

Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES, pokud jde o řidičské průkazy, které obsahují funkce karty řidiče

KOM(2011) 710 v konečném znění – 2011/0327 (COD)

(2012/C 143/28)

Zpravodaj: **pan SIMONS**

Dne 17. listopadu a 14. prosince 2011 se Evropský parlament a Rada resp., v souladu s články 91 a 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES, pokud jde o řidičské průkazy, které obsahují funkce karty řidiče

KOM(2011) 710 v konečném znění – 2011/0327 (COD).

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 3. února 2012.

Na 478. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 22. a 23. února 2012 (jednání dne 22. února 2012), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 122 hlasy pro, 5 hlasů bylo proti a 12 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Za účelem jednotné úpravy právních předpisů by bylo dle Výboru vhodnější zvolit formu nařízení a ne směrnice, aby se zamezilo vlastním interpretacím členských států.

1.2 Výbor souhlasí s hlavním cílem návrhu Komise, jímž je sloučení karet řidiče s řidičskými průkazy, což má vést k lepšímu uplatňování sociálních předpisů v oblasti doby řízení a odpočinku, připomíná však, že než bude možné vytvořit jednoznačné, proveditelné a účinné předpisy, je nutné vyřešit řadu problémů, jež jsou neúplně vyjmenovány v odstavci 4.

1.3 Pokud by řešení těchto problémů nebylo nalezeno, doporučuje Výbor provést studii o slučitelnosti stávajících příslušných právních předpisů a tyto následně změnit tak, aby nedošlo ke ztrátě funkčnosti všech generací digitálních tachografů. Bylo by vhodné, aby do této studie byli zapojeni sociální partneři, výrobci tachografů a kontrolní orgány.

1.4 Výbor má pochyby ohledně snížení administrativní zátěže ve výši 100 milionů EUR ročně, jež zmiňuje Komise. Výbor se domnívá, že tento výpočet musí být podložen solidními údaji, jež posouzení dopadu Komise neposkytuje v dostatečné míře.

1.5 Výbor doporučuje, aby – pokud skutečně dojde ke sloučení karet řidiče s řidičskými průkazy – došlo k účinným dohodám nejen se zeměmi, jež jsou členy AETR, ale i s třetími zeměmi, aby se příslušné předpisy uplatňovaly a kontrolovaly jednotně a spravedlivě.

1.6 Výbor se domnívá, že Komise by měla vyjasnit, jak chce vyřešit problémy uvedené v odstavci 4 související se sloučením karet řidiče s řidičskými průkazy prostřednictvím použití mikročipu. Možným řešením by byla instalace dvou nezávislých mikročipů do řidičského průkazu, ačkoli velmi pravděpodobně nevyřeší všechny problémy.

2. Úvod

2.1 Dne 11. listopadu 2011 předložila Komise Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES, pokud jde o řidičské průkazy, které obsahují funkce karty řidiče (KOM(2011) 710 v konečném znění. Evropský parlament a Rada v souladu s články 91 a 304 SFEU požádaly Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování stanoviska k tomuto tématu.

2.2 Výbor vítá, že byl požádán o vypracování stanoviska v této oblasti, neboť se domnívá, že projednávání téma je důležité pro uplatňování lepších sociálních předpisů v oblasti profesionální osobní dopravy a silniční nákladní dopravy.

2.3 Návrh Komise navazuje na návrh Komise, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě („nařízení o tachografech“) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o době řízení a odpočinku řidičů.

2.4 V souvislosti s nařízeními uvedenými v odstavci 2.3 přijal Výbor na svém plenárním zasedání dne 7. prosince 2011 stanovisko ⁽¹⁾, v němž se již zmínil o předkládaném návrhu: „Výbor hodnotí kladně záměr Komise spojit funkci

⁽¹⁾ Úř. věst. C 43, 15.2.2012, s. 79–81.

karty řidiče s funkcí řidičského průkazu, čímž se má zvýšit bezpečnost systému a podstatně snížit administrativní zátěž, bude-li to v praxi možné.“

2.5 Návrh Komise se týká sloučení karet řidiče s řidičskými průkazy, což by podle Komise mělo omezit možnost podvodů a zároveň dlouhodobě snižovat výdaje, neboť místo dvou dokladů by se získával a vydával pouze jeden. Komise odhaduje, že by se tímto způsobem ušetřilo přibližně 100 milionů EUR ročně.

3. Obecné připomínky

3.1 Výbor je zastáncem harmonizace předpisů, aby se tak zamezilo v maximální míře nedorozuměním z důvodu jejich rozdílných výkladů. Komise předložila svůj návrh formou směrnice, pravděpodobně z důvodu, že předpisy týkající se řidičského průkazu jsou také obsaženy ve směrnici, což dává jednotlivým členským státům prostor pro vlastní výklad. Výbor si klade otázku, zda by návrh nařízení nebyl vhodnější.

3.2 Výbor souhlasí s hlavním cílem návrhu Komise, čímž je lepší prosazování sociálních předpisů v silniční dopravě a současně snížení množství podvodů a administrativní zátěže, Výbor se však domnívá, že je třeba nejdříve vyřešit několik problémů, které jsou uvedeny v odstavci 4.

3.3 Co se týká úspor administrativní zátěže, jež Komise na základě posouzení dopadu odhaduje na 100 milionů EUR ročně, Výbor se domnívá, že samotné sloučení karet řidiče s řidičskými průkazy ještě samo o sobě není zárukou těchto úspor. Sloučení dokumentů neznamená per se větší účinnost a úsporu nákladů.

3.4 Výbor si klade otázku, zda návrh Komise na sloučení karet řidiče s řidičskými průkazy poskytuje dostatečné záruky pro řidiče, když pojedou do zemí AETR (Evropská dohoda o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě) mimo EU a budou kontrolováni. Nejdříve je nutné stanovit, že při zavedení nových právních předpisů musí být vytvořeny jasné dohody o prosazování a kontrole předpisů, a to nejen s ostatními zeměmi AETR, ale i se zeměmi, jež nejsou členy AETR.

3.5 Pokud by nebylo nalezeno jasné řešení všech problémů souvisejících s návrhem Komise, které jsou uvedeny mimo jiné

v tomto odstavci a v odstavci následujícím, doporučuje Výbor provést studii o slučitelnosti stávajících příslušných právních předpisů a tyto následně změnit tak, aby nedošlo ke ztrátě funkčnosti všech generací digitálních tachografů. Bylo by vhodné, aby do toho byli zapojeni všichni příslušní aktéři, tedy sociální partneři, výrobci tachografů a kontrolní orgány.

4. Konkrétní připomínky

4.1 Komise nevysvětluje dle Výboru dostatečně jasně, jak chce vyřešit problémy spojené se sloučením karet řidiče s řidičskými průkazy použitím jediného mikročipu.

4.1.1 Jako příklad lze uvést překročení předpisů o době řízení a odpočinku řidičů: to by pak vedlo k odebrání řidičského průkazu. V mnoha případech by to však bylo nepřiměřené.

4.1.2 Specifikace pro mikročip pro kartu řidiče se neshodují se specifikacemi pro řidičský průkaz. Znamená to, že právní předpisy pro digitální tachografy mají být upraveny?

4.1.3 Právní předpisy pro odebrání karty řidiče a řidičského průkazu jsou odlišné. Tyto předpisy jsou stanoveny jak v právních předpisech EU, tak ve vnitrostátních předpisech a proto je obtížné je harmonizovat.

4.1.4 Řidičský průkaz je v některých zemích používán jako průkaz totožnosti. Pokud jej řidič použije k legitimaci, musí kartu vydat. Karta řidiče však během registrace, řízení či jiné činnosti nesmí být vytažena ze záznamového zařízení.

4.1.5 Některé členské státy již mají kombinaci diplomu o profesní způsobilosti řidičů a řidičského průkazu. Sloučení s kartou řidiče povede k rozšíření kombinované karty.

4.1.6 Řidičské průkazy obsahující kartu řidiče mohou mít následky na dohodu AETR. Je nutné je vyjasnit a vyřešit předtím, než bude návrh Komise přijat.

4.1.7 Podle návrhu Komise má mikročip pro řidičský průkaz obsahovat také aplikace karty řidiče. Dva druhy specifikací však představují problém. Výbor se domnívá, že řidičský průkaz by mohl obsahovat ne jeden, ale dva mikročipy.

V Bruselu dne 22. února 2012.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Staffan NILSSON