

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

KOM(2011) 451 v konečném znění – 2011/0196 (COD)

(2012/C 43/18)

Zpravodaj: **pan SIMONS**

Dne 1. září 2011 a dne 29. září 2011 resp. se Rada a Evropský parlament, v souladu s čl. 91 a článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

KOM(2011) 451 v konečném znění – 2011/0196 (COD).

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 23. listopadu 2011.

Na 476. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 7. a 8. prosince 2011 (jednání dne 7. prosince), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 136 hlasy pro, 1 hlas byl proti a 4 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Výbor obecně vítá návrh nařízení, kterým se mění nařízení č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení č. 561/2006 o době řízení a odpočinku řidičů, a to především proto, že přispívá ke zvyšování bezpečnosti na silnicích, zlepšování pracovních podmínek řidičů a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi společnostmi v silniční dopravě.

1.2 Výbor hodnotí kladně záměr Komise spojit funkci karty řidiče s funkcí řidičského průkazu, čímž se má zvýšit bezpečnost systému a podstatně snížit administrativní zátěž, bude-li to v praxi možné. To platí také pro možnost, stanovenou v článku 6, spočívající v začlenění digitálních tachografů do inteligentních dopravních systémů (ITS), což by ostatním aplikacím ITS umožnilo jednodušeji využívat údaje, jež tachograf zaznamená a vytvoří.

1.3 Výbor souhlasí rovněž s možností dálkové komunikace z tachografů pro kontrolní účely, která se návrhem úpravy zavádí, čímž se řidiči, kteří předpisy dodržují, vyhnou cíleným silničním kontrolám.

1.4 Výbor uvítal předkládané články 7 až 16 týkající se schválení typu. Považuje je za vynikající příklad pro jasné a úplné stanovení úkolů, které mají členské státy provést v souladu s evropskými právními předpisy.

1.5 V čl. 19 odst. 4 navrhuje Komise omezit v celé Evropě přístup na trh dílnám spravujícím digitální tachografy pro

dopravce pouze na vozidla, která nepatří dopravci, za účelem zamezení střetu zájmů, aniž by prokázala existenci těchto střetů. S ohledem především na nárůst nákladů je nutné, aby o tomto omezení bylo možné případně rozhodnout pro každý členský stát jednotlivě, jak se uvádí v první větě odstavce 4 příslušného článku, a to prostřednictvím záruky za tyto opravy a kalibráže vydané uznaným nezávislým orgánem.

1.6 Ohledně odpovědnosti za porušení nařízení Komise navrhuje, aby tuto odpovědnost nesl dopravce, ponechává mu však možnost prokázat, že za porušení, k nimž došlo, nemůže být objektivně odpovědný. Výbor se domnívá, že je to spravedlivé.

1.7 Výbor se domnívá, že u budoucích úprav nařízení a jeho příloh má být zapojen výbor uvedený v článku 40 předkládaného nařízení, jakož i sociální partneři.

1.8 Výbor se domnívá, že schopnost komunikovat v brzké době prostřednictvím evropského satelitu by mohla umožnit používat jiné kontrolní mechanismy, jež by dlouhodobě byly levnější, spolehlivější a méně náročné na kabinový prostor a které by usnadňovaly kontrolu. Výbor žádá Komisi, aby prozkoumala, zda např. prostřednictvím specifického softwaru zabudovaného do palubního počítače, jímž je již dnes vybaveno mnoho nákladních vozidel, by nebyla zaručena stejná či vyšší úroveň kvality cílů, jež mají být dosaženy digitálními tachografy.

2. Úvod

2.1 Evropská komise zveřejnila dne 19. července 2011 návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o době řízení a odpočinku řidičů (KOM(2011) 451 v konečném znění). Evropský parlament a Rada požádaly v souladu s čl. 304 SFEU Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování stanoviska na toto téma.

2.2 Výbor tomuto přání rád vyhovuje, neboť se stejně jako Komise domnívá, že zlepšení systému tachografů a jejich kontrola jsou z následujících důvodů významné.

2.3 Přispívá to ke zvýšení bezpečnosti dopravy, protože to umožňuje lepší dohled na doby řízení a odpočinku řidičů silniční dopravy.

2.4 Přispívá to rovněž ke zlepšování pracovních podmínek řidičů.

2.5 V neposlední řadě to má zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž mezi společnostmi v silniční dopravě.

2.6 Zajištění lepší nákladové efektivity tachografů vhodně zapadá do strategie Komise pro další integraci trhu dopravy a zvýšení bezpečnosti, efektivity a konkurenceschopnosti silniční dopravy, jak je uvedeno v bílé knize o dopravě z 28. března 2011.

2.7 V praxi dnes přes 6 milionů řidičů používá ještě dva typy tachografů: ve vozidlech, která byla uvedena na trh před 1. květnem 2006, se od roku 1985 ještě používají analogové tachografy, zatímco vozidla, která byla uvedena na trh po 1. květnu 2006, musí být vybavena digitálním tachografem.

3. Obecné připomínky

3.1 Výbor obecně vítá návrh nařízení, kterým se mění nařízení č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení č. 561/2006 o době řízení a odpočinku řidičů. Výboru se především líbí cíle, k nimž patří zejména to, že plánovaná změna nařízení přispívá ke zvyšování bezpečnosti na silnicích, zlepšování pracovních podmínek řidičů a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi společnostmi v silniční dopravě.

3.2 Komise navrhuje v článku 27 předložené úpravy nařízení spojit funkci karty řidiče s funkcí řidičského průkazu, čímž se má zvýšit zabezpečení systému a podstatně snížit administrativní zátěž. Řidiči tak mají mít menší sklon k tomu použít svůj řidičský průkaz za podvodných okolností. Současně s předkládaným návrhem nařízení má dojít k menšímu přizpůsobení směrnice o řidičských průkazech (směrnice 2006/126/ES). Výbor s tímto souhlasí, pokud je to proveditelné v praxi.

3.3 Výbor uvítal předkládané články 7 až 16 týkající se schválení typu. Považuje je za vynikající příklad pro jasné a úplné stanovení úkolů, které mají členské státy provést v souladu s evropskými právními předpisy.

4. Konkrétní připomínky

4.1 Co se oblasti působnosti týče (článek 3), nepoukazuje se pouze na oblast působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 s předpisy v sociální oblasti, ale členské státy mají rovněž možnost vybavit záznamovým zařízením všechna vozidla, tedy i vozidla pod 3,5 tuny. Výbor s tímto souhlasí.

4.2 Předkládané nařízení má umožnit dálkovou komunikaci z tachografu pro kontrolní účely, čímž kontrolní orgány získají ještě předtím, než vozidlo zastaví k silniční kontrole, určité základní poznatky o tom, jak jsou dodržovány předpisy. Využitím této možnosti se řidiči, kteří předpisy dodržují, vyhnou cíleným silničním kontrolám. Výbor souhlasí s přístupem uvedeným v článku 5.

4.2.1 EHSV poukazuje na zásadní problém ochrany údajů, na který dne 6. října 2011 upozornil evropský inspektor ochrany údajů (EDPS/11/9), a sice že je třeba předejít opatřením ze strany průmyslu, jež nejsou vstřícná ochraně údajů a vznikají za neexistence jasných postupů pro správu a ukládání údajů o řidičích, dokud neproběhne aktualizace technických specifikací.

4.3 48 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost má docházet k automatizovanému záznamu přesné polohy vozidel prostřednictvím družicového navigačního systému (GNSS). Podle Komise se tak kontrolním orgánům dostane více informací pro kontrolu dodržování předpisů v sociální oblasti. Tato možnost je uvedena v článku 4. Výbor si dokáže představit, že výbor uvedený v článku 40 (výbor ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011) bude ve spolupráci s Komisí hrát určitou roli.

4.4 Výbor hodnotí pozitivně možnost uvedenou v článku 6 spočívající v začlenění digitálního tachografu do inteligentních dopravních systémů (ITS), díky čemuž budou mít další aplikace ITS snazší přístup k údajům, jež digitální tachograf zaznamená a vytvoří.

4.5 V čl. 19 odst. 4 Komise uvádí, že chce zvýšit důvěryhodnost dílen tím, že se zpřísní právní rámec pro schvalování dílen. Jeden z návrhů uvádí, že větší dopravci, kteří mají sami dílny na opravy a kalibrování digitálních tachografů, to v budoucnu už nesmí provádět ve vlastních vozidlech. Tímto způsobem má být zamezeno potenciálnímu střetu zájmů. S ohledem především na nárůst nákladů je nutné, aby o tomto omezení bylo možné případně rozhodnout pro každý členský stát jednotlivě, jak se uvádí v první větě odstavce 4 příslušného článku, a to prostřednictvím záruky za tyto opravy a kalibráže vydané uznaným nezávislým orgánem.

4.6 Dle článku 29 nese dopravce odpovědnost za porušení tohoto nařízení, kterých se dopustí řidiči u něj zaměstnaní, dopravci je však ponechána možnost prokázat, že za porušení, k nimž došlo, nemůže být objektivně odpovědný. Výbor s tímto předpisem o odpovědnosti souhlasí.

4.7 Výbor souhlasí s články 30 až 36 předkládanými Komisí, jež se týkají používání karet řidiče a záznamových listů, jakož i ostatních dokumentů, které musí mít řidič u sebe, a školení pro kontrolní pracovníky. Zejména tento posledně uvedený aspekt Výbor vítá, neboť umožní zajistit harmonizovanější a účinnější provádění právních předpisů EU.

4.8 V článku 37 se Komise zabývá sankcemi. V třetím odstavci Komise uvádí, že sankce stanovené členskými státy za velmi vážná porušení vymezená směrnicí 2009/5/ES musí být nejvyšší kategorie použitelné v daném členském státě za porušení právních předpisů v silniční dopravě. Výbor může v tomto s Komisí souhlasit.

4.9 Komise oznamuje v článcích 38 až 40, že má pravomoc přizpůsobit přílohy I, IB a II technickému pokroku. Výbor je zastáncem toho, aby výbor uvedený v článku 40 činil návrhy na úpravy a aby ke schůzím výboru byli přizváni sociální partneři.

4.10 Výbor kladně hodnotí návrh Komise uvedený v článku 41 zřídit fórum pro tachografy, jehož se budou účastnit odborníci z členských států a odborníci ze zemí AETR (Evropská dohoda o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě). Účelem je harmonizovat právní předpisy a technická provedení v této oblasti v členských státech EU a zemích AETR.

4.11 Předkládaným návrhem pokračuje Komise v technických zlepšováních týkajících se digitálních tachografů. Výbor si klade otázku, zda schopnost komunikovat v brzké době prostřednictvím evropského satelitu neumožní používat jiné kontrolní mechanismy, jež by dlouhodobě byly levnější, spolehlivější a méně náročné na kabinový prostor a které by usnadňovaly kontrolu. Výbor navrhuje Komisi prozkoumat, zda např. prostřednictvím specifického softwaru zabudovaného do palubního počítače, jímž je již dnes vybaveno mnoho nákladních vozidel, by nebyla zaručena stejná či vyšší úroveň kvality

cílů, jež mají být dosaženy digitálními tachografy. Výbor má na mysli jedno zařízení umístěné v kabině řidiče, které by vykonávalo kombinaci různých úkolů vyplývajících z právních nebo podnikových předpisů.

4.12 Nařízení č. 561/2006, které má být jako takové bezprostředně prováděno ve všech členských státech, a poté také ještě šest dalších právně nezávazných prováděcích pokynů týkajících se rozdílných aspektů interpretace, které vypracovaly kontrolními orgány pro jejich potřebu, zřejmě ještě neodstranilo všechny různé interpretace při provádění nařízení těmito kontrolními orgány. Výbor doporučuje, aby tyto rozdíly byly pokud možno ještě před vstupem nového upraveného nařízení v platnost, který s očekává za dva roky, odstraněny za účelem skutečné jednoty v provádění kontrol.

4.13 Výbor má ještě tři připomínky, jež sice nejsou předmětem dvou nyní upravovaných nařízení a třetího, jež bude upraveno později, mohou však být uvedeny v tomto stanovisku, aniž by to bylo na škodu.

4.13.1 Zabudování senzorů váhy má signalizovat přetížení, což může být prospěšné jak pro dopravce, tak pro kontrolní orgány.

4.13.2 V rámci Výboru bylo navrženo, aby digitální záznamové zařízení zaznamenávalo také přes GNSS satelit polohu na začátku a na konci cesty. To by zlepšilo kontrolu kabotáže členskými státy. V této souvislosti připomínáme, že kabotáž bude povolována bez omezení od roku 2014, ne-li dříve, jak se uvádí v bílé knize 2011, s čímž Výbor souhlasí.

4.13.3 Výbor byl vždy zastáncem jednotného uplatňování a provádění předpisů v přeshraniční dopravě. Tyto prvky mají významnou úlohu. Spravedlivá hospodářská soutěž mezi společnostmi v silniční dopravě je možná pouze tehdy, když jsou předpisy a jejich kontrola v EU prováděny jednotně. Projednané návrhy nařízení jsou – kromě kritických připomínek uvedených ve stanovisku – příkladem toho, jak může být tato jednotna vytvořena. Výbor vyzývá k stejné pozornosti při vypracovávání budoucích nových či upravených právních předpisů.

V Bruselu dne 7. prosince 2011.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Staffan NILSSON