komise *Další kroky k udržitelné evropské budoucnosti: Evropské úsilí v oblasti udržitelnosti*, přijaté dne 22. listopadu 2016 (COM(2016) 739 final).

- **Proporcionalita**

Tento návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro vyřešení zjištěných problémů, které se týkají: i) nepřiměřených pracovních podmínek řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu a ii) nerovných podmínek mezi příležitostnou vnitrostátní silniční osobní dopravou a příležitostnou mezinárodní silniční osobní dopravou.

Jak je uvedeno v oddíle 8.1 posouzení dopadů, tento návrh provádí možnost politiky, která je považována za nejvhodnější a nejpřiměřenější řešení. Zajišťuje rovnováhu mezi zlepšením podmínek pro práci a odpočinek řidičů a zároveň umožňuje provozovatelům organizovat dopravu co nejučinněji, a účinně a důsledně prosazuje stávající pravidla v přeshraničním měřítku.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k tomu, že návrh mění platné nařízení, je zvoleným nástrojem také nařízení. Vzhledem k omezenému počtu navrhovaných změn není nutné ani vhodné toto nařízení přepracovat.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Nařízení (ES) č. 561/2006 bylo předmětem hodnocení *ex post*, které bylo dokončeno dne 31. května 2017¹² a provedeno v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT).

Toto hodnocení *ex post* v zásadě dospělo k závěru, že některá pravidla upravující doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku nemusí být vhodná pro odvětví příležitostné osobní dopravy vzhledem ke zvláštním podmínkám a potřebám poskytovaných služeb.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Tento návrh navazuje na rozsáhlé konzultace se zúčastněnými stranami, které se uskutečnily v průběhu let 2021 a 2022.

V období od 21. ledna 2021 do 18. února 2021 uskutečnila Komise veřejnou konzultaci k počátečnímu posouzení dopadů¹³. Obdržela celkem 87 odpovědí od veřejných orgánů, zúčastněných stran z daného odvětví, odborů, řidičů a veřejnosti. Zpětná vazba obecně upozornila na problém se stávajícími pravidly příležitostné silniční osobní dopravy. Následně ode dne 23. listopadu 2021 do dne 18. února 2022 proběhla otevřená veřejná konzultace, která trvala 12 týdnů a v jejímž rámci bylo obdrženo celkem 170 příspěvků. V rámci této konzultace byly shromážděny cenné informace o výzvách, jimž toto odvětví a jeho aktéři čelí, a o konkrétních politických opatřeních, která respondenti upřednostňují. V rámci podpůrné studie, kterou provedl externí dodavatel, proběhla cílená konzultace se zúčastněnými stranami s cílem získat konkrétní a podrobné informace o: i) tom, jak funguje příležitostná silniční

¹² SWD(2017)184 final.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Bus-and-coach-drivers-EU-rules-on-driving-and-rest-times_cs.

osobní doprava; ii) problémech spojených se stávajícími právními předpisy a iii) názorech zúčastněných stran na možná politická opatření. Konečně pak externí dodavatel vypracoval tři případové studie zaměřené na malé, střední a velké provozovatele v různých členských státech. V rámci různých konzultačních činností byly získávány informace zejména od následujících typů zúčastněných stran: sdružení podniků, provozovatelé autokarové a autobusové dopravy, odbory, jednotliví řidiči a orgány veřejné správy.

Z této komplexní konzultace vyplynulo, že názory na stávající pravidla a jejich případné změny se značně liší jak mezi zaměstnavateli a zaměstnanci, tak mezi malými a velkými společnostmi. Odbory a většina (zaměstnaných) řidičů se stavěla proti zavedení nových možností flexibility v oblasti organizace práce a dob odpočinku řidičů autobusů a autokarů. Bylo tomu tak proto, že se domnívali, že takové změny by vedly ke zhoršení pracovních podmínek. Řidiči však projevili ochotu podpořit některé změny pravidel, například v oblasti: i) rozšíření dvanáctidenní odchylky i na příležitostné vnitrostátní cesty a ii) úprav pravidel týkajících se doby přestávek v řízení a rozdělení povinných přestávek v řízení, i když v menší míře. Nejintenzivnější protesty se týkaly změn rozložení denních a týdenních dob odpočinku. Naproti tomu většina provozovatelů autobusové a autokarové dopravy a jejich zástupců podporuje rozsáhlé změny pravidel rozložení přestávek v řízení a denních a týdenních dob odpočinku s cílem řešit specifika daného odvětví a lépe zohlednit potřeby cestujících. Návrh zohledňuje rozdílné podněty, které byly obdrženy, a jeho cílem je dosáhnout rovnováhy mezi zjištěnými problémy a oprávněnými zájmy konzultovaných zúčastněných stran.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Komisi poskytl pomoc externí dodavatel, který vypracoval studii¹⁴ na podporu posouzení dopadů, z něhož tento návrh vychází. Tato studie poskytla Komisi cenné poznatky, zejména pokud jde o návrh možností politiky, posouzení jejich environmentálních, ekonomických a sociálních dopadů a shromažďování názorů přímo dotčených zúčastněných stran.

- **Posouzení dopadů**

Tento návrh je podpořen posouzením dopadů, k němuž Výbor pro kontrolu regulace dne 16. prosince 2022 vydal kladné stanovisko s výhradami¹⁵. Revidovaná verze zprávy o posouzení dopadů se zabývala všemi hlavními připomínkami výboru¹⁶.

Předmětem posouzení dopadů byly tři možnosti politiky, z nichž každá obsahovala soubor politických opatření. Tyto možnosti politiky se lišily, pokud jde o: i) flexibilitu přestávek v řízení, ii) kritéria způsobilosti pro odložení denních dob odpočinku a iii) potřebu přizpůsobitelných týdenních dob odpočinku. Všechny tyto možnosti politiky, které se mají vztahovat pouze na příležitostnou silniční osobní dopravu, mají legislativní povahu. Tyto možnosti zahrnují: i) omezené přizpůsobení příležitostné silniční osobní dopravě v rámci možnosti politiky A; ii) flexibilnější režimy a opatření pro přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku v rámci možnosti C a iii) částečně flexibilní přístup v rámci možnosti B.

Konkrétněji řečeno, první možnost politiky (dále jen „možnost politiky A“) by řidičům umožňovala rozdělit přestávky v řízení na časové úseky po 30 a 15 minutách nebo na časové úseky po 15 minutách. Rovněž by umožnila odložit začátek denní doby odpočinku o 1

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEMI>

¹⁵ SEC(2023)197 final.

¹⁶ SWD(2023)137 final.

hodinu, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin, nebo o 2 hodiny, pokud celková denní doba řízení nepřesáhne 5 hodin. Tyto odchylky by bylo možné uplatnit pouze jednou během cesty trvající 8 nebo více dnů. Možnost politiky A rovněž sladila pravidla příležitostné osobní dopravy, která se uskutečňuje výhradně v rámci jedné země, s pravidly pro mezinárodní dopravu tím, že umožnila odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseku následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku (tzv. dvanáctidenní odchylka).

Druhá možnost politiky (dále jen „možnost politiky B“) by řidičům umožnila rozdělit si přestávky v řízení zcela flexibilně. Umožnila by řidičům rovněž odložit začátek denní doby odpočinku o 1 hodinu, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin, nebo odložit denní dobu odpočinku o 2 hodiny, pokud celková denní doba řízení nepřesáhne 5 hodin. Tyto odchylky by bylo možné uplatnit pouze dvakrát během cesty trvající 8 nebo více dnů. Možnost politiky B by navíc umožnila řidičům, kteří zajišťují příležitostnou silniční osobní dopravu po dobu nejméně 8 dní, aby si rozložili týdenní doby odpočinku na 10 po sobě jdoucích týdnů.

Třetí možnost politiky (dále jen „možnost politiky C“) by řidičům rovněž umožnila rozdělit si přestávky v řízení zcela flexibilně. Umožnila by řidičům rovněž odložit začátek denní doby odpočinku o 1 hodinu, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin, nebo odložit denní dobu odpočinku o 2 hodiny, pokud celková denní doba řízení nepřesáhne 5 hodin. Tyto odchylky by bylo možné během cesty trvající 8 nebo více dnů využít neomezeně. Možnost politiky C by navíc rovněž umožnila tuto dvanáctidenní odchylku využívat ve vnitrostátní příležitostné osobní dopravě, ale taktéž by odstranila podmínku „jednorázové příležitostné dopravy“¹⁷ a povinnost čerpat po využití dvanáctidenní odchylky dvě běžné týdenní doby odpočinku.

Upřednostňovanou možností je možnost politiky A, neboť je považována za nejúčinnější a nejkonzistentnější možnost politiky s ohledem na cíl nařízení (ES) č. 561/2006, kterým je zlepšit pracovní podmínky. To platí i navzdory nižšímu poměru přínosů a nákladů v porovnání s možností politiky C a možností politiky B. Pokud však jde o dosažení rovnováhy mezi opatřeními poskytujícími větší flexibilitu při organizaci přestávek v řízení a dob odpočinku na jedné straně a zachováním pracovních podmínek řidičů na straně druhé, je možnost politiky A považována za přiměřenější než možnost politiky B a možnost politiky C.

Upřednostňovaná možnost nemá vliv na celkové minimální přestávky v řízení, maximální denní a týdenní doby řízení ani na minimální denní a týdenní doby odpočinku. Navrhovaná opatření v rámci upřednostňované možnosti stanoví pouze: i) flexibilitu v rozložení přestávek v řízení a denních dob odpočinku a (ii) použitelnost dvanáctidenní odchylky v případě vnitrostátní příležitostné osobní dopravy.

Všechny tři možnosti politiky mají oproti základnímu scénáři čisté přínosy. Čisté přínosy jsou podle odhadů nejvyšší u možnosti politiky C (mezi 171,3 milionu EUR a 242,2 milionu EUR), po níž následuje možnost politiky B (mezi 100,4 milionu EUR a 206,8 milionu EUR) a možnost politiky A (mezi 100,4 milionu EUR a 135,8 milionu EUR). Úspory nákladů na přizpůsobení u provozovatelů autobusové a autokarové dopravy u možnosti politiky A jsou odhadovány na 106,4 až 141,9 milionu EUR oproti základnímu scénáři, vyjádřeno v současné

¹⁷ Jednorázová příležitostná doprava v souvislosti s čl. 8 odst. 6a nařízení (ES) č. 561/2006 znamená, že řidiči mohou provést za 12 dnů pouze jednu okružní jízdu, aby byli oprávněni odložit svou týdenní dobu odpočinku až na konec dvanáctého dne.

hodnotě v období 2025–2050. Možnost politiky B by vedla k úsporám nákladů na přizpůsobení ve výši 106,4 milionu EUR až 212,8 milionu EUR, a možnost politiky C by vedla k úsporám nákladů na přizpůsobení ve výši 177,3 milionu EUR až 248,3 milionu EUR. Očekává se, že úspory nákladů dosáhnou svého maximálního účinku v prvních dvou letech provádění nových pravidel a poté se budou v průběhu času postupně snižovat, přičemž v dlouhodobém horizontu (do roku 2050) se v porovnání se základním scénářem očekávají nulové úspory.

Sociální dopady upřednostňované možnosti nebylo možné kvantifikovat, zejména kvůli malému rozsahu odvětví příležitostné osobní dopravy a nedostatku dostupných údajů o tomto odvětví. Proto bylo možné provést pouze kvalitativní posouzení dopadu na pracovní podmínky. Dopady na životní prostředí byly rovněž vyhodnoceny jako mírně pozitivní, ale nebylo možné je kvantifikovat. Z tohoto důvodu vypočtený poměr přínosů a nákladů neodráží dopad na pracovní podmínky ani na životní prostředí a kvantitativní a kvalitativní hodnocení je třeba kombinovat, aby bylo možné dospět k plně kvalifikovanému názoru.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Návrh revize nařízení (ES) č. 561/2006 přizpůsobením stávajících pravidel zvláštností odvětví příležitostné osobní dopravy usnadní provozovatelům a řidičům organizování účinných a vysoce kvalitních služeb. To bude mít pozitivní dopad na jejich obchodní výsledky, mimo jiné prostřednictvím úspor nákladů a lepší nabídky služeb. Čisté úspory nákladů pro podniky v rámci tohoto návrhu jsou odhadovány na 105,8 až 141,3 milionu EUR oproti základnímu scénáři, vyjádřeno v současné hodnotě v období 2025–2050. Navrhovaná opatření budou mít největší přínos pro malé a střední podniky, které obvykle využívají omezený počet řidičů a autobusů. Orgánům veřejné správy mohou v důsledku seznamování se s novými pravidly vzniknout určité omezené náklady, které jsou oproti základnímu scénáři odhadovány na 5,4 milionu EUR, vyjádřeno v současné hodnotě v období 2025–2050. Zároveň se očekávají pozitivní dopady díky vyřešení současných potíží s dodržováním předpisů, ačkoli tyto přínosy nebylo možné kvantifikovat.

- **Základní práva**

Tento návrh přispívá k cílům Listiny základních práv Evropské unie¹⁸, a zejména jejího článku 31, který stanoví právo na slušné a spravedlivé pracovní podmínky. Očekává se totiž, že tento návrh zlepší pracovní podmínky příležitostných řidičů autobusů a autokarů tím, že umožní omezenou, ale nezbytnou flexibilitu některých pravidel týkajících se přestávek v řízení a denních a týdenních dob odpočinku.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nebude mít žádný dopad na rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Uplatňování a účinnost této iniciativy budou monitorovány prostřednictvím kombinace vnitrostátních zpráv o provádění a analýzy údajů od donucovacích orgánů EU a databázových

¹⁸ Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 2.

zdrojů EU. Sledován a hodnocen bude zejména vývoj počtu, druhů a četnosti porušování nově pozměněných předpisů v sociální oblasti, zejména prostřednictvím zpráv o provádění založených na článku 17 nařízení (ES) č. 561/2006. Tento článek vyžaduje, aby členské státy oznamovaly každé dva roky potřebné údaje, aby Komise mohla každé dva roky vypracovat zprávu jak o uplatňování tohoto nařízení, tak i o vývoji v dotčené oblasti. Kromě toho bude jak hospodářské dopady a dopady na pracovní podmínky, tak i spokojenost řidičů monitorovat a hodnotit Eurostat a/nebo specializované průzkumy.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Návrh zavádí omezený počet změn nařízení (ES) č. 561/2006 takto:

- v článku 4 se mění písmeno n) s cílem aktualizovat odkaz na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 684/92¹⁹;
- v článku 4 se vkládá nové písm. n) bod a) s cílem zavést nezbytnou definici příležitostné osobní dopravy, jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 1073/2009, a vyjasnit, že tato definice zahrnuje vnitrostátní i mezinárodní dopravu;
- v článku 7 se doplňuje nový odstavec, který umožňuje řidičům zajišťujícím příležitostnou osobní dopravu, aby si rozdělili povinnou přestávku v řízení na tři samostatné přestávky v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, a to navíc ke stávající možnosti rozdělit přestávku na dvě samostatné přestávky po 15 a 30 minutách;
- v čl. 8 odst. 2 se doplňuje nový odstavec, který umožňuje řidičům zajišťujícím jednorázovou příležitostnou osobní dopravu v trvání 8 nebo více dnů odložit začátek denní doby odpočinku o 1 hodinu, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin, nebo odložit začátek denní doby odpočinku o 2 hodiny, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 5 hodin. Nový odstavec rovněž objasňuje podmínky, které musí být splněny, aby se tyto odchylky mohly uplatnit;
- v čl. 8 odst. 6a se návětí a písmeno a) mění tak, aby se možnost odložení týdenní doby odpočinku o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku rozšířila i na vnitrostátní příležitostnou osobní dopravu.

¹⁹ 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).

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

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 předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²⁰,s ohledem na stanovisko Výboru regionů²¹,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam pro vytvoření účinného, 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. 561/2006²² se vztahují na provozovatele silniční dopravy a jejich řidiče bez ohledu na to, zda zajišťují 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

²⁰ Úř. věst. C , , s. .

²¹ Úř. věst. C , , s. .

²² 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).

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.

- (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 zajišťující 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 dob odpočinku řidičů zajišťujících 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 by proto neměla měnit stávající pravidla týkající se celkových minimálních přestávek v řízení, maximálních denních a týdenních dob řízení a maximální dvoutýdenní doby řízení.
- (7) Aby byla zajištěna jednotná definice příležitostně osobní dopravy, je nezbytné vyjasnit, že definice stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009²³ zahrnuje jak vnitrostátní, tak mezinárodní dopravu. Je rovněž vhodné aktualizovat odkaz na nařízení (ES) č. 1073/2009, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 684/92²⁴.
- (8) Větší flexibilita při plánování přestávek v řízení řidičů zajišťujících 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 zajišťují příležitostnou silniční osobní dopravu, by proto mělo být umožněno rozdělit si povinnou přestávku v řízení do tří 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 zajišťujících 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 5 hodin, nebo odložit začátek denní doby odpočinku o 2 hodiny, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin, a tuto možnost odložit začátek by měli mít pouze v případě, že zajišťují jízdy trvající 8 nebo více dnů. Tato flexibilita by měla být dále omezena pouze na jednu

²³ 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).

²⁴ 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).

výjimku během trvání dané okružní jízdy. Mělo by být rovněž možné provést ověření těchto okolností pomocí výtisku ze záznamového zařízení nebo pracovního plánu, kromě záznamů tachografu.

- (10) Omezení možnosti odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseku 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.
- (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 zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu, 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 zajišťujícího příležitostnou přepravu cestujících může být přestávka v řízení uvedená v prvním odstavci nahrazena rovněž třemi přestávkami v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, a které jsou v době řízení uvedené v prvním odstavci rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.“;

3) článek 8 se mění takto:

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

„2a. Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, může se řidič zajišťující příležitostnou osobní dopravu v trvání nejméně 8 dnů odchýlit od odst. 2 prvního pododstavce těmito způsoby:

a) odložení denní doby odpočinku nejvýše o 1 hodinu, pokud celková doba řízení za tento den nepřesáhne 7 hodin;

b) odložení denní doby odpočinku nejvýše o 2 hodiny, pokud celková doba řízení za tento den nepřesáhne 5 hodin.

Každá z odchylek uvedených v prvním pododstavci písm. a) a b) může být během jízdy uvedené v prvním pododstavci použita pouze jednou.

Řidič uvede důvod této odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí do cílového místa nebo na vhodné místo zastávky.“;

b) v odstavci 6a se návětí a písmeno a) nahrazují tímto:

„Odchylně od odstavce 6 může řidič zajišťující 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:

a) doprava trvá nepřetržitě nejméně 24 hodin;“.

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*

*Za Radu
předseda*