



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 27.06.2005
KOM(2005) 0301 v konečném znění

2001/0241 (COD)

STANOVISKO KOMISE

**podle čl. 251 odst. 2 třetího pododstavce písm. c) Smlouvy o ES
ke změnám navrženým Evropským parlamentem
týkajícím se společného postoje Rady v souvislosti
s návrhem**

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU
A RADY**

**o harmonizaci některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a kterým
se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a nařízení Rady (ES) č. 2135/98,**

**KTERÝM SE MĚNÍ NÁVRH KOMISE
podle čl. 250 odst. 2 Smlouvy o ES**

STANOVISKO KOMISE

**podle čl. 251 odst. 2 třetího pododstavce písm. c) Smlouvy o ES
ke změnám navrženým Evropským parlamentem
týkajícím se společného postoje Rady v souvislosti
s návrhem**

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU
A RADY**

**o harmonizaci některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a kterým
se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a nařízení Rady (ES) č. 2135/98,**

1. ÚVOD

Podle čl. 251 odst. 2 třetího pododstavce písm. c) Smlouvy o ES vyjádří Komise své stanovisko ke změnám navrženým Evropským parlamentem ve druhém čtení. Stanovisko ke 43 změnám navrženým Parlamentem uvádí Komise níže.

2. SOUVISLOSTI

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě (dokument KOM(2001)573 v konečném znění – 2001/0241 (KOD)):	12. října 2001
Datum stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru:	29. května 2001
Datum stanoviska Evropského parlamentu, po prvním čtení:	14. ledna 2003
Datum předání pozměněného návrhu dokumentu KOM(2003)0490:	11. srpna 2003
Datum přijetí společného postoje jednomyslně:	9. prosince 2004
Datum přijetí usnesení Evropským parlamentem, včetně 43 změn společného postoje, druhé čtení:	13. dubna 2005

3. CÍL NÁVRHU

Návrh Komise usiluje o zjednodušení, zprůhlednění a aktualizaci pravidel nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 31. prosince 1985¹ týkajících se přestávek a dob odpočinku pro řidiče vozidel, vzhledem k tomu, že jsou složitá, vykládaná a prováděná v členských státech různě, jakož i vzhledem k potřebě zohlednit podstatné změny v posledních 20 letech v odvětví silniční dopravy.

¹ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 1.

Pokud jde o zjednodušení, byl nahrazen složitý systém náhrad za zkrácenou denní a týdenní dobu odpočinku a byl snížen vysoký počet zvláštních podmínek pro jednotlivá odvětví. Dalšího zprůhlednění se dosahuje podstatným rozšířením počtu nových definic a zřízením výboru pro dohled nad spornými otázkami; zároveň jsou aktualizovány a více konkretizovány výjimky a odchylky tak, aby se odrazil nárůst poskytování veřejných služeb soukromým sektorem a omezilo se zneužívání. K lepšímu prosazování dochází zavedením konceptu exterritoriality pro sankce, předpokladu odpovědnosti zaměstnavatele a solidární odpovědnosti za celý řetězec dopravy.

4. STANOVISKO KOMISE KE ZMĚNÁM NAVRŽENÝM EVROPSKÝM PARLAMENTEM

4.1. Změny přijaté Komisí

Celkově je pro Komisi přijatelných 14 změn z celkového počtu 43. Tři změny lze přijmout, jak jsou navrženy: 14, 33 a 76; jedna změna – 45 – je přijatelná částečně; deset změn lze přijmout v zásadě, anebo na základě přepracování: 1, 3, 5, 7, 9, 10, 15, 26, 38 a 43.

4.1.1 Přijaté změny, které je třeba přepracovat

Ve **změně 1** se signatářské státy AETR a Společenství vyzývají, aby co nejdříve uvedly dohodu AETR v soulad s novým nařízením. Komise souhlasí s tímto cílem, bod odůvodnění by se však neměl dotknout příslušné pravomoci Společenství a členských států.

Bod odůvodnění 8

„(8) Ustanovení Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě ze dne 1. července 1970 (*AETR*) ve znění pozdějších předpisů by se měla nadále používat na silniční přepravu zboží a cestujících vozidly zaregistrovanými v jakémkoli členském státu nebo zemi, která je smluvní stranou dohody AETR, po dobu celé cesty, pokud jde o cestu mezi Společenstvím a třetí zemí s výjimkou Švýcarska a signatářských zemí Dohody o Evropském hospodářském prostoru, anebo pokud jde o cestu přes takovou zemi. ***Je žádoucí změnit dohodu AETR tak, aby byla v souladu s ustanoveními tohoto nařízení.***“

Změna 7 poukazuje na to, že by výkon ustanovení o čtrnáctidenní době řízení měl být kontrolovatelný na silnici. To je už implicitně zahrnuté v bodu odůvodnění 14. Je však žádoucí, aby existoval přímý odkaz na změnu v nařízení (EHS) 3821/85. Komise upřednostňuje postupný přístup k silniční kontrole po dobu 28 dní, což by se mělo odrazit v textu, který zní:

Bod odůvodnění 31 b) (nové znění)

„31 b) Zkušenost ukazuje, že soulad s ustanoveními tohoto nařízení, zejména pokud jde o vymezenou maximální dobu řízení během dvoutýdenního období, *a náhrady za zkrácenou týdenní dobu odpočinku*, se může provést pouze tehdy, pokud se zabezpečí vhodná a účinná kontrola v rámci silničních kontrol, alespoň v souvislosti s celým příslušným obdobím; řidiči by měli mít k dispozici alespoň 15ti denní záznamy a po 1. lednu 2008 alespoň 28 denní záznamy“

Změna 26 stanoví definici „doby řízení“. Komise by dala přednost méně složité definici, která by jednoduše obsahovala vazbu mezi tímto časovým obdobím a tím, co tachograf zaznamenal jako „řízení“, konkrétně:

Ustanovení čl. 4 bod ia) (nové znění)

„*ia) „dobou řízení“ se rozumí trvání činnosti řízení zaznamenané záznamovým zařízením definovaném v příloze 1 a příloze 1B nařízení Rady (EHS) č. 3821/85.*“

4.1.2 V zásadě přijaté změny

Změna 3. I když Komise souhlasí, že by se mělo vyvinout úsilí ke zprůhlednění a jednotnému provádění pravidel prostřednictvím navrhovaného postupu pro projednávání ve výboru, mohlo by se jednotného výkladu dosáhnout pouze prostřednictvím Evropského soudního dvora. Změněné znění:

Bod odůvodnění 13

„13) Všechny klíčové pojmy by se měly plně definovat, aby se ulehčil výklad a zabezpečilo jednotné použití tohoto nařízení. *Kromě toho by se mělo vyvinout úsilí k zabezpečení jednotného [...] provádění tohoto nařízení ze strany národních orgánů dozoru prostřednictvím výboru zřízeného článkem 24 podle článku 25.* Definice „týdne“ stanovená v tomto nařízení by řidičům neměla znemožňovat začít práci v kterýkoli den v týdnu.“

Ve **změně 5** se stanoví zvláštní bod odůvodnění pro přechodná opatření v čl. 28 odst. 2 společného postojů Rady týkajícího se ustanovení o minimálním věku řidičů. Odůvodnění by se mělo vztahovat pouze na minimální věk řidičů, a nikoli na spolujezdce řidiče.

Bod odůvodnění 29 a)

„29 písm. a) *Vzhledem k tomu, že ustanovení týkající se minimálního věku řidičů byla nyní stanovena v článku 5 směrnice 2003/59/ES1 a musí se do roku 2009 transponovat, toto nařízení má zahrnovat pouze přechodná ustanovení týkající se minimálního věku řidičů [...].*

Změna 9 zavádí přímý odkaz na současnou směrnici o minimálních úrovních výkonu tohoto nařízení a uvádí kratší časový rámec, který upřednostňuje Parlament, pro navrhovaný nárůst procentuálního podílu kontrol, jakož i potřebu zahrnout výkon pravidel o pracovním čase. Komise by mohla přijmout zahrnutí odkazu na výkon směrnice s navrhovaným nárůstem procentuálního podílu a odkazem na výkon pracovního času, ale upřednostňovala by, kdyby se ponechaly sice méně ambiciozní, ale dosažitelné termíny Rady.

Bod odůvodnění 31

„31 d) *Ustanovení čl. 2 odst. 2 směrnice 88/599/EHS stanoví, že ročně musí být zkontrolováno alespoň 1 % pracovních dnů, z čehož nejméně 15 % kontrol musí proběhnout na silnici a nejméně 25 % v provozovnách podniků. Se zřetelem na časté porušování v minulosti by se měl procentuální podíl kontrolovaných dní postupně zvýšit na alespoň 2 % od 1. ledna 2009, na 3 % od 1. ledna 2011 a na 4 % od 1. ledna 2013. Alespoň 30 % všech zkontrolovaných pracovních dnů by se mělo kontrolovat na silnicích a alespoň 50 % v provozovnách podniků, jelikož jsou tyto kontroly jediným prostředkem, jak zkontrolovat celkovou pracovní aktivitu řidiče. Kromě toho by se směrnice 88/599/EHS měla pozměnit tak, aby se kontroly také vykonávaly, pokud jde o směrnici 2002/15/ES.*“

Ve **změně 10** se podporuje myšlenka, aby ustanovení týkající se digitálního tachografu a jeho zavedení byla sladěna s ustanoveními navrženého nařízení. Komise sleduje tento cíl a domnívá se, že stávajícím datem zavedení dne 5. srpna 2005 se zabezpečí, aby vozidla

vybavená digitálním tachografem byla na trhu včas a mohla se využívat v souladu s navrhovanými pravidly.

Bod odůvodnění 31 e) (nové znění)

„31 e) **Provádění** ustanovení týkajících se digitálního tachografu **by se mělo uskutečnit tak, aby se doplnilo provádění** tohoto nařízení s cílem dosáhnout optimální účinnosti ve sledování a výkonu sociálních právních předpisů týkajících se silniční dopravy.“

Změna 15 stanoví odchylku pro traktory s maximální rychlostí 40 km/h, ale řadí je do definice podle článku 4. Komise může souhlasit s tím, že budou zemědělské a lesní traktory s omezenou nejvyšší rychlostí vyňaty, ale nemůže souhlasit se všeobecným vynětím hnacích vozidel, které zahrnuje souvislost s článkem 4.

Ustanovení čl. 3 ba) (nové znění)

„ba) **zemědělské nebo lesní traktory** s maximální povolenou rychlostí, která nepřekračuje 40 kilometrů za hodinu;“

Změnou 38 se odstraňují národní výjimky pro speciální vozidla přepravující cirkus a lunapark. Komise by toto mohla v zásadě schválit na základě toho, že by všeobecná výjimka mohla být vhodnější než národní výjimka pro tato vozidla, jelikož některá mohou překračovat národní hranice během své práce. Uvádí však, že Parlament nestanovil všeobecnou výjimku, a proto má v úmyslu odstranit výjimku nebo odchylku, vztahující se na tato vozidla. Komise by byla proti tomuto přístupu z praktických důvodů, protože je silniční přeprava těmito vozidly vedlejší činností; taková přeprava musí být nutně relativně pomalá a nebude podléhat konkurenčnímu tlaku. Komise proto znovu vkládá tuto kategorii jako všeobecnou výjimku:

Ustanovení čl. 3 ba) (nové znění)

„ba) **specializovaná vozidla přepravující cirkus a lunapark;**“

Změna 43 stanoví, že členské státy určí společný okruh porušování právních předpisů založený na návrhu Komise, který se bude rozdělovat do kategorií podle závažnosti. Členské státy stanoví pokuty za tato porušování. Komise souhlasí s tímto cílem, ale domnívá se, že navrhovaný postup není v souladu s institucionálním systémem Smlouvy. Komise je toho názoru, že společný okruh porušování a jejich kategorizace by měl být stanoven Komisí v souladu s postupem podle článku 24.

Ustanovení čl. 19 odst. 1

„1. **Komise v souladu s postupem podle článku 24** stanoví pravidla o společném okruhu porušení tohoto nařízení a nařízení (EHS) č. 3821/85, rozděleného do dvou kategorií podle závažnosti. Členské státy stanoví pokuty za tato porušení a přijmout veškerá opatření, která jsou nutná k zabezpečení jejich provádění. Tyto pokuty musí být účinné, přiměřené, s odrazujícím účinkem a nediskriminační. Žádné porušení tohoto nařízení a nařízení (EHS) č. 3821/85 nepodléhá více než jedné pokutě nebo řízení. Členské státy oznámí Komisi tato opatření a pravidla týkající se pokut do data, které je uvedené v čl. 29 odst. 2. Komise informuje členské státy odpovídajícím způsobem.“

4.1.3 Částečně přijaté změny

Ve změně 45 se Komise vyzývá, aby podporovala dialog mezi členskými státy ohledně vnitrostátního výkladu a použití nařízení a předložila návrh o jednotných pravidlech pro výklad a použití nařízení. Komise může přijmout první část změny, protože tento dialog se uskuteční v rámci nového postupu pro projednávání ve výboru, který je třeba zřídit. Nezaváže se však k tomu, aby navrhla jednotný výklad nařízení, jelikož to by omezovalo právo Komise navrhopvat právní předpisy podle Smlouvy. V souladu s článkem 25 může tuto úlohu realizovat výbor zřízený podle článku 24.

Ustanovení čl. 22 odst. 3 a) (nové znění)

„3a. Komise podpoří dialog o vnitrostátním výkladu a *provádění* tohoto nařízení mezi členskými státy.“

4.2. Změny zamítnuté Komisí

zamítá se 29 změn: 2, 4, 6, 8, 12, 13, 17, 18, 21, 23, 24, 25, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 42, 44, 52, 54, 67 a 69.

4.2.1 Všeobecné výjimky a vnitrostátní odchylky

Pokud jde o **změny 4, 17, 21, 36, 37, 39 a 69** zastává Komise názor, že je zapotřebí podrobněji zaměřeného přístupu k výjimkám a odchylkám. Humanitární pomoc (**změna 17**) představuje příliš široký koncept a lze ji zadat formou subdodávky hospodářským subjektům; privatizované veřejné služby a podniky nebo tyto služby, ve kterých privatizované veřejné služby spolu soutěží, zůstávají pod konkurenčním tlakem (**změny 4, 37 a 69**).

Pokud jde o vnitrostátní odchylku v čl. 13 odst. 1) písm. d) týkající se vozidel užívaných řidiči v případě, že řízení není jejich hlavní činností, Komise odmítá **změnu 21**, která stanoví všeobecnou výjimku pro některé soupravy vozidel, na které se vztahuje tato odchylka a která zvyšuje vyňatou vzdálenost pro tyto soupravy na 100 km. Komise se domnívá, že ustanovení společného postoje jsou dostatečná. Komise také zamítá **změnu 36**, která odstraňuje omezení hmotnosti 7,5 tun v této vnitrostátní odchylce, jelikož řidiči vozidel s hmotností nad 7,5 tuny musí vlastnit řidičský průkaz pro nákladní vozidla. Tento typ vozidel by se běžně užíval pouze pro profesionální účely a byl by řízen řidiči z povolání.

Změna 39, která povoluje vnitrostátní odchylku týkající se přepravy živých zvířat na místní trhy, na kterou se již vztahuje čl. 13 písm. 1) písm. b), kde se povoluje v okruhu 100 km – Komise se domnívá, že odchylka Rady by měla být dostačující.

4.2.2 Ustanovení o odpočinku a přestávce

I když by Komise mohla v zásadě podpořit **změny 24 a 29**, kterými se zvýšil denní odpočinek na 12 hodin, v praxi uznává, že společný postoj Rady je křehkým kompromisem mezi členskými státy, a proto zamítne obě tyto změny. **Změna 30** se týká obav o bezpečnost na silnici vyvolaných možnostmi řidičů všech vozidel pro přepravu cestujících řídit 12 po sobě následujících dnů bez týdenního odpočinku. Pokud jde o odpočinek ve stojícím vozidle (**změna 31**), Komise se nadále domnívá, že je možné strávit zkrácenou týdenní dobu odpočinku ve vhodně vybaveném vozidle, vzhledem k tomu, že se konstrukce vozidel za posledních 20 let výrazně zlepšila.

Komise odmítá **změnu 28** týkající se přestávek, protože se v ní neřeší otázka potenciálního zneužití rozdělených přestávek.

4.2.3 Změny, které zvyšují jasnost a praktičnost

Komise zamítá několik změn, které činí znění složitějším, méně jasným, nebo ty změny, které vyvolávají v praxi problémy s prosazováním.

Změny 18, 34 a 35 nejsou nutné: první, protože vyňatá vozidla už nespádají do oblasti působnosti, druhá, protože ustanovení již vstoupilo v platnost ve směrnici 2002/15/ES, a poslední změna, protože členským státům nebyly poskytnuty přednostní kolektivní smlouvy v rámci jejich vnitrostátního odvětví silniční dopravy.

Změny 2, 12 a 13 vztahují nařízení na vozidla registrovaná ve třetích zemích, které nejsou smluvními stranami dohody AETR, na část cesty uvnitř Unie. I když Komise zpočátku toto řešení po prvním čtení v Parlamentu podporovala, uznává, že:

- je to v rozporu s dohodou AETR, kterou podepsalo všech 25 členských států;
- by to v rámci znění společného postoje vytvořilo rozpor: v případě téže cesty by registrovaná vozidla Společenství podléhala pravidlům AETR, zatímco vozidla registrovaná ve třetí zemi, na kterou se dohoda AETR nevztahuje, by se řídila nařízením; a
- by to potenciálně mohlo znamenat, že v případě, že by cesta vozidla registrovaného ve třetí zemi, na kterou se AETR nevztahuje, vedla do Unie přes třetí zemi, na kterou se AETR vztahuje, použily by se na jednu cestu jak pravidla AETR, tak nařízení.

Komise proto zamítá tyto změny v zájmu jasnosti a jednoduchosti. Zdůrazňuje však, že souhlasí se zásadou **změny 1** podle které se musí uvést co nejdříve dohoda AETR do souladu s novým nařízením.

Změna 44 omezuje zabránění vozidlu v pohybu na dočasnou sankci, bez toho, aby byly okolnosti, za kterých se toto opatření může přijmout a za jakých by se mělo přestat uplatňovat, harmonizovány. Z tohoto důvodu zamítá Komise tuto změnu.

Několik změn vyvolává potíže s definicí. **Změna 23** reviduje definici „řidiče“, ale předpokládá, že by se mohl požadovat důkaz o účelu. Komise upřednostňuje širší a ucelenější koncept disponibility. **Změna 25** znovu zavádí vazbu mezi zkrácenou týdenní dobou odpočinku a místem odpočinku, přičemž udává, že řidiči na dlouhou vzdálenost si mohou vzít náhradní odpočinek v rámci tří týdnů. Zprv neexistuje definice řidičů na dlouhou vzdálenost a zadruhé, pokud jde o bezpečnost na silnicích, mohlo by se argumentovat tím, že řidiči na dlouhou vzdálenost by neměli mít možnost odložit náhradní odpočinek na prodloužené období.

Několik změn vyvolává praktické potíže. **Změna 6** podporuje omezení období přechodu evropských vozidel z používání analogového tachografu na digitální. I když tento požadavek je chvályhodný, v praxi jej nelze realizovat, jelikož některá starší vozidla ve vnitrostátní dopravě nemohou být vybavena digitálním tachografem. **Změna 42** požaduje, aby Komise podávala zprávy o používání ustanovení o výjimkách. Bude to v praxi těžké dosáhnout, protože ustanovení nejsou vždy zaměřena na specifickou zájmovou skupinu s identifikovatelnými zástupci ve všech členských státech. Komise však věří, že přímo

zúčastněným stranám byl ponechán dostatečný čas pro vyjádření svých stanovisek a členským státům ke konzultacím. Nemá v úmyslu se zabývat tímto tématem v samostatném návrhu. **Změna 67** znovu definuje obsazení vozidla více osobami, přičemž se povoluje, aby ve vozidle mohla být přítomna pouze jedna osoba v průběhu první a poslední hodiny cesty. Na první pohled se může zdát, že jde o protimluv, ale znamená to v prvé řadě to, že inspektor nemá formální prostředky k prokázání, že měl samotný řidič během předchozích 21 hodin spolujezdce, a mohl proto využít liberálnější dobu řízení a pravidel o době odpočinku. **Změna 32** zakazuje ohodnocení založené na vzdálenosti jízdy nebo množství přepravovaného zboží. Tento zákaz by vedl k nepružné formě mzdy nebo prémie a zbytečně by omezil pružnost odvětví. Stačí upřesnit, že nesmí být ohrožena bezpečnost na silnici.

4.2.4 Změny týkající se zavedení digitálního tachografu

Vzhledem k pokročilému stádiu příprav v členských státech se Komise domnívá, že návrh Parlamentu na oddálení povinnosti instalace digitálních tachografů v nových vozidlech do 5. srpna 2006 nebo oddálení povinnosti pro vozidla uváděná poprvé do provozu do 5. srpna 2007 není odůvodněný. Komise má rovněž za to, že není důvod poskytovat členským státům dalších 12 měsíců na vydání potřebných karet řidiče. Proto zamítá změny 52 a 54.

4.2.5 Vhodnější ustanovení v navržené směrnici o kontrole

Změny 8 a 40 se podrobně a dlouze zabývají ustanoveními v rámci navrhované směrnice o kontrole a zahrnují možné změny společného postoje Rady ke směrnici. Komise se domnívá, že takové změny jsou vhodnější pro směrnici a mohly by způsobit zmatek, pokud by byly nyní zařazeny do nařízení, a proto Komise tyto dvě změny zamítá.

5. ZÁVĚR

Podle čl. 250 odst. 2 Smlouvy o ES mění Komise svůj návrh výše uvedeným způsobem.