



Rada
Európskej únie

V Bruseli 24. mája 2023
(OR. en)

9734/23

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

**TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	24. mája 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2023) 256 final
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

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2023) 256 final.

Príloha: COM(2023) 256 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 24. 5. 2023
COM(2023) 256 final

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**

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

DŮVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Tento návrh sa týka revízie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006¹. V uvedenom nariadení sa stanovujú maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne doby prestávky a minimálne doby denného a týždenného odpočinku vodičov v odvetví komerčnej dopravy.

Nariadenie (ES) č. 561/2006 sa vzťahuje na dva druhy vodičov. Prvým typom sú vodiči vykonávajúci cestnú prepravu tovaru prostredníctvom vozidiel, ktorých maximálna prípustná hmotnosť presahuje 3,5 tony [od 1. júla 2026 sa nariadenie (ES) č. 561/2006 vzťahuje aj na vozidlá, ktorých maximálna prípustná hmotnosť presahuje 2,5 tony, keď pôsobia v medzinárodnej doprave alebo kabotážnej preprave]. Druhým typom sú vodiči vykonávajúci prepravu osôb prostredníctvom vozidiel, ktoré sú skonštruované alebo trvalo prispôbované na prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča.

Nariadenie (ES) č. 561/2006 sa uplatňuje na prevádzkovateľov cestnej dopravy a ich vodičov: i) bez ohľadu na to, či sa podieľajú na preprave osôb alebo tovaru, alebo ii) bez ohľadu na to, či v prípade prepravy osôb je doprava pravidelná alebo príležitostná. Odvetvie príležitostnej osobnej dopravy má však v porovnaní s nákladnou dopravou a pravidelnou osobnou dopravou odlišné charakteristiky. Tieto odlišné charakteristiky znamenajú, že odvetvie príležitostnej osobnej dopravy má odlišný vplyv na pracovné podmienky vodičov, a preto si vyžaduje úpravu príslušných pravidiel o časoch jazdy, minimálnych prestávkach a dobách odpočinku.

Príležitostná osobná doprava sa vyznačuje najmä vysokou sezónnosťou (vrcholy dopytu po zájazdoch v určitých ročných obdobiach, najmä počas zimných a letných dovolení). Vyznačuje sa aj rôznymi jazdnými vzdialenosťami v závislosti od turistických aktivít cestujúcich, ako sú prehliadky. Znamená to, že sa vyznačuje dlhšími prejazdenými vzdialenosťami na začiatku a na konci cesty a kratším trvaním času jazdy v mieste, kde sa uskutočňujú turistické aktivity. Odvetvie musí splniť neplánované a improvizované primerané požiadavky cestujúcich, pokiaľ ide o ďalšie zastávky, zmeny trás alebo časového plánu. Vo všeobecnosti je čas jazdy kratší ako v nákladnej doprave alebo v pravidelnej autobusovej doprave. Vodiči takisto obvykle spávajú v hoteloch a v noci jazdia len zriedka. Vodiči zároveň môžu počas pracovného času podliehať niektorým ďalším činnostiam, ktoré často vyplývajú z interakcie s cestujúcimi, napríklad poskytovanie poradenstva.

V odvetví príležitostnej osobnej dopravy sa už mnoho rokov spochybňovala primeranosť súčasných pravidiel. Primeranosť súčasných pravidiel bola v roku 2017 aj predmetom hodnotenia *ex post* týkajúceho sa právnych predpisov EÚ v sociálnej oblasti v cestnej doprave² v rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT).

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).

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

Po hodnotení sa však Komisia pri príprave legislatívneho návrhu rozhodla najprv riešiť najnaliehavejšie problémy vodičov vykonávajúcich nákladnú dopravu, ako sú dlhé obdobia mimo domova a neprimerané pracovné podmienky a podmienky odpočinku. Návrh revízie nariadenia (ES) č. 561/2006, ktorý Komisia prijala v rámci balíka mobility I 31. mája 2017³, sa preto nezaoberal konkrétnymi problémami, ktorým čelia vodiči pracujúci v príležitostnej osobnej autobusovej a autokarovej doprave. Spoluzákonnodarcovia však o tejto otázke diskutovali a pri prijímaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054⁴ sa rozhodlo o vložení článku 8 ods. 10 do nariadenia (ES) č. 561/2006. V uvedenom článku sa od Komisie vyžadovalo, aby posúdila, či by bolo možné prijať vhodnejšie pravidlá pre vodičov pôsobiacich v príležitostnej doprave v rámci prepravy osôb, ako sa vymedzuje v článku 2 bode 4 nariadenia (ES) č. 1073/2009⁵.

Posúdenie vplyvu vykonané na účely tejto iniciatívy⁶ potvrdilo, že súčasné pravidlá sú do určitej miery nevhodné pre odvetvie príležitostnej osobnej dopravy. Doby odpočinku a prestávky sa často vyžadujú, keď ich vodiči nepotrebujú, čo im znemožňuje organizovať a vykonávať cesty podľa želania zákazníkov alebo počas rušných sezónnych období. Môže to ovplyvňovať príjmy vodičov, najmä príjmy samostatne zárobkovo činných vodičov. Súčasná pravidlá negatívne ovplyvňujú aj pracovné podmienky vodičov, pretože nemôžu čerpať prestávky vo vhodnom čase a nemôžu minimalizovať noci strávené mimo domova. To zase ovplyvňuje úroveň stresu a únavy vodičov, znižuje prítťaživosť vodičského povolania a ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky.

Okrem toho v súčasnosti existujú nerovnaké podmienky medzi poskytovateľmi príležitostnej medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej dopravy. Dôvodom je skutočnosť, že v prípade príležitostnej dopravy, ktorá sa uskutočňuje len v rámci jedného členského štátu, sa nemôže uplatňovať dvanásťdňová výnimka (t. j. odloženie doby týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24 hodín nasledujúcich po predchádzajúcej dobe pravidelného týždenného odpočinku) stanovená v článku 8 ods. 6 písm. a) nariadenia (ES) č. 561/2006, ako je stanovená pre medzinárodnú dopravu. Napríklad v prípade diaľkovej cesty v rámci Nemecka nie je nárok na dvanásťdňovú výnimku, zatiaľ čo v prípade cesty medzi Belgickom a Luxemburskom je nárok na uvedenú výnimku, hoci medzi týmito dvoma akciami nemusí byť žiadny rozdiel, pokiaľ ide o vzdialenosť a trvanie.

Z uvedeného dôvodu je cieľom tohto návrhu: i) zabezpečiť flexibilnejšie rozloženie prestávok a dôb odpočinku a ii) stanoviť rovnaké zaobchádzanie v prípade medzinárodnej a vnútroštátnej príležitostnej osobnej dopravy. Nezavádzajú sa v ňom žiadne zmeny minimálneho trvania prestávok, ani dôb odpočinku, ani maximálnych časov jazdy. Má sa ním teda zabezpečiť efektívna a vysokokvalitná príležitostná preprava osôb a zlepšiť pracovné a jazdné podmienky vodičov, najmä minimalizovať ich stres a únavu.

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 1).

⁵ 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).

⁶ SWD(2023) 137 final.

- **Súlاد s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Tento návrh revízie nariadenia (ES) č. 561/2006 je v súlade s politikou Únie v oblasti cestnej dopravy, a najmä s príslušnými pravidlami, ktoré tvoria rámec vnútorného trhu Únie pre cestnú dopravu. Predovšetkým je v súlade s nariadením (EÚ) č. 165/2014 o tachografoch v cestnej doprave⁷, so smernicou 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave⁸ a so smernicou 2006/22/ES o minimálnych podmienkach vykonávania právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy⁹. Návrh je v súlade aj s nariadením (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy.

- **Súlاد s ostatnými politikami EÚ**

Návrh revízie nariadenia (ES) č. 561/2006 je plne v súlade so stratégiou pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu¹⁰. Touto stratégiou sa vyzýva na pomoc odvetviu dopravy a súvisiacim odvetviám v hodnotovom reťazci – ako sú cestovné kancelárie a prevádzkovatelia cestovného ruchu – aby sa lepšie spamätali z pandémie COVID-19 a stali sa odolnejšími, čím sa pomáha rozvoju atraktívnejšieho pracovného prostredia pre pracovníkov v doprave. Okrem toho je iniciatíva v súlade s ostatnými politikami EÚ, najmä s opatreniami na zaistenie bezpečnosti cestnej premávky.

V širšom zmysle návrh prispieva k jednému z cieľov v oblasti udržateľného rozvoja, ktoré sa EÚ zaviazala splniť v rámci Agendy 2030, konkrétne ide o cieľ 8 týkajúci sa podpory hospodárskeho rastu, produktívnej zamestnanosti a dôstojnej práce¹¹.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Týmto návrhom sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, a preto vychádza z rovnakého právneho základu, a to z článku 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ sa Únia delí s členskými štátmi o právomoci v oblasti regulácie dopravy. Existujúce pravidlá však môže zmeniť len zákonodarca Únie.

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁸ 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).

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

¹⁰ Oznámenie Komisie, *Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti*, prijaté 9. decembra 2020 [COM(2020) 789 final].

¹¹ Oznámenie Komisie, *Ďalšie kroky smerom k udržateľnej budúcnosti Európy: Európske opatrenia zamerané na udržateľnosť*, prijaté 22. novembra 2016 [COM(2016) 739 final].

Bez opatrenia na úrovni Únie by zistené problémy s najväčšou pravdepodobnosťou pretrvávali. Takéto problémy nemôžu členské štáty riešiť samostatne, a to vzhľadom na ich cezhraničnú povahu a skutočnosť, že pravidlá o prestávkach a minimálnych dobách denného a týždenného odpočinku, ktoré sa majú zmeniť, sú v súčasnosti stanovené v právnych predpisoch Únie. Opatrenie na úrovni Únie je preto odôvodnené.

- **Proporcionalita**

Návrh neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na vyriešenie zistených problémov: i) neprimeraných pracovných podmienok vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu a ii) nerovnakých podmienok medzi vnútroštátnou a medzinárodnou príležitostnou cestnou osobnou dopravou.

Ako sa uvádza v oddiele 8.1 posúdenia vplyvu, návrhom sa vykonáva možnosť politiky, ktorá sa považuje za najvhodnejšie a najprimeranejšie riešenie. Návrhom sa zabezpečuje rovnováha medzi zlepšením pracovných podmienok a podmienok odpočinku pre vodičov, pričom sa prevádzkovateľom dáva možnosť, aby dopravu organizovali čo najefektívnejšie, a zabezpečuje sa ním aj účinné a konzistentné cezhraničné presadzovanie existujúcich predpisov.

- **Výber nástroja**

Keďže sa týmto návrhom mení platné nariadenie, je vybraným nástrojom takisto nariadenie. Vzhľadom na obmedzený počet navrhovaných zmien nie je potrebné ani primerané prepracovať znenie nariadenia.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Nariadenie (ES) č. 561/2006 bolo predmetom hodnotenia *ex post*, ktoré sa uzavrelo 31. mája 2017¹² a vykonalo sa v rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT).

Pri hodnotení *ex post* sa v podstate dospelo k záveru, že niektoré pravidlá týkajúce sa organizácie časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku nemusia byť vhodné pre odvetvie príležitostnej osobnej dopravy, a to z dôvodu jeho špecifických osobitostí a potrieb.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Tento návrh nasleduje po komplexnej konzultácii so zainteresovanými stranami, ktorá sa uskutočnila v priebehu rokov 2021 a 2022.

Komisia v období od 21. januára 2021 do 18. februára 2021 vykonala verejnú konzultáciu o úvodnom posúdení vplyvu¹³. Spolu došlo 87 odpovedí od subjektov verejného sektora, zainteresovaných strán z odvetvia, odborových zväzov, vodičov a verejnosti. Spätná väzba vo všeobecnosti upozornila na problém s existujúcimi pravidlami pre príležitostnú cestnú osobnú dopravu. Potom v období od 23. novembra 2021 do 18. februára 2022 prebiehala otvorená

¹² SWD(2017) 184 final.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Vodici-autobusov-a-autokarov-pravidla-EU-o-casoch-jazdy-a-odpocinku_sk.

verejná konzultácia trvajúca 12 týždňov, v rámci ktorej bolo doručených celkovo 170 príspevkov. Touto konzultáciou sa získali cenné informácie o výzvach, ktorým čelí odvetvie a jeho aktéri, a o voľbe respondentov v prípade konkrétnych politických opatrení. V priebehu podpornej štúdie, ktorú vykonal externý dodávateľ, sa uskutočnili ciele konzultácie so zainteresovanými stranami s cieľom získať konkrétne a podrobné postrehy: i) o tom, ako funguje príležitostná cestná osobná doprava; ii) o problémoch spojených s existujúcimi právnymi predpismi a iii) o stanoviskách zainteresovaných strán k možným politickým opatreniam. Externý dodávateľ napokon vykonal tri prípadové štúdie, ktoré sa zamerali na malých, stredných a veľkých prevádzkovateľov v rôznych členských štátoch. V rámci jednotlivých konzultačných činností sa vstupy požadovali najmä od týchto druhov zainteresovaných strán: záujmové združenia, prevádzkovatelia autobusovej a autokarovej dopravy, odborové zväzy, jednotliví vodiči a subjekty verejného sektora.

V rámci komplexnej konzultácie sa zistilo, že názory na súčasné pravidlá a potenciálne zmeny týchto pravidiel sa značne líšia – medzi zamestnávateľmi a zamestnancami, ako aj medzi malými spoločnosťami a veľkými spoločnosťami. Odborové zväzy a väčšina (zamestnaných) vodičov boli z väčšej časti proti zavedeniu novej flexibility pri organizácii práce a pri dobách odpočinku pre vodičov autobusov a autokarov, a to z toho dôvodu, že sa domnievali, že takéto zmeny by viedli k zhoršeniu pracovných podmienok. Napriek tomu vodiči prejavili ochotu podporiť niektoré zmeny v pravidlách, napríklad: i) rozšírenie dvanásťdňovej výnimky na vnútroštátne príležitostné cesty a ii) hoci v menšom rozsahu, úpravy pravidiel o prestávkach a rozdelení povinných prestávok. Najväčší nesúhlas sa týkal zmien rozloženia dôb denného a týždenného odpočinku. Na rozdiel od toho väčšina prevádzkovateľov autobusovej a autokarovej dopravy a ich zástupcov uprednostňuje rozsiahle zmeny pravidiel o rozložení prestávok a o dobách denného a týždenného odpočinku s cieľom riešiť osobitosti tohto odvetvia a lepšie vyhovieť potrebám cestujúcich. V návrhu sa zohľadňujú odlišné prijaté vstupy a jeho cieľom je dosiahnuť rovnováhu medzi zistenými problémami a oprávnenými záujmami zainteresovaných strán, s ktorými sa konzultovalo.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Externý dodávateľ pomohol Komisii vypracovaním štúdie¹⁴ na podporu posúdenia vplyvu, ktoré je základom tohto návrhu. Štúdiou sa Komisii poskytli cenné postrehy týkajúce sa najmä navrhovania možností politiky, posúdenia ich environmentálnych, hospodárskych a sociálnych vplyvov a získavania názorov priamo ovplyvnených zainteresovaných strán.

- **Posúdenie vplyvu**

Tento návrh je podporený posúdením vplyvu, ku ktorému výbor pre kontrolu regulácie 16. decembra 2022 prijal kladné stanovisko s výhradami¹⁵. Všetky hlavné pripomienky výboru sa riešili v revidovanej verzii správy o posúdení vplyvu¹⁶.

V posúdení vplyvu sa zvažovali tri možnosti politiky, z ktorých každá obsahovala súbor politických opatrení. Možnosti politiky sa líšili z hľadiska: i) flexibility poskytnutej v prípade prestávok; ii) kritérií oprávnenosti na odloženie dôb denného odpočinku a iii) potreby prispôsobiteľných dôb týždenného odpočinku. Všetky tieto možnosti politiky, ktoré sa majú vzťahovať len na príležitostnú cestnú osobnú dopravu, majú legislatívnu povahu. Možnosti

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEML>.

¹⁵ SEC(2023) 197 final.

¹⁶ SWD(2023) 137 final.

zahŕňajú: i) obmedzené prispôsobenie sa príležitostnej cestnej osobnej doprave v prípade možnosti politiky A; ii) flexibilnejšie systémy a opatrenia pre prestávky a pre doby denného a týždenného odpočinku v prípade možnosti C a iii) poloflexibilný prístup v prípade možnosti B.

Konkrétnejšie by sa prvou možnosťou politiky (ďalej len „možnosť politiky A“) vodičom umožnilo rozdeliť si prestávky na 30 a 15-minútové časové úseky alebo na časové úseky po 15 minútach. Umožnilo by sa aj odloženie začiatku doby denného odpočinku o jednu hodinu, ak celková denná doba jazdy v daný deň nepresahuje sedem hodín, alebo odloženie o dve hodiny, ak celková denná doba jazdy nepresahuje päť hodín. Tieto výnimky by boli možné len raz počas cesty trvajúcej osem alebo viac dní. Možnosťou politiky A by sa okrem toho zosúlادili pravidlá pre príležitostnú osobnú dopravu, ktorá sa uskutočňuje výlučne v rámci jednej krajiny, s pravidlami pre medzinárodnú dopravu tým, že by sa ňou umožnilo odloženie doby týždenného odpočinku až o 12 po sebe idúcich 24-hodinových období nasledujúcich po predchádzajúcej pravidelnej dobe týždenného odpočinku (tzv. dvanásťdňová výnimka).

Druhou možnosťou politiky (ďalej len „možnosť politiky B“) by sa vodičom umožnilo rozdeliť si prestávky úplne flexibilným spôsobom. Takisto by sa ňou vodičom umožnilo odložiť začiatok doby denného odpočinku o jednu hodinu, ak celková denná doba jazdy v daný deň nepresahuje sedem hodín, alebo odložiť dobu denného odpočinku o dve hodiny, ak celková denná doba jazdy nepresahuje päť hodín. Tieto výnimky by boli možné len dvakrát počas cesty trvajúcej osem alebo viac dní. Možnosťou politiky B by sa okrem toho umožnilo vodičom pôsobiacim v príležitostnej cestnej osobnej doprave, ktorá trvá najmenej osem dní, rozložiť si doby týždenného odpočinku na desať po sebe idúcich týždňov.

Aj treťou možnosťou politiky (ďalej len „možnosť politiky C“) by sa vodičom umožnilo rozdeliť si prestávky úplne flexibilným spôsobom. Takisto by sa ňou vodičom umožnilo odložiť začiatok dôb denného odpočinku o jednu hodinu, ak celková denná doba jazdy v daný deň nepresahuje sedem hodín, alebo odložiť dobu denného odpočinku o dve hodiny, ak celková denná doba jazdy nepresahuje päť hodín. Uvedené výnimky by boli neobmedzené, pokiaľ ide o to, koľkokrát by sa mohli využiť počas cesty trvajúcej osem alebo viac dní. Možnosťou politiky C by sa okrem toho umožnilo využívať dvanásťdňovú výnimku aj pre vnútroštátnu príležitostnú osobnú dopravu, ale touto možnosťou politiky by sa odstránila aj podmienka „jednotlivej príležitostnej dopravy“¹⁷ a povinnosť čerpať dve doby pravidelného týždenného odpočinku po využití dvanásťdňovej výnimky.

Uprednostňovanou možnosťou je možnosť politiky A, keďže sa považuje za najúčinnnejšiu a najkonzistentnejšiu možnosť politiky vzhľadom na cieľ nariadenia (ES) č. 561/2006, ktorým je zlepšenie pracovných podmienok. Je to tak aj napriek nižšiemu pomeru prínosov a nákladov v porovnaní s možnosťou politiky C a možnosťou politiky B. Pokiaľ však ide o dosiahnutie rovnováhy medzi opatreniami poskytujúcimi väčšiu flexibilitu pri organizovaní prestávok a dôb odpočinku na jednej strane a zachovaním pracovných podmienok vodičov na druhej strane, možnosť politiky A sa považuje za primeranejšiu ako možnosť politiky B a možnosť politiky C.

Uprednostňovaná možnosť nemá vplyv na celkové minimálne prestávky, ani na maximálne denné a týždenné časy jazdy, ani na minimálne doby denného a týždenného odpočinku.

¹⁷ Jednotlivá príležitostná doprava v kontexte článku 8 ods. 6a nariadenia (ES) č. 561/2006 znamená, že vodiči môžu vykonať iba jednu cestu v priebehu 12 dní, aby mohli odložiť dobu týždenného odpočinku na koniec dvanásteho dňa.

V navrhovaných opatreniach podľa uprednostňovanej možnosti sa stanovuje len: i) flexibilita pri rozložení prestávok a dôb denného odpočinku a ii) použiteľnosť dvanásťdňovej výnimky v prípade vnútroštátnej príležitostnej osobnej dopravy.

Všetky tri možnosti politiky vedú k čistým prínosom v porovnaní so základným scenárom. Čisté prínosy sa odhadujú ako najvyššie v rámci možnosti politiky C (od 171,3 milióna EUR do 242,2 milióna EUR), po ktorej nasleduje možnosť politiky B (od 100,4 milióna EUR do 206,8 milióna EUR) a možnosť politiky A (od 100,4 milióna EUR do 135,8 milióna EUR). Úspory nákladov na prispôsobenie prevádzkovateľov autobusovej a autokarovej dopravy v rámci možnosti politiky A sa odhadujú na 106,4 milióna EUR až 141,9 milióna EUR (vyjadrené v súčasnej hodnote) v rokoch 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom. Možnosť politiky B by viedla k úsporám nákladov na prispôsobenie od 106,4 milióna EUR do 212,8 milióna EUR a možnosť politiky C by viedla k úsporám nákladov na prispôsobenie od 177,3 milióna EUR do 248,3 milióna EUR. Očakáva sa, že úspory nákladov dosiahnu svoj maximálny účinok v prvých dvoch rokoch vykonávania nových pravidiel a potom sa budú časom postupne znižovať, pričom sa očakáva, že úspory budú z dlhodobého hľadiska (do roku 2050) nulové v porovnaní so základným scenárom.

Nebolo možné kvantifikovať sociálne vplyvy uprednostňovanej možnosti, a to najmä z dôvodu malej veľkosti odvetvia príležitostnej osobnej dopravy a nedostatku dostupných údajov o tomto odvetví. Preto bolo možné len kvalitatívne posúdenie vplyvu na pracovné podmienky. Aj vplyvy na životné prostredie sa posúdili ako mierne pozitívne, nebolo však možné ich kvantifikovať. Vypočítaný pomer prínosov a nákladov preto nevyjadruje vplyv na pracovné podmienky alebo na životné prostredie a kvantitatívne a kvalitatívne posúdenia sa musia skombinovať, aby bolo možné dospieť k úplne informovanému názoru.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Návrhom revízie nariadenia (ES) č. 561/2006, a to prispôbením súčasných pravidiel špecifikám odvetvia príležitostnej osobnej dopravy, sa prevádzkovateľom a vodičom uľahčí organizácia efektívnych a vysokokvalitných služieb. Bude to mať pozitívny vplyv na ich podnikateľskú výkonnosť, a to aj úsporami nákladov a lepšou ponukou služieb. Čisté úspory nákladov podnikov sa podľa návrhu odhadujú na 105,8 milióna EUR až 141,3 milióna EUR (vyjadrené v súčasnej hodnote) v rokoch 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom. Z navrhovaných opatrení budú mať najväčší prospech MSP, ktoré majú tendenciu fungovať s obmedzeným počtom vodičov a autobusov. Verejným správam môžu vzniknúť určité obmedzené náklady na oboznámenie sa s novými pravidlami, ktoré sa odhadujú na 5,4 milióna EUR (vyjadrené v súčasnej hodnote) v rokoch 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom. Zároveň sa vyriešením súčasných problémov s dodržiavaním predpisov očakávajú pozitívne vplyvy, hoci tieto prínosy nebolo možné kvantifikovať.

- **Základné práva**

Týmto návrhom sa prispieva k cieľom Charty základných práv Európskej únie¹⁸, a najmä jej článku 31, ktorým sa stanovuje právo na spravodlivé a primerané pracovné podmienky. Je to tak pre to, že od návrhu sa očakáva zlepšenie pracovných podmienok príležitostných vodičov autobusov a autokarov tým, že sa umožní obmedzená, ale potrebná flexibilita v rámci určitých pravidiel, ktoré sa týkajú prestávok a dôb denného a týždenného odpočinku.

¹⁸ Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 2.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

• Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Uplatňovanie a účinnosť tejto iniciatívy sa budú monitorovať prostredníctvom kombinácie vnútroštátnych správ o vykonávaní a analýzy údajov organizácií EÚ na presadzovanie práva a databázových zdrojov EÚ. Najmä vývoj počtu, druhov a frekvencie porušení práve zmenených pravidiel v sociálnej oblasti sa bude monitorovať a hodnotiť prostredníctvom správ o vykonávaní podľa článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006. V tomto článku sa od členských štátov vyžaduje, aby každé dva roky oznamovali potrebné informácie, aby Komisia mohla každé dva roky vypracovať správu o uplatňovaní nariadenia a o vývoji v danej oblasti. Okrem toho sa hospodársky vplyv, ako aj vplyv na pracovné podmienky a pohodu vodičov bude monitorovať a hodnotiť na základe údajov Eurostatu a/alebo špecializovaných prieskumov.

• Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

Návrhom sa zavádza tento obmedzený počet zmien nariadenia (ES) č. 561/2006:

- v článku 4 sa mení písmeno n) s cieľom aktualizovať odkaz na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009, ktorým sa zrušilo nariadenie Rady (EHS) č. 684/92¹⁹,
- v článku 4 sa vkladá nové písmeno na) s cieľom zaviesť potrebné vymedzenie pojmu príležitostnej osobnej dopravy, ako sa uvádza v nariadení (ES) č. 1073/2009, a s cieľom vysvetliť, že uvedené vymedzenie pojmu sa vzťahuje na vnútroštátnu aj na medzinárodnú dopravu,
- v článku 7 sa dopĺňa nový odsek s cieľom umožniť vodičom vykonávajúcim príležitostnú osobnú dopravu rozdeliť si povinnú prestávku na tri samostatné prestávky, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, a to popri existujúcej možnosti rozdeliť si prestávku na dve samostatné prestávky trvajúce 15 a 30 minút,
- v článku 8 ods. 2 sa dopĺňa nový odsek s cieľom umožniť vodičom vykonávajúcim jednotlivú príležitostnú osobnú dopravu trvajúcu osem alebo viac dní odložiť začiatok doby denného odpočinku o jednu hodinu, ak celková denná doba jazdy v daný deň nepresahuje sedem hodín, alebo odložiť začiatok doby denného odpočinku o dve hodiny, ak celková denná doba jazdy nepresahuje päť hodín. V novom odseku sa takisto vysvetľujú podmienky, ktoré sa majú splniť v prípade uplatňovania takýchto výnimiek,
- v článku 8 ods. 6 písm. a) sa úvodná veta, ako aj písmeno a) menia tak, aby sa rozšírila možnosť odloženia doby týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24-hodinových období nasledujúcich po predchádzajúcej dobe pravidelného týždenného odpočinku na vnútroštátnu príležitostnú osobnú dopravu.

¹⁹ 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).

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

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 výboru²⁰,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²¹,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (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. 561/2006²² 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

²⁰ Ú. v. EÚ C , , s. .

²¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

²² 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).

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.

- (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 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 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.
- (7) Na zabezpečenie jednotnej definície príležitostnej osobnej dopravy je potrebné vysvetliť, že definícia uvedená v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009²³ 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. 684/92²⁴.
- (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 tri 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 alebo dve hodiny v prípadoch, keď čas jazdy v daný deň nepresiahol päť alebo sedem hodín, a začiatok by mali odložiť len v prípade vykonávania ciest trvajúcich osem

²³ 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).

²⁴ 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).

alebo viac dní. Takáto flexibilita by mala byť ďalej obmedzená len na jednu z každej výnimky počas trvania cesty. Okrem záznamov z tachografu by sa takéto okolnosti mali dať kontrolovať aj pomocou výťažku zo záznamového zariadenia alebo rozpisu služieb.

- (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 prejednú vzdialenosť alebo dĺžku trvania alebo služby poskytované cestujúcim. Z tejto možnosti by preto mala mať prospech aj príležitostná vnútroštátna osobná doprava.
- (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, nemôžu v dostatočnej miere dosiahnuť členské štáty, ale možno ich z dôvodu povahy cieľov lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže 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 tromi prestávkami, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, rozloženými počas doby jazdy uvedenej v prvom odseku, a to tak, aby bol dodržaný prvý odsek.“

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 príležitostnú osobnú dopravu v trvaní najmenej osem dní sa môže odchýliť od odseku 2 prvého pododseku týmito spôsobmi:

a) odloženie doby denného odpočinku najviac o jednu hodinu za predpokladu, že celkový súhrnný čas jazdy za uvedený deň nepresiahol sedem hodín;

b) odloženie doby denného odpočinku najviac o dve hodiny za predpokladu, že celkový súhrnný čas jazdy za uvedený deň nepresiahol päť hodín.

Každá z výnimiek uvedených v prvom pododseku písmenách a) a b) sa môže počas cesty uvedenej v prvom pododseku použiť iba raz.

Vodič uvedie dôvod tejto výnimky ručne v záznamovom liste záznamového zariadenia, na výtlačku zo záznamového zariadenia alebo v rozpise služieb najneskôr po príchode na miesto určenia alebo na miesto vhodné na zastavenie.“;

b) V odseku 6a sa úvodná veta a písmeno a) nahrádzajú takto:

„Odchylne 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:

a) doprava trvá nepretržite najmenej 24 hodín;“.

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*