



V Bruselu dne 31.5.2017
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů

{ SWD(2017) 184 final }

{ SWD(2017) 185 final }

{ SWD(2017) 186 final }

{ SWD(2017) 187 final }

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Doby řízení a odpočinku řidičů jsou regulovány právními předpisy EU již od roku 1969. V současné době nařízení (ES) č. 561/2006¹ („nařízení o době řízení“) stanoví minimální požadavky na maximální denní a týdenní doby řízení, minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku. Rovněž vyžaduje použití tachografu jako hlavního nástroje pro kontrolu dodržování těchto požadavků. Následně byla další nařízení přijata s cílem přizpůsobit tachografy technologickému vývoji, přičemž nejnovějším je nařízení (EU) 165/2014 o tachografech v silniční dopravě („nařízení o tachografech“). To zavádí „inteligentní tachografy“ napojené na službu pro určování polohy na základě družicového navigačního systému.

Nařízení o době řízení i nařízení o tachografech tvoří součást rozsáhlejšího úsilí, jehož cílem je zlepšit pracovní podmínky řidičů, zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž mezi podnikateli v silniční dopravě a zlepšit bezpečnost provozu na evropských silnicích. Přísnější požadavky na používání tachografů postupně přispěly k účinnějšímu a důslednějšímu prosazování příslušných předpisů v rámci EU.

Hodnocení právních předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě a jejich prosazování, které bylo provedeno *ex post* v letech 2015–2017² v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT), dospělo k závěru, že nařízení o době řízení bylo při zlepšování pracovních podmínek řidičů a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi podnikateli v silniční dopravě pouze částečně účinné. Bezpečnost silničního provozu se za tu dobu zlepšila, ale ani jedno nelze samozřejmě přisuzovat výlučně tomuto nařízení.

Hlavní potíže, s nimiž je třeba se vypořádat, souvisí s nedostatky vlastních předpisů, ale také s jejich nedostatečným prosazováním a jejich neschopností řešit nově vznikající společenské a tržní problémy v tomto odvětví. Cílem tohoto návrhu, iniciovaného v rámci programu REFIT³, je napravit zjištěné nedostatky a pomoci zlepšit pracovní podmínky a podmínky pro podnikání v odvětví. Toho se dosáhne objasněním a aktualizací některých ustanovení a dalším zkvalitněním používání současných a budoucích tachografů s cílem zajistit nákladově efektivnější prosazování předpisů.

• Soulad s ostatními plánovanými iniciativami z odvětví silniční dopravy

Tento návrh je součástí širšího průběžného přezkumu právních předpisů Unie v oblasti silniční dopravy. Je úzce spojen s iniciativou, jejímž cílem je zlepšovat prosazování předpisů pro doby řízení a odpočinku a zavést odvětvová kritéria pro vysílání pracovníků v silniční dopravě. Je také úzce spojen s průběžným přezkumem tržních pravidel týkajících se: přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě (nařízení (ES) č. 1071/2009), přístupu na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (nařízení (ES) č. 1072/2009) a přístupu na trh mezinárodní silniční přepravy cestujících (nařízení (ES) č. 1073/2009).

¹ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

² Hodnocení *ex post* se týkalo nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice 2006/22/ES o prosazování ustanovení uvedeného nařízení a směrnice 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě.

³ Iniciativa č. 11 v příloze 2 pracovního programu Komise na rok 2017.

Sociální a tržní předpisy tvoří komplexní a soudržný právní rámec a jejich důsledné a účinné prosazování je klíčem k vytváření spravedlivého, bezpečného, environmentálně a sociálně udržitelného odvětví silniční dopravy. Žádná z těchto iniciativ sama o sobě nemůže účinně řešit současné výzvy v sociální a tržní oblasti.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh přispívá ke dvěma prioritám Komise, zejména vytvoření „lepšího a spravedlivějšího vnitřního trhu“ a priority v oblasti „pracovních míst, růstu a investic“. Je v souladu s kroky zaměřenými na boj se sociální nespravedlností a nekalou soutěží a na vytváření sociálního rámce pro nové pracovní příležitosti a spravedlivé podmínky pro podnikání.

Návrh je v souladu s cíli Sociální agendy Komise, protože jedním z nich je zajistit důstojné pracovní podmínky a náležitou sociální ochranu, a s iniciativou, která má za cíl vytvořit pilíř EU pro sociální práva. Je rovněž v souladu s Listinou základních práv Evropské unie, jejíž článek 31 stanoví zejména právo na denní a týdenní dobu odpočinku. Cílem ustanovení obsažených v tomto návrhu týkajících se týdenní doby odpočinku je zvýšit pružnost pro podnikatele, zatímco pracovníkům umožní zachovat odpovídající doby odpočinku a poskytnout jim možnost vybírat si tento odpočinek doma nebo v odpovídajícím ubytování.

Návrh přispívá k programu REFIT tím, že objasňuje a upravuje některá ustanovení v sociální oblasti a umožňuje jejich nákladově efektivní prosazování.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Tento návrh mění nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) 165/2014, a opírá se proto o stejný právní základ, jmenovitě čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

- **Subsidiarita**

Na základě čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU sdílí Unie při regulaci v oblasti dopravy pravomoci s členskými státy. Stávající předpisy však může měnit pouze normotvůrce EU.

Nedostatky v platných právních předpisech znamenají, že členské státy provádějí a prosazují předpisy EU v sociální oblasti různými způsoby. Pokyny Komise ani samoregulace ze strany členských států by nedokázaly přiměřeně zajistit, že budou předpisy v sociální oblasti v silniční dopravě soustavně uplatňovány a prosazovány napříč Uníí. Proto je odůvodněná akce na úrovni Unie.

V souladu s článkem 154 SFEU, který upravuje sociální partnerské organizace na evropské úrovni, s nimiž se mají projednávat otázky týkající se zaměstnanosti a sociálních věcí stanovené v článku 153 Smlouvy, Komise zahájí konzultace s cílem získat názory sociálních partnerů týkající se možného zaměření akce Unie, pokud jde o směrnici 2002/15/ES, která doplňuje ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006.

- **Proporcionalita**

Návrh nepřekračuje rámec opatření nezbytných k řešení zjištěných problémů týkajících se nevyhovujících pracovních podmínek pro řidiče a narušení hospodářské soutěže mezi podnikateli.

V souladu s oddílem 7.2 posouzení dopadu, návrh uvádí možnost politiky považovanou za nejvhodnější a nejprůměrnější řešení. Toto řešení zajišťuje rovnováhu mezi zlepšením

podmínek pro práci a odpočinek pro řidiče a účinným a soustavným prosazováním stávajících předpisů napříč Uníí, přičemž současně umožňuje podnikatelům v silniční dopravě dopravu co nejúčinněji organizovat.

Návrh se zaměřuje na zjednodušení a objasnění stávajících předpisů a úpravu některých předpisů podle potřeb odvětví. Tím se zajistí snazší dodržování a prosazování těchto předpisů jednotným způsobem napříč Uníí. Návrh sníží administrativní zátěž pro podnikatele a zajistí, že požadavky na správní spolupráci a vzájemnou pomoc mezi členskými státy budou přiměřené zjištěným problémům. Posouzení dopadu dospělo k závěru, že plánovaná politická opatření nebudou mít žádný nepřiměřený dopad na malé a střední podniky.

- **Volba nástroje**

Protože návrh zavádí omezený počet změn dvou vzájemně propojených nařízení, zvoleným nástrojem je také nařízení. Vzhledem k omezenému počtu navrhovaných změn není zřejmě nutné tato dvě nařízení přepracovat.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ EX POST, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Nařízení o době řízení prošlo v letech 2015–2017⁴ komplexním hodnocením *ex post* v rámci programu REFIT, které zahrnovalo rovněž směrnici 2002/15/ES o úpravě pracovní doby a směrnici 2006/22/ES o uplatňování předpisů v sociální oblasti. Bylo podpořeno externí podpůrnou studií.

Hlavní problémy, týkající se konkrétně nařízení o době řízení, byly:

- rozdílný výklad a prosazování ustanovení o běžném týdenním odpočinku, které vedou k nekoordinovaným vnitrostátním opatřením a nerovnému zacházení s řidiči a podnikateli v silniční dopravě,
- přetrvávající zneužívání předpisů o době řízení, přestávkách v řízení a dobách odpočinku z důvodu nedostatečné flexibility při jejich uplatňování, zejména za nepředvídaných okolností,
- neurčitost pojmu „neobchodní“ přeprava a doprava pro soukromé účely, která vede k rozdílnému výkladu a nerovnému zacházení s řidiči a podnikateli,
- ustanovení o přestávkách nevhodné pro provoz s více řidiči (řízení v týmu), které vede k rozdílným postupům prosazování,
- špatná správní spolupráce a vzájemná pomoc mezi členskými státy, bránící v účinném a důsledném přeshraničním prosazování.

Tyto problémy mají nepříznivý vliv na pracovní podmínky a podmínky hospodářské soutěže a nepřímo brání v dalším zlepšování bezpečnosti silničního provozu.

Nařízení o tachografech nebylo součástí tohoto hodnocení *ex post* v rámci programu REFIT. Hodnocení však odhalilo, že jedním z nedostatků systému prosazování je nerovnoměrné

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

a neúčinné používání kontrolních nástrojů a systémů pro výměnu dat včetně tachografů. Dokud nedojde k rozšíření montáže a používání inteligentních tachografů, mohly by se lépe využívat funkce současného systému tachografů.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Při přípravě tohoto návrhu proběhly rozsáhlé konzultace se zúčastněnými stranami, v souladu s minimálními standardy pro konzultace zúčastněných stran stanovenými ve sdělení Komise ze dne 11. prosince 2002 (KOM(2002) 704 v konečném znění).

Proces konzultací zahrnoval shromažďování stanovisek a sběr údajů. O příspěvek k procesu konzultací byly požádány všechny příslušné zúčastněné skupiny: vnitrostátní ministerstva dopravy, vnitrostátní kontrolní orgány, sdružení zastupující podnikatele v silniční nákladní dopravě a silniční přepravě cestujících, zasílatelé, odesílatelé, malé a střední podniky, odborové svazy, řidiči a ostatní pracovníci v silniční dopravě.

V průběhu celého procesu se uskutečnily rozsáhlé konzultace zejména s evropskými sociálními partnery. Byly použity rozmanité a cílené metody a nástroje konzultací:

- Konference na vysoké úrovni dne 4. června 2015 na téma „Sociální agenda pro dopravu“ zahájila rozsáhlou diskusi o sociálních aspektech v silniční dopravě; zúčastnilo se jí přibližně 350 účastníků, zejména: činitelé s rozhodovacími pravomocemi, odborníci v oblasti dopravy a sociální partneři,

- Specializované semináře na konci roku 2015, na kterých se sešly zúčastněné subjekty z odvětví, zástupci členských států a evropské sociální partneři. Diskuse se zaměřily na to, jak v silniční dopravě fungují předpisy týkající se sociální oblasti a vnitřního trhu,

- Konference o silniční dopravě dne 19. dubna 2016. Jedno z pracovních setkání bylo zaměřeno na vnitřní trh a sociální aspekty silniční dopravy. Zapojilo se přibližně 400 účastníků, zejména zástupci členských států, členů Evropského parlamentu a hlavních zúčastněných stran, kteří projednávali cíle a oblast působnosti plánovaných iniciativ v oblasti silniční dopravy,

- Bylo zahájeno pět cílených průzkumů zaměřených na názory vnitrostátních ministerstev dopravy (se zaměřením na provádění a výklad předpisů), kontrolních orgánů (se zaměřením na postupy prosazování, náklady a přínosy prosazování), podniků (se zaměřením na dopad právních předpisů na podnikatele na trhu), odborových svazů (se zaměřením na dopad právních předpisů na řidiče) a ostatních zúčastněných stran jako například průmyslových sdružení (se zaměřením na průřezové názory na účinky právních předpisů). Celkem bylo získáno 1 441 odpovědí (z nichž 1 269 bylo od silničních dopravců),

- Rozhovory s 90 zúčastněnými stranami (z nichž 37 bylo s řidiči) s cílem získat poznatky o jejich zkušenostech s tím, jak vnitrostátní orgány prosazují právní předpisy EU v oblasti silniční dopravy, jak účinné toto prosazování je, a o problémech při dodržování předpisů,

- Veřejná konzultace⁵ ve dnech 5. září až 11. prosince 2016, s cílem potvrdit problémy zjištěné při hodnocení *ex post* a určit jejich možná řešení. Z 1 378 obdržených odpovědí bylo

⁵ Souhrn zjištění: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

1 209 od řidičů, podnikatelů, odesílatelů, zasílatelů a občanů a 169 od vnitrostátních orgánů, kontrolních orgánů, organizací zaměstnanců a průmyslových sdružení,

– Panelové šetření malých a středních podniků ve dnech 4. listopadu 2016 až 4. ledna 2017. Celkem 109 respondentů sdělilo své názory na cíle revize právního rámce a na možná řešení,

– On-line průzkum mezi řidiči (bylo obdrženo 345 odpovědí, které poskytly názory na možná opatření. Tyto názory však nebyly zcela reprezentativní, protože 140 odpovědí bylo z Nizozemska a 127 ze Spojeného království),

– Komise také provedla průzkum mezi vnitrostátními orgány a vnitrostátními kontrolními orgány (bylo obdrženo 41 odpovědí z 27 členských států EU plus Norska a Švýcarska), a průzkum mezi podnikateli (bylo obdrženo 73 odpovědí, avšak opět ne zcela reprezentativních, protože 58 odpovědí bylo z Maďarska),

– Rozhovory se 7 přepravními společnostmi, 9 vnitrostátními průmyslovými sdruženími, 9 vnitrostátními orgány, 4 vnitrostátními odbory a 6 evropskými sociálními partnery.

Evropští sociální partneři v odvětví silniční dopravy byli také pravidelně informováni a konzultováni během několika dvoustranných zasedání s Komisí a na pravidelných zasedáních výboru pro kolektivní vyjednávání v oblasti silniční dopravy a mezivýborové pracovní skupiny sociálních partnerů.

Konzultace potvrdily, že hlavními problémy jsou:

- 1) nepřiměřené pracovní podmínky pro řidiče;
- 2) narušení hospodářské soutěže mezi podnikateli v dopravě;
- 3) regulační zátěž pro podnikatele a členské státy.

Rovněž odhalily hlavní právní aspekty těchto problémů, tj. nejasné nebo nevyhovující předpisy v sociální oblasti, odlišné výklady předpisů, nesoustavné a neúčinné prosazování a špatná správní spolupráce mezi členskými státy.

Pokud jde o navrhovaná politická opatření, všechny zúčastněné strany důrazně podpořily zpřísnění jejich prosazování a intenzivnější spolupráci mezi kontrolními orgány, ačkoli některé vnitrostátní donucovací orgány vyjádřily obavy z možných dodatečných souvisejících nákladů.

Otázku vhodných odpočívadel pro běžný týdenní odpočinek zdůraznily odborové svazy, vnitrostátní orgány, řidiči, podnikatelé a sdružení zastupující podnikatele.

Smíšené reakce se týkaly návrhu opatření k výpočtu průměrné týdenní doby odpočinku a možnosti zvýšení pružnosti při uplatňování předpisů pro doby řízení a odpočinku, aby se řidiči dostali domů, kde by si mohli tento běžný týdenní odpočinek vybrat. Podnikatelé i řidiči se vyslovili pro tato opatření, zatímco odborové svazy nevyjádřily podporu a donucovací orgány vyjádřily obavy nad účinným sledováním dodržování předpisů.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Komisi pomáhali při přípravě podpůrné studie pro hodnocení *ex post* v červnu 2016⁶ a samostatné podpůrné studie pro posouzení dopadu, která byla dokončena v květnu 2017, externí subjekty.

- **Posouzení dopadu**

Tento návrh je podpořen posouzením dopadu, které obdrželo kladné stanovisko s doporučením od Výboru pro kontrolu regulace. Všechny hlavní připomínky výboru byly vyřešeny v revidované verzi posouzení dopadu (viz příloha 1 zprávy o posouzení dopadu).

V posouzení dopadu jsou zvažovány čtyři možné varianty politiky. První tři jsou kumulativní z hlediska zvyšování úrovně regulačního zásahu a očekávaných dopadů, zatímco čtvrtá varianta byla horizontální a její opatření bylo možné kombinovat s kteroukoliv z tří prvních variant.

První varianta se zaměřovala na objasnění právního rámce a zlepšení spolupráce mezi kontrolními orgány. Druhá se zaměřovala na zpřísnění prosazování předpisů. Třetí soubor politických opatření navrhoval značné změny v předpisech, zejména odměny na základě výkonu a výjimky pro vnitrostátní a zahraniční přepravu cestujících autokary. Čtvrtá varianta navrhovala odvětvová kritéria pro vysílání pracovníků v silniční dopravě a stanovila specifická kontrolní opatření. Zahrnovala tři dílčí varianty založené na časových prahových hodnotách.

Varianta č. 1 se ukázala jako nejméně účinná při řešení právní nejistoty a nerovnosti mezi řidiči a podnikateli. Důvodem bylo zejména to, že opatření by byla dobrovolná a členské státy by se mohly rozhodnout, zda je zavedou nebo ne. Tento dobrovolný přístup by zvýšil obavy z nárůstu množství vnitrostátních opatření, s nimiž by se museli řidiči a podnikatelé vyrovnávat.

Varianta č. 3 může mít negativní vedlejší účinky, pokud jde o pracovní podmínky řidičů v přepravě cestujících. Důvodem je to, že opatření o odloženém týdenním odpočinku by mohla vést ke zvýšení únavového indexu o 20–33 % a zvýšení rizik pro bezpečnost silničního provozu o 4–5 %. Spolu s vyšším únavovým a rizikovým indexem by došlo ke snížení nákladů na dodržování předpisů pro podnikatele o 3–5 %.

Upřednostňovanou možností je kombinace variant č. 2 a č. 4. Dopady varianty č. 4 umocní předpokládané účinky varianty č. 2 tím, želepší podmínky pro práci a odpočinek řidičů (snížení únavového indexu o 28 % a v obdobích mimo domov o 43 % u řidičů ze států EU-13 a o 16 % u řidičů ze států EU-15). Kombinace variant č. 2 a 4 rovněž povede k synergiím plynoucím z účinnějšího sledování předpisů pro vysílání pracovníků, a tím úsporám nákladů pro podnikatele.

Kombinace variant č. 2 a 4 je celkově nejúčinnějším řešením problémů zjištěných v posouzení dopadu. Odhaduje se, že varianta č. 4 přinese podnikatelům, kteří poskytují služby přeshraniční silniční dopravy, úspory administrativních nákladů ve výši přibližně 785 milionů EUR za rok. Úspory z opatření u varianty č. 2 nebylo možno vyčíslit. Očekává se však, že povedou k poklesu porušování předpisů, a tudíž ke snížení značných nákladů v případě jejich nedodržování. Varianta č. 2 dále umožní účinnější dopravu a vytvoří pobídku

⁶ Konečná zpráva <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

pro častější návraty řidiče domů. Obě možnosti politiky však povedou k mírně zvýšeným nákladům na prosazování pro vnitrostátní orgány (mezi 1,3 % a 8 %) během přechodného období, kdy budou zaváděny revidované předpisy. Obě rovněž mírně zvýší náklady na dodržování u některých podnikatelů, protože od nich budou vyžadovat, aby platili ubytování pro běžný týdenní odpočinek vybraný mimo vozidlo (přibližně 50–160 EUR za jízdu).

Návrh je v souladu s upřednostňovanou variantou uvedenou v posouzení dopadu.

- **Účelnost a zjednodušování právních předpisů**

Návrh sleduje cíl programu REFIT zvýšit účinnost právních předpisů a snížit regulační zátěž pro podniky. K tomu slouží zejména zjednodušení a úprava předpisů podle potřeb odvětví a zvýšení používání digitálních záznamových zařízení (tachografů) pro zajištění účinnějších kontrol. Ačkoli se očekává, že se mírně zvýší náklady vnitrostátních orgánů na prosazování, je toto zvýšení odůvodněno zlepšením pracovních podmínek řidičů a podmínek pro podnikání. Tím dojde k úsporám nákladů v případě nedodržování předpisů. Návrh rovněž přispěje k účinnějšímu prosazování, například zlepšením funkcí budoucího „inteligentního“ tachografu. Mikropodniky povinnosti dodržovat tyto předpisy návrh nezprošťuje, protože to by vedlo k riziku nerovných podmínek hospodářské soutěže a nerovných pracovních podmínek.

Základní práva

Návrh přispívá k cílům Listiny základních práv, zejména článku 31, který stanoví právo na slušné a spravedlivé pracovní podmínky.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nebude mít žádný dopad na rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Vývoj v počtu, typech a četnosti porušování předpisů v sociální oblasti bude sledován s využitím kombinace vnitrostátních zpráv o provádění a analýzy údajů od kontrolních organizací EU. Problémy provádění a prosazování budou pravidelně sledovány a hodnoceny Výborem pro silniční dopravu.

Další vývoj trhu a jeho možné dopady na pracovní podmínky a podmínky hospodářské soutěže budou hodnoceny na základě příslušných údajů získaných z jiných iniciativ, zejména revize nařízení o přístupu na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (nařízení (ES) č. 1072/2009) a nařízení o přístupu k profesi podnikatele v silniční dopravě (nařízení (ES) č. 1071/2009).

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Návrh obsahuje tyto hlavní prvky:

Nařízení (ES) č. 561/2006

Článek 3

Ustanovení čl. 3 písm. h) se mění s cílem objasnit, v souladu s rozhodnutím Soudního dvora ve věci C-317/12 *Lundberg*, že soukromé osoby používající vozidla, na která se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006, k přepravě osobních věcí pro své vlastní účely, nejsou povinny zaznamenávat svoji dobu řízení a doby odpočinku, a nejsou proto povinny mít nebo používat tachograf ani kartu řidiče.

Článek 4

Ustanovení čl. 4 písm. r) se doplňuje s cílem vymezit pojem „neobchodní“ přeprava, který se běžně používá v tomto nařízení, protože neexistence jednotné definice vytváří nejistoty a rozdíly ve výkladu.

Článek 6

Ustanovení čl. 6 odst. 5 se mění s cílem objasnit povinnost a harmonizovat postup zaznamenávání jiné práce řidiče než řízení a doby pracovní pohotovosti. Úplné záznamy všech činností řidiče, nejen řízení, které se automaticky zaznamenává tachografem, jsou důležité pro účinné sledování pracovního rytmu řidiče, který může vést k únavě a vytvářet rizika pro bezpečnost silničního provozu.

Článek 7

K článku 7 se doplňuje třetí odstavec s cílem objasnit, že řidiči jezdící v týmu si mohou vybrat povinnou přestávku ve vozidle, které řídí jiný řidič. To je již stávající praxe po nezávazném pokynu Komise.

Článek 8

Článek 8 se mění s cílem objasnit a upravit požadavky na týdenní odpočinek podle potřeb odvětví a skutečné praxe při sjednávání přepravních plánů, zejména pokud jde o dopravu na dlouhé vzdálenosti. Cílem je zlepšit podmínky pro odpočinek řidičů a usnadnit prosazování, zejména kontrolu náhrady, která náleží řidiči za zkrácený týdenní odpočinek.

Ustanovení čl. 8 odst. 6 se mění s cílem objasnit, že řidiči si mohou během období čtyř po sobě následujících týdnů zařídit týdenní doby odpočinku pružnějším způsobem, a současně zajistit, že do tří týdnů si vyberou náhradu za zkrácený týdenní odpočinek společně s běžným týdenním odpočinkem. Touto změnou se nemění platné požadavky na maximální denní a týdenní doby řízení.

Ustanovení čl. 8 odst. 7 se mění tak, aby stanovilo, že náhrada za zkrácený týdenní odpočinek musí být připojena k běžnému týdennímu odpočinku v délce nejméně 45 hodin. Tím se usnadní kontrola odpočinku vybraného jako náhrada a umožní se řidičům požívat výhod akumulovaného týdenního odpočinku.

Ustanovení čl. 8 odst. 8a se doplňuje s cílem objasnit, že řidič si nesmí vybírat týdenní odpočinek v délce 45 hodin nebo více ve vozidle a že zaměstnavatel je povinen zajistit řidiči odpovídající ubytování s vhodným vybavením pro spaní a hygienu, pokud si řidiči nemohou vybírat týdenní odpočinek na soukromém místě dle svého výběru.

Ustanovení čl. 8 odst. 8b se doplňuje, aby se dále upřesnily povinnosti dopravců organizovat práci řidičů takovým způsobem, aby se nejméně jednou za tři po sobě následující týdny mohli k týdennímu odpočinku vrátit domů.

Článek 9

Článek 9 se mění tak, aby se uzpůsobil stávající praxi vybírání dob odpočinku na trajektu nebo na železnici. Současné předpisy neumožňují zaznamenávat doby odpočinku v délce 24 hodin nebo více vybírané z části na trajektu nebo na železnici jako zkrácený týdenní odpočinek. Tím se vytváří zbytečná zátěž pro řidiče a podnikatele. Proto tato změna upřesňuje, že řidič doprovázející vozidlo, které je přepravováno trajektem nebo po železnici, si může na trajektu nebo na železnici také vybírat zkrácený týdenní odpočinek.

Článek 12

Ustanovení čl. 12 odst. 2 se doplňuje s cílem pomoci řidiči vyrovnat se s nepředvídanými okolnostmi, které zpozdí dopravu nebo zabrání řidiči v tom, aby se dostal domů, kde si vybere týdenní odpočinek. Upřesňuje, že řidiči mohou odložit začátek svého týdenního odpočinku, aby se dostali domů, pokud dodrží denní nebo týdenní limity dob řízení a požadovanou minimální délku doby týdenního odpočinku.

Článek 14

Článek 14 se mění s cílem upřesnit, že dočasné výjimky z obecných předpisů udělené členskými státy v naléhavých případech musí být patřičně odůvodněné výjimečnými okolnostmi a naléhavostí spojenou s jejich řešením.

Článek 15

Článek 15 doplňuje povinnost členských států informovat Komisi o vnitrostátních předpisech pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku vztahující se na řidiče autobusů osvobozené od nařízení.

Článek 19

Článek 19 se mění s cílem upřesnit, že vnitrostátní sankce uvalené za porušování nařízení jsou přiměřené závažnosti porušení povinností, jak se uvádí v příslušných právních předpisech Unie. Rovněž doplňuje, že všechny změny systému vnitrostátních sankcí se oznámí Komisi.

Článek 22

Článek 22 se mění s cílem dále prohloubit správní spolupráci a výměnu údajů a informací mezi členskými státy. Cílem je zajistit důslednější a účinnější provádění ustanovení tohoto nařízení a přeshraniční prosazování.

Ustanovení čl. 22 odst. 1 se mění s cílem upřesnit, že vzájemná pomoc mezi členskými státy je poskytována neprodleně, v jasně stanovených lhůtách podle směrnice 2006/22/ES.

Ustanovení čl. 22 odst. 2 písm. c) se doplňuje s cílem objasnit, že výměna informací se rovněž týká údajů o hodnocení rizika podniků a dalších informací nezbytných k zajištění účinného a účelného prosazování.

Ustanovení čl. 22 odst. 3a upřesňuje, že za organizování řádné výměny informací odpovídají jmenované orgány pro styk uvnitř Společenství.

Ustanovení čl. 22 odst. 3b se doplňuje s cílem objasnit, že vzájemná pomoc je bezplatná.

Článek 25

Ustanovení čl. 25 odst. 2 se mění s cílem upřesnit, že v případech, kdy je to nezbytné, Komise přijme prováděcí akty objasňující ustanovení tohoto nařízení. Tyto akty zajistí jednotné uplatňování a prosazování tohoto nařízení.

Nařízení (EU) č. 165/2014

Článek 8

Článek 8 se mění s cílem dále zlepšovat funkce „inteligentních“ tachografů, aby se umožnilo přesnější určování polohy vozidel používaných pro přeshraniční dopravu. Tím se usnadní prosazování předpisů v sociální oblasti.

Článek 34

Článek 34 doplňuje povinnost řidičů zaznamenat v tachografu polohu svého vozidla na nejbližším vhodném místě zastávky po překročení hranice. Tím se usnadní sledování dodržování předpisů v sociální oblasti. Tato povinnost se nevztahuje na řidiče používající „inteligentní“ tachografy, které překročení hranic zaznamenávají automaticky.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy, s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁷,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁸,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky pro podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy. Aby se tento proces usadil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, vhodné pro daný účel, snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.
- (2) Po zhodnocení účinnosti a účelnosti provádění stávajícího souboru předpisů Unie v sociální oblasti v silniční dopravě, a zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006⁹, byly ve stávajícím právním rámci zjištěny určité nedostatky. Nejasné a nevhodné předpisy pro týdenní odpočinek, odpočívadla, přestávky při provozu s více řidiči a absence předpisů o návratu řidičů do jejich domovů vedou k rozdílným výkladům a způsobům prosazování v členských státech. Některé členské státy nedávno přijaly jednostranná opatření dále zvyšující právní nejistotu a nerovné zacházení s řidiči a podnikateli v silniční dopravě.
- (3) Hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 provedené ex post potvrdilo, že nedůsledné a neúčinné prosazování předpisů Unie v sociální oblasti je zejména důsledkem nejasných předpisů, neúčinného využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy.

⁷ Úř. věst. , , s. .

⁸ Úř. věst. , , s. .

⁹ 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 zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (4) Jasně, vhodné a jednotně prosazované předpisy jsou rovněž zásadní po dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené hospodářské soutěže mezi podnikateli a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.
- (5) Vyšlo najevo, že stávající požadavek na přestávky je nevhodný a nepraktický pro řidiče v týmu. Proto je vhodné upravit požadavek na záznam přestávek podle specifčnosti dopravy prováděné řidiči jedoucími v týmu.
- (6) Řidiči v mezinárodní přepravě na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu mimo domov. Současné požadavky na běžný týdenní odpočinek tato období zbytečně prodlužují. Je proto žádoucí upravit ustanovení o běžném týdenním odpočinku tak, aby bylo pro řidiče snazší provádět přepravu v souladu s těmito předpisy a dostat se domů na běžný týdenní odpočinek a aby obdrželi úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku. Je rovněž nezbytné zajistit, aby podnikatelé organizovali práci řidičů tak, aby tato doba mimo domov nebyla nadměrně dlouhá.
- (7) Existují rozdíly mezi členskými státy ve výkladu a provádění požadavků na týdenní odpočinek, pokud jde o místo, kde má být týdenní odpočinek vybírán. Je proto vhodné objasnit tento požadavek, aby se zajistilo, že řidiči budou mít k dispozici odpovídající ubytování pro svůj běžný týdenní odpočinek, pokud si ho vybírají mimo domov.
- (8) Řidiči často narazí na nepředvídané okolnosti, které jim znemožní dostat se do požadovaného místa, kde si mají vybírat týdenní odpočinek, aniž by porušili předpisy Unie. Je žádoucí, aby se řidiči mohli snáze vyrovnat s těmito okolnostmi a měli možnost dostat se do místa týdenního odpočinku, aniž by porušili požadavky na maximální doby řízení.
- (9) Aby se omezily rozdílné způsoby prosazování a zabránilo se jim a dále se zvyšovala účinnost a účelnost přeshraničního prosazování, je zásadní zavést jasná pravidla pro pravidelnou správní spolupráci mezi členskými státy.
- (10) K zajištění jednotných podmínek provádění nařízení (ES) č. 561/2006 by měla být Komisi svěřena prováděcí pravomoc k objasňování ustanovení tohoto nařízení a stanovení společných přístupů k jejich uplatňování a prosazování. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011¹⁰.
- (11) Ke zlepšení nákladové efektivity prosazování předpisů v sociální oblasti je třeba plně využít možností současných a budoucích systémů tachografů. Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby umožňoval přesnější určování polohy, zejména během mezinárodní přepravy.
- (12) Proto by měla být odpovídajícím způsobem změněna nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014¹¹,

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹¹ 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).

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 561/2006 se mění takto:

(1) v čl. 3 se písmeno h) nahrazuje tímto:

„h) vozidly nebo jejich kombinacemi používanými pro neobchodní přepravu zboží;“

(2) v článku 4 se doplňuje písmeno r), které zní:

„r) „neobchodní přepravou“ silniční přeprava kromě přepravy na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná odměna a ze které neplynou žádné zisky.“

(3) v čl. 6 odst. 5 se první věta nahrazuje tímto:

„Řidič zaznamenaná jako „jinou práci“ dobu strávenou podle čl. 4 písm. e) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, a dále zaznamenaná dobu „pracovní pohotovosti“, definovanou v čl. 3 písm. b) směrnice 2002/15/ES, v souladu s čl. 34 odst. 5 písm. b) bodem iii) nařízení (EU) č. 165/2014. Tento zápis provede buď ručně na záznamový list, výtisk nebo zadá ručně na záznamovém zařízení.“

(4) v článku 7 se doplňuje třetí pododstavec, který zní:

„Řidič, který se zapojuje do provozu s více řidiči, se může rozhodnout, že si vybere přestávku v délce 45 minut ve vozidle řízeném jiným řidičem, pokud řidič, který si vybírá přestávku, právě nepomáhá řidiči, který řídí vozidlo.“

(5) článek 8 se mění takto:

(a) v odstavci 6 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„6. V kterýchkoli čtyřech po sobě následujících týdnech musí mít řidič nejméně:

a) čtyři běžné týdenní doby odpočinku nebo

b) dvě běžné týdenní doby odpočinku v délce nejméně 45 hodin a dvě zkrácené týdenní doby odpočinku v délce nejméně 24 hodin.

Pro účely písm. b) musí však být zkrácení týdenní doby odpočinku vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.“

(b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:

„7. Každá doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení týdenní doby odpočinku musí bezprostředně předcházet před jinou dobou odpočinku trvající nejméně 45 hodin nebo po ní následovat.“

(c) vkládají se nové odstavce 8a a 8b, které znějí:

„8a. Běžné týdenní doby odpočinku a jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za předchozí zkrácený týdenní odpočinek se nevybírají ve vozidle. Vybírají se ve vhodném ubytování, s odpovídajícím vybavením pro spaní a hygienu;

a) buď zajištěném, nebo zaplaceném zaměstnavatelem, nebo

b) doma nebo na jiném soukromém místě vybraném řidičem.

8b. Dopravní podnik organizuje práci řidičů takovým způsobem, aby řidiči mohli v průběhu každých tří po sobě následujících týdnů trávit doma nejméně jednu běžnou týdenní

dobu odpočinku nebo týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybíraný náhradou za zkrácený týdenní odpočinek.“

(6) v článku 9 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„9. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo zkrácená týdenní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku nebo zkrácené týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.“

(7) v článku 12 se doplňuje druhý odstavec, který zní:

„Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, řidič se může odchýlit od čl. 8 odst. 2 a čl. 8 odst. 6 druhého pododstavce, aby mohl dojet ke vhodnému ubytování, jak uvádí čl. 8 odst. 8a, a vybral si tam denní nebo týdenní odpočinek. Takové odchýlení nepovede k překročení denní nebo týdenní doby řízení ani ke zkrácení denní nebo týdenní doby odpočinku. Řidič uvede důvod odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo ubytování.“

(8) v článku 14 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. V naléhavých případech mohou členské státy udělit za výjimečných okolností dočasnou výjimku na dobu nepřesahující 30 dnů a tuto výjimku řádně zdůvodní a neprodleně oznámí Komisi.“

(9) článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Členské státy zajistí, aby se na řidiče vozidel uvedených v čl. 3 písm. a) vztahovaly vnitrostátní předpisy, které zajišťují přiměřenou ochranu, pokud jde o povolené doby řízení a povinné přestávky v řízení a doby odpočinku. Členské státy informují Komisi o příslušných vnitrostátních předpisech, které se na tyto řidiče vztahují.“

(10) v článku 19 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení (EU) č. 165/2014 a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené závažnosti stanovené v souladu s přílohou III směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/22/ES¹², odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014 může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy oznámí tato opatření a sankce Komisi ve lhůtě stanovené v článku 29 druhém pododstavci. Neprodleně jí oznámí jakékoli jejich následné změny. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.“

(11) článek 22 se mění takto:

(a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy úzce spolupracují a poskytují si vzájemnou pomoc bez zbytečného prodlení s cílem usnadnit důsledné uplatňování tohoto nařízení a jeho účinné prosazování, v souladu s požadavky stanovenými v článku 8 směrnice 2006/22/ES.“

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

(b) v odstavci 2 se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„c) jiných specifických informacích, včetně hodnocení rizika podniku, které mohou mít důsledky pro dodržování ustanovení tohoto nařízení.“

(c) vkládají se nové odstavce 3a a 3b, které znějí:

„3a. Pro účely výměny informací v rámci tohoto nařízení využijí členské státy orgány pro styk uvnitř Společenství určené v souladu s článkem 7 směrnice 2006/22/ES.“

„3b. Vzájemná správní spolupráce a pomoc se poskytuje bezplatně.“

(12) v článku 25 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. V případech uvedených v odstavci 1 přijme Komise prováděcí akty, které stanoví společné přístupy v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2.“

Článek 2

Nařízení (EU) č. 165/2014 se mění takto:

(1) v čl. 8 odst. 1 se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„– každé tři hodiny celkové doby řízení a pokaždé, když vozidlo překročí státní hranici;“

(2) v čl. 34 odst. 7 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„7. Řidič po příjezdu na vhodné místo zastávky zadá do digitálního tachografu symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba, a také kde a kdy řidič překročil ve vozidle státní hranici. Členský stát může požadovat na řidičích vozidel, která na jeho území provozují vnitrostátní dopravu, aby k symbolu země připojili přesnější zeměpisné údaje, jestliže je členský stát sdělil Komisi před 1. dubnem 1998.“

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*