



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 23.7.2024
COM(2024) 309 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

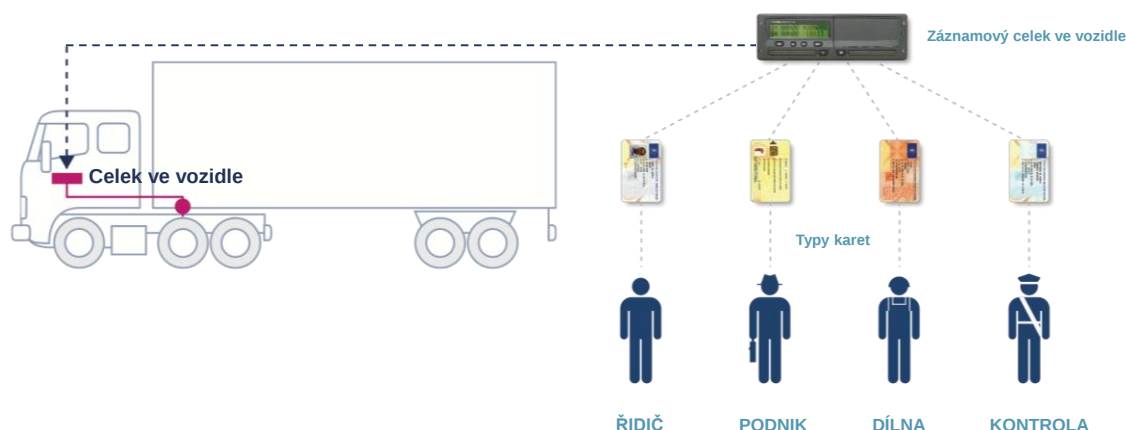
**o vydávání dočasných karet řidiče členskými státy v souladu s čl. 26 odst. 4 nařízení
(EU) č. 165/2014**

Úvod

Tachograf je zařízení, které zaznamenává dobu řízení, přestávky a doby odpočinku, jakož i dobu jiné práce a dostupnost řidičů, kteří zajišťují silniční přepravu zboží nebo cestujících. Účelem tachografu je umožnit kontrolu dodržování souboru pravidel EU, jejichž cílem je zabránit únavě řidičů a přispět k jejich dobrým pracovním podmínkám, bezpečnosti silničního provozu a spravedlivé hospodářské soutěži. Tachografy jsou instalovány v některých vozidlech používaných pro přepravu zboží nebo cestujících, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 561/2006¹ o době řízení a odpočinku a jsou registrována v EU². Systém digitálních tachografů EU se používá také v širším evropském a středoasijském prostoru na základě *Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě* (dále jen „dohoda AETR“)³.

Systém digitálního tachografu funguje především na základě vložení karty tachografu do celku ve vozidle. Karty tachografu mohou být vydávány řidičům, kontrolorům, podnikům, dílnám a montérům, každému pro jeho vlastní účel. Jedním z pilířů systému tachografů EU je zásada interoperability mezi celky ve vozidle a kartami.

Obrázek 1: Tachografový celek ve vozidle a typy karet tachografu (zdroj: JRC)



Karty řidiče vydávají členské státy řidičům, kteří vykonávají činnosti spadající do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 561/2006. Tyto karty uchovávají elektronické údaje o činnosti řidiče, včetně doby řízení a odpočinku, rychlosti a ujeté vzdálenosti. Proces vydávání zajišťuje,

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 V souladu s článkem 2 nařízení (ES) č. 561/2006 se to týká vozidel, která jsou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče, vozidel používaných k přepravě zboží, pokud hmotnost vozidla přesahuje 3,5 tuny, a od 1. července 2026 vozidel, která přepravují zboží v mezinárodní dopravě nebo kabotáži, pokud hmotnost vozidla přesahuje 2,5 tuny.

³ Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) (*Úř. věst. L 95, 8.4.1978, s. 1*).

že řidiči mají jedinou a osobní kartu řidiče pro řízení vozidla s digitálním tachografem. Tento systém nejen usnadňuje účinné sledování dodržování předpisů EU v oblasti silniční dopravy, ale také pomáhá chránit dobré pracovní podmínky řidičů tím, že vynucuje doby odpočinku a snižuje riziko nehod souvisejících s únavou. Karty řidiče vydává členský stát, ve kterém má řidič „obvyklé bydliště“. V některých případech a na základě definice „obvyklého bydliště“ v nařízení (EU) č. 165/2014⁴ nemusí být řidiči ze třetích zemí schopni po příjezdu do Unie své „obvyklé bydliště“ okamžitě prokázat. V takových případech umožňuje čl. 26 odst. 4 nařízení (EU) č. 165/2014 členským státům vydat řidičům, kteří nemají obvyklé bydliště v členském státě nebo ve státě, který je smluvní stranou dohody AETR, neobnovitelnou a dočasnou kartu řidiče s platností až 185 dní. Toto ustanovení může podpořit úsilí o řešení konkrétních nedostatků v dostupnosti řidičů v EU.

Tato zpráva předkládá analýzu zjištění na základě čl. 26 odst. 4 nařízení (EU) č. 165/2014, která se týká postupů a zkušeností členských států při vydávání těchto dočasných karet řidiče. Zkoumání zahrnuje kvantitativní i kvalitativní údaje získané od členských států. Tato zpráva je rozdělena do několika oddílů a zabývá se širšími důsledky pro vnitřní trh EU a mobilitu pracovních sil. Oddíl I podrobně popisuje postup sběru údajů, který Komise použila. Oddíl II podrobně popisuje právní a regulační rámec, na němž je dočasná karta řidiče založena, včetně toho, jak toto ustanovení podpořilo ukrajinské řidiče bezprostředně po zahájení útočné války Ruska proti Ukrajině. Oddíl III analyzuje údaje o vydávání a používání těchto karet. Oddíl IV hodnotí dopady těchto ustanovení na odvětví dopravy a dynamiku trhu práce, zejména s ohledem na nedostatek řidičů a důsledky ruské invaze na Ukrajinu.

I. Shromažďování údajů Komisí

Tato zpráva o uplatňování čl. 26 odst. 4 nařízení (EU) č. 165/2014 vychází z vnitrostátních údajů o vydávání dočasných karet řidiče do tachografu v letech 2022–2023. V letech 2014 až 2022 Komise pravidelně sledovala uplatňování tohoto odstavce a z údajů vyplývá, že bylo vydáno pouze zanedbatelné množství dočasných karet řidiče. V důsledku toho je toto první zpráva Komise o uplatňování tohoto ustanovení, která se vztahuje na období let 2022–2023.

Členské státy byly vyzvány, aby předložily údaje za období let 2022–2023 na základě krátkého dotazníku zasláního Komisí. Otázky byly rozděleny do tří kategorií: i) obecné informace o vydaných dočasných kartách řidiče, ii) státní příslušnost / země obvyklého bydliště řidičů, kterým byly dočasné karty řidiče vydány, a iii) možné dopady vydávání dočasných karet řidiče na trh práce. Všechny členské státy poskytly na výzvu Komise zpětnou vazbu ke shromažďování údajů.

II. Právní a regulační rámec

Karty řidiče do tachografu jsou osobní a jedinečné, vydávané s maximální dobou platnosti pět let. Tyto karty vydávají příslušné orgány členského státu, ve kterém má řidič obvyklé bydliště, čímž je zajištěna jedinečná identifikace každého řidiče a splnění norem EU. Obdobné postupy vydávání osvědčení přijaly i země, které jsou smluvními stranami dohody AETR a které nejsou členy EU, což jejich řidičům umožňuje účastnit se silniční dopravy v EU za stejných bezpečnostních a regulačních podmínek. Ustanovení čl. 26 odst. 4 nařízení (EU) č. 165/2014

⁴ 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*).

umožňuje členským státům vydat dočasnou a neobnovitelnou kartu řidiče s platností až na 185 dní řidiči, který nemá obvyklé bydliště v členském státě EU nebo ve státě, který je smluvní stranou dohody AETR. Toto ustanovení vyžaduje, aby řidič byl v pracovněprávním poměru s podnikem usazeným ve vydávajícím členském státě, a pokud se použije nařízení (ES) č. 1072/2009⁵, aby předložil své osvědčení řidiče.

Tento mechanismus umožňuje členským státům flexibilně podporovat mobilitu řidičů pod podmínkou dalších kontrol, včetně kontrol jejich kvalifikace. To také umožňuje řidičům podat novou žádost, jakmile mohou být splněny podmínky pro stanovení „obvyklého bydliště“ ve smyslu nařízení.

V roce 2022 poskytly útvary Komise na žádost několika členských států pokyny k tomuto ustanovení, které umožňovalo výjimečné vydávání dočasných karet řidiče řidičům s obvyklým bydlištěm na Ukrajině, přestože Ukrajina je smluvní stranou dohody AETR⁶. Tato úprava byla přizpůsobena výjimečným okolnostem, kterým ukrajinští řidiči čelili, a usnadnila jejich začlenění do dopravních systémů EU v období krize, přičemž vycházela ze skutečnosti, že Ukrajinu nelze považovat za zemi „obvyklého“ bydliště, když na svém území čelí ruské agresi.

III. Přehled vydávání dočasných karet řidiče členskými státy

V období let 2022–2023 vydalo dočasné karty řidičům s obvyklým bydlištěm v zemi, která není smluvní stranou dohody AETR, sedm členských států: Česko, Estonsko, Chorvatsko, Litva, Polsko, Rumunsko a Slovinsko. Všechny ostatní členské státy uvedly, že buď možnost vydávat dočasné karty neposkytují, nebo v tomto období žádné nevydaly.

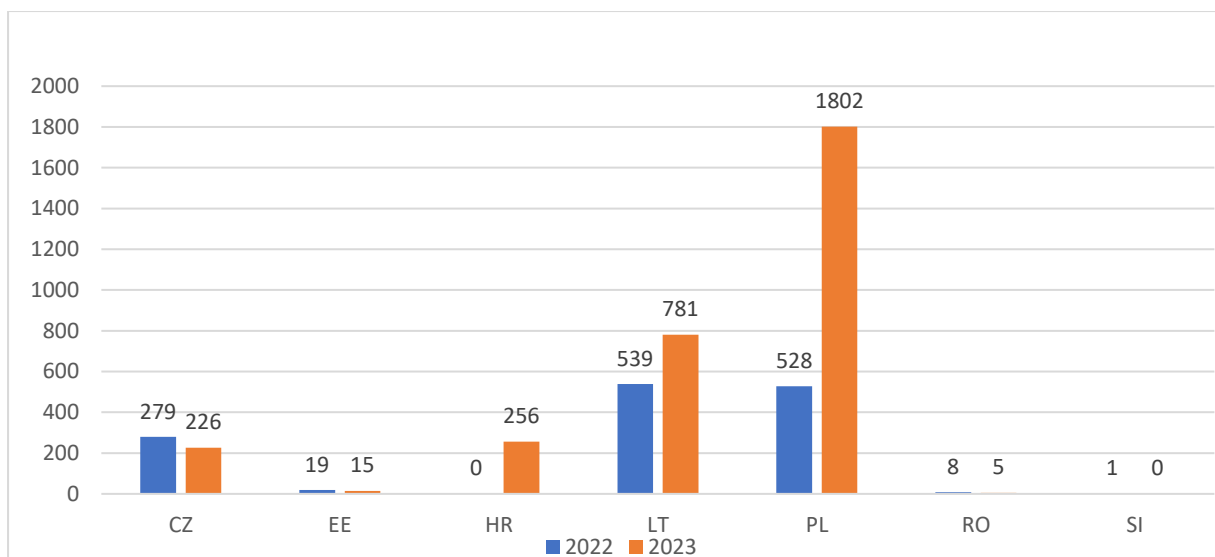
V letech 2022 a 2023 bylo vydáno celkem 4 459 dočasných karet řidiče⁷. Mezi těmito zeměmi lze pozorovat velký rozdíl v počtu vydaných dočasných karet řidiče: Slovinsko vydalo jednu, Rumunsko třináct, Estonsko 34, Chorvatsko 256, Česko 505, Litva 1 320 a Polsko 2 330. Obrázek 2 znázorňuje počet dočasných karet řidiče vydaných v jednotlivých zemích v období let 2022–2023.

Obrázek 2: Celkový počet dočasných karet řidiče vydaných v EU v letech 2022 a 2023 podle vydávajícího členského státu

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (*Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72*).

⁶ Viz také https://transport.ec.europa.eu/ukraine/keeping-transport-running-smoothly/road-transport_en

⁷ Z těchto 4 459 dočasných karet řidiče jich devatenáct bylo nedopatřením vydáno řidičům s obvyklým bydlištěm v jiné zemi, která není smluvní stranou dohody AETR.

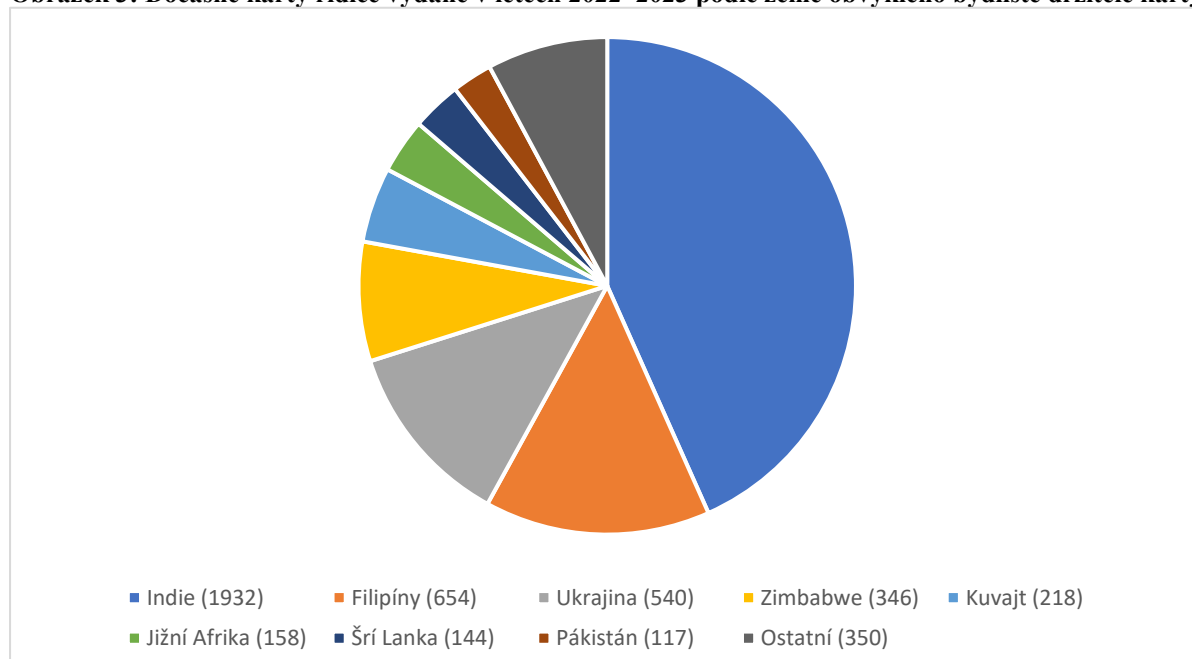


Podíl dočasných karet řidiče na celkovém počtu vydaných karet řidiče ale zároveň zůstal nízký: nejvyšší podíl má Litva (2,6 %), následuje Polsko (0,6 %) a Česko (0,3 %).

Bližší zkoumání odhalí převažující země obvyklého bydliště řidičů, kterým byly tyto dočasné karty řidiče vydány. Nejrozšířenější zemí byla Indie, pro kterou bylo v obou letech vydáno celkem 1 932 karet. Za ní následovaly Filipíny s 654 vydanými kartami a Ukrajina s 540 kartami. Mezi další významné příjemce patřili řidiči s obvyklým bydlištěm v Zimbabwe (346), Kuvajtu (218), Jihoafrické republice (158), Šrí Lance (144) a Pákistánu (117).

V rámci různých členských států EU údaje ukazují významné trendy v zemích obvyklého bydliště řidičů, kteří obdrží dočasnou kartu řidiče. Například ukrajinští řidiči byli v obou letech největšími příjemci dočasných karet řidiče v Česku a Estonsku. Řidiči s obvyklým bydlištěm v Indii obdrželi dočasné karty řidiče především v Litvě a Polsku, kde jim bylo vydáno nejvíce dočasných karet řidiče. Dalším významným zdrojem řidičů jsou Filipíny, z nichž značný počet obdržel dočasné karty řidiče v Chorvatsku, Litvě a Polsku. Řidičům s obvyklým bydlištěm v Zimbabwe byl také vydán značný počet karet v Polsku. Obrázek 3 uvádí přehled počtu karet vydaných řidičům podle země jejich obvyklého bydliště.

Obrázek 3: Dočasné karty řidiče vydané v letech 2022–2023 podle země obvyklého bydliště držitele karty



Mezi 350 vydanými kartami z kategorie „ostatní“ byly tyto země obvyklého bydliště: Nepál (70), Spojené arabské emiráty (51), Katar (49), Kosovo* (32), Brazílie (37), Tunisko (19), Uganda (12), Bangladéš (10), Saúdská Arábie a Albánie (po 9), Maroko (8), Bělorusko a Kolumbie (po 7), Egypt (5), Kuba a Rwanda (po 4), Írán (3), Botswana a Gruzie (po 2), Ghana, Paraguay, Sýrie, Uzbekistán a Argentina (po 1)⁸.

IV. Hodnocení dopadu ustanovení na odvětví dopravy a trh práce

Na základě analýzy administrativních postupů spojených s vydáváním dočasných karet řidiče podle nařízení (EU) č. 165/2014 lze identifikovat zřetelný vzorec omezeného využívání a různých účinků na vnitrostátní trhy práce. Tato analýza zahrnuje odpovědi z různých členských států, včetně těch, které vydaly dočasné karty řidiče, a těch, které je nevydaly.

Většina zemí, které vydaly dočasné karty řidiče, včetně Česka, Estonska, Litvy, Rumunska a Slovinska, neuvedla žádné další vnitrostátní legislativní podmínky pro podání žádosti o dočasnou kartu řidiče nad rámec toho, co je stanoveno v předpisech EU. Stejně tak tyto země nevydávají dočasné karty řidiče téže osobě opakovaně. Dopad vydávání těchto karet na vnitrostátní trhy práce byl obecně popsán jako zanedbatelný, přičemž Estonsko zaznamenalo malý, ale nezbytný pozitivní vliv na zmírnění nedostatku řidičů. Polsko vykázalo pozitivní dopad na svůj trh práce, zejména při řešení akutního nedostatku řidičů, který se zhoršil v důsledku útočné války proti Ukrajině. To naznačuje, že dočasné karty řidičů mohou pomoci podpořit snahy o částečnou nápravu nedostatku pracovních sil.

Naopak země jako Španělsko a Irsko dočasné karty řidiče nevydávají. Španělsko klade na vydání karty řidiče přísné požadavky, pokud jde o povolení k pobytu a pracovní povolení.

⁸ Členské státy EU nedopatřením vydaly karty řidičům s obvyklým bydlištěm v Albánii, Bělorusku, Gruzii a Uzbekistánu.

* Tímto označením nejsou dotčeny postoje k otázce statusu a označení je v souladu s rezolucí Rady bezpečnosti OSN 1244 (1999) a se stanoviskem Mezinárodního soudního dvora k vyhlášení nezávislosti Kosova.

Lotyšsko neobdrželo žádné žádosti o dočasné karty řidiče, ale vzhledem k nedostatku řidičů na trhu práce nepředpokládá negativní dopad tohoto opatření na svůj trh práce.

Komise navíc neobdržela žádné informace o tom, že by toto ustanovení vedlo k provozním potížím nebo v členských státech způsobilo problémy. To svědčí o hladkém začlenění ustanovení do stávajících rámců a o zjevné absenci negativních dopadů na cíle nařízení.

Závěr

Ukázalo se, že možnost vydávat dočasné karty řidiče pomáhá řešit specifické potřeby trhu práce v odvětví dopravy v EU, aniž by to mělo negativní dopady. Ze zjištění vyplývá, že ačkoli toto opatření bylo zavedeno pouze v sedmi členských státech, celkem bylo v letech 2022 a 2023 vydáno 4 459 dočasných karet řidiče. V žádném členském státě netvořily dočasné karty řidiče více než 2,6 % z celkového počtu karet řidiče vydaných v témže období. Analýza ukazuje, že v celé EU byli hlavními příjemci těchto dočasných karet řidiče řidiči s obvyklým bydlištěm v Indii, na Filipínách a na Ukrajině.

Komise se proto domnívá, že vydávání dočasných karet řidiče je v současné době účinné a nemá negativní dopady na trh práce. Členské státy mohou tohoto ustanovení, které jim může usnadnit reakci na nedostatek řidičů, využít, pokud jsou plně respektovány právní předpisy EU, včetně pracovního a cizineckého práva EU. Komise bude také i nadále využívat sociální dialog k projednání důsledků, které by závěry této zprávy mohly mít na politiku.

V neposlední řadě toto ustanovení také pomohlo podpořit 540 ukrajinských řidičů, aby mohli bezprostředně po zahájení agresivní války Ruska proti Ukrajině pokračovat ve své činnosti profesionálního řidiče.