



V Bruseli 6. 6. 2014  
COM(2014) 337 final

**SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE**

**o uplatňovaní výnimky stanovenej v článku 8 ods. 6a nariadenia Európskeho  
parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (pravidlo dvanástich dní)**

## SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

### o uplatňovaní výnimky stanovenej v článku 8 ods. 6a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (pravidlo dvanástich dní)

#### 1. ÚVOD

Európska únia (EÚ) vytvorila rámec sociálnych pravidiel pre cestnú nákladnú a osobnú dopravu s cieľom vyhnúť sa narušeniu hospodárskej súťaže, zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a zabezpečiť primerané zdravotné a bezpečnostné podmienky mobilných pracovníkov v cestnej doprave. V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 [„nariadenie (ES) č. 561/2006“]<sup>1</sup>, sa stanovuje spoločný súbor minimálnych požiadaviek EÚ týkajúcich sa *okrem iného* času jazdy, prestávky a doby odpočinku. Tieto pravidlá sa vzťahujú na všetkých profesionálnych vodičov, či už ide o zamestnancov alebo samostatne zárobkovo činné osoby, ktorí sa podieľajú na osobnej alebo nákladnej doprave, a podliehajú osobitným výnimkám a vnútroštátnym odchýlkam.

V článku 8 nariadenia (ES) č. 561/2006 sa stanovuje ako všeobecné pravidlo, že vodič by mal začať týždenný odpočinok najneskôr na konci šiestich 24-hodinových období od ukončenia predchádzajúcej doby týždenného odpočinku. V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (prepracované znenie)<sup>2</sup> sa však zaviedla výnimka z tohto ustanovenia. Nový článok 8 ods. 6a umožňuje vodičom, ktorí pôsobia v jednotlivej príležitostnej doprave v rámci medzinárodnej prepravy osôb, odložiť týždenný odpočinok až o 12 po sebe idúcich 24-hodinových období (ďalej len „pravidlo dvanástich dní“) nasledujúcich po predchádzajúcom pravidelnom čase týždenného odpočinku, za predpokladu, že sú splnené osobitné podmienky.

S cieľom riešiť obavy vyjadrené v čase jeho prijatia sa v článku 8 ods. 6a nariadenia (ES) č. 561/2006 stanovuje, že Komisia by mala podrobne monitorovať využívanie tejto výnimky a mala by vypracovať správu, v ktorej zhodnotí dôsledky tejto výnimky v súvislosti s bezpečnosťou cestnej premávky, ako aj sociálnymi aspektmi a, ak to považuje za vhodné, navrhne zmeny tohto nariadenia. Táto správa vychádza z uvedenej povinnosti monitorovania a poskytuje prehľad využívania výnimky z pravidla dvanástich dní v členských štátoch a jej predpokladaného vplyvu v kontexte hlavných cieľov nariadenia.

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88.

## 2. PODKLADY

Pravidlo dvanástich dní sa prvýkrát zaviedlo v nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 o zosúladovaní niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy<sup>3</sup>. V článku 6 ods. 1 uvedeného nariadenia sa uvádza, že:

(...)

*Maximálne po šiestich denných jazdných časoch musí mať vodič týždenný odpočinok, ako je definované v článku 8 ods. 3.*

*Týždenný čas odpočinku môže byť presunutý až na koniec šiesteho dňa, ak celkový čas jazdy za šesť dní nepresahuje maximum, ktoré zodpovedá šiestim denným jazdným časom.*

*V prípade medzinárodnej osobnej dopravy, inej ako pravidelnej dopravy, budú termíny „šesť“ a „šiesty“ v druhom a treťom pododseku nahradené termínmi „dvanásť“ a „dvanásť“.*

*Členské štáty môžu rozšíriť pôsobnosť predchádzajúceho pododseku na vnútroštátnu osobnú dopravu v rámci ich územia, inú ako je pravidelná doprava.*

Toto nariadenie bolo zrušené nariadením (ES) č. 561/2006, ktoré neobsahovalo takéto ustanovenie. Pravidlo dvanástich dní sa preto prestalo uplatňovať od 11. apríla 2007, keď nadobudlo účinnosť nariadenie (ES) č. 561/2006. Táto úprava vyvolala rozsiahle diskusie medzi rôznymi zainteresovanými stranami. Európsky sektor autokarového cestovného ruchu ju vnímal ako negatívny vývoj a systematicky sa usiloval o dohodu medzi sociálnymi partnermi s cieľom opätovného zavedenia pravidla dvanástich dní. Výzvou bolo rozptýliť obavy sektoru s ohľadom na efektívnu a hospodárnu organizáciu turistických autokarových zájazdov a zároveň neohroziť bezpečnosť cestnej premávky a kvalitu života vodičov.

V tom čase sa vypracovali dve štúdie, ktoré poskytujú podrobný prehľad danej problematiky a relevantné názory zainteresovaných strán. Štúdia „*Nové nariadenie o časoch jazdy a odpočinku: Vplyv zrušenia „12-dňovej výnimky“ pre autobusy*“<sup>4</sup>, ktorú nechal vypracovať Európsky parlament, obsahuje posúdenie vplyvu zrušenia pravidla dvanástich dní v medzinárodnej cestnej preprave cestujúcich, najmä vo vzťahu k hospodárskym, sociálnym a bezpečnostným účinkom. V skratke, v štúdiu sa argumentovalo, že zrušenie pravidla dvanástich dní by malo vážne negatívne dosahy na hospodárstvo a takmer žiadne významné pozitívne bezpečnostné a sociálne výhody. Jednou z odporúčaných skúmaných možností politiky bolo obnovenie výnimky s určitými sprievodnými opatreniami, ktoré sa týkajú bezpečnosti zájazdov a pracovných podmienok vodičov. Medzi navrhovanými sprievodnými opatreniami bolo okrem iného účinné zabezpečenie dodržiavania predpisov týkajúcich sa používania digitálneho tachografu, striedania vodičov v spoločnostiach poskytujúcich medzinárodné zájazdy s cieľom obmedziť nadmerné pracovné zaťaženie, presadzovanie

<sup>3</sup> Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 1.

<sup>4</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/405378/IPOL-TRAN\\_ET\(2008\)405378\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/405378/IPOL-TRAN_ET(2008)405378_EN.pdf)

smernice 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy<sup>5</sup> a čiastočné opätovné zavedenie pravidla dvanástich dní pre dopravné podniky, ktoré spĺňajú osobitné parametre kvality, a iba pre vozidlá vybavené digitálnym tachografom. Na základe tejto štúdie Európsky parlament odhlasoval „vlastnú iniciatívnu správu“ za opätovné zavedenie 12-dňovej výnimky.

Kritické preskúmanie uvedenej štúdie bolo predstavené v „Štúdii o autokarovej preprave cestujúcich“<sup>6</sup>, ktorú si následne nechala vypracovať Európska komisia. Zo záverov preskúmania vyplynulo, že v pôvodnej štúdii Európskeho parlamentu mohlo ísť o výrazné nadhodnotenie hospodárskeho vplyvu zrušenia pravidla dvanástich dní a pravdepodobné podhodnotenie sociálnych vplyvov. V preskúmaní sa dospelo k záveru, že sociálne a environmentálne dosahy zrušenia pravidla dvanástich dní sú nepatrné a existujú určité pochybnosti o tom, či by bol čistý účinok týchto vplyvov kladný alebo záporný. V rámci oboch štúdií boli odprezentované zhodné názory na to, že vplyv na bezpečnosť cestnej premávky je pomerne malý (aj keď je ťažké ho kvantifikovať), keďže autokary už patria medzi pomerne bezpečné spôsoby dopravy.

Diskusie viedli k opätovnému zavedeniu pravidla dvanástich dní s určitými dodatočnými požiadavkami. V článku 29 nariadenia (ES) č. 1073/2009 sa stanovuje, že:

„V článku 8 nariadenia (ES) č. 561/2006 sa vkladá tento odsek:

*„6a. Odchylné od odseku 6 vodič pôsobiaci v jednotlivej príležitostnej doprave v rámci medzinárodnej prepravy osôb, ktorá je definovaná v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy, môže odložiť týždenný odpočinok až o 12 po sebe idúcich 24-hodinových období nasledujúcich po predchádzajúcom pravidelnom čase týždenného odpočinku po splnení týchto podmienok:*

*a) doprava sa prevádzkuje nepretržite najmenej 24 hodín v členskom štáte alebo tretej krajine, na ktorú sa uplatňuje toto nariadenie, pričom ide o inú krajinu ako tú, z ktorej vozidlo poskytujúce predmetnú dopravu vyšlo;*

*b) po uplatnení tejto výnimky vodič čerpá:*

*i) buď dva časy pravidelného týždenného odpočinku, alebo*

*ii) jeden čas pravidelného týždenného odpočinku a jeden čas skráteného týždenného odpočinku trvajúci najmenej 24 hodín. Toto skrátenie sa však nahradí primeraným a nepretržitým časom odpočinku čerpaným vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po skončení obdobia, na ktoré sa uplatnila výnimka;*

<sup>5</sup> Ú. v. ES L 226, 10.9.2003, s. 4.

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2009\\_06\\_passenger\\_transport\\_by\\_coach.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2009_06_passenger_transport_by_coach.pdf)

*c) po 1. januári 2014 musí byť vozidlo vybavené záznamovým zariadením v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 a*

*d) po 1. januári 2014, ak vozidlo jazdí v čase od 22.00 do 6.00 hod., musí ho viesť viacero osôb alebo čas jazdy uvedený v článku 7 sa musí skrátiť na tri hodiny.*

*Komisia podrobne monitoruje využívanie tejto výnimky s cieľom zabezpečiť dodržiavanie veľmi prísnych podmienok pre bezpečnosť na cestách, a to najmä prostredníctvom overenia, či celkový čas riadenia v priebehu časového úseku, na ktorý sa vzťahuje výnimka, nie je neprimeraný. Do 4. decembra 2012 Komisia vypracuje správu, v ktorej zhodnotí dôsledky tejto výnimky v súvislosti s bezpečnosťou na cestách, ako aj so sociálnymi aspektmi. V prípade potreby Komisia navrhne zmeny a doplnenia tohto nariadenia.*

Pravidlo dvanástich dní v súčasnej forme nadobudlo účinnosť 4. júna 2010. Odvtedy prebehlo niekoľko diskusií týkajúcich sa požiadaviek, na základe ktorých možno toto ustanovenie uplatniť, a najmä požiadavky, aby vodič vykonával medzinárodnú prepravu. Európsky parlament počas nedávnej revízie nariadenia (EHS) č. 3821/85<sup>7</sup> navrhol uplatnenie pravidla aj na vnútroštátnu dopravu, pričom argumentoval tým, že vplyv na bezpečnosť cestnej premávky nesúvisí s medzinárodným charakterom cestnej prepravy. Členské štáty nepovažovali v rámci legislatívneho postupu za vhodné, aby sa táto úprava zaviedla a ustanovenie článku 8 ods. 6a ostalo nezmenené.

Island požiadal v rovnakom kontexte počas prístupových rokovaní o výnimku z tohto ustanovenia s cieľom umožniť uplatnenie pravidla aj na vnútroštátnu dopravu. Argumenty v prospech tejto žiadosti sa týkali zemepisných podmienok krajiny, ktorá sa nachádza ďaleko od európskej pevniny, výnimočne riedkeho osídlenia a významu cestovného ruchu pre islandské hospodárstvo. Komisia počas rokovaní túto žiadosť zamietla, pričom tvrdila, že takáto výnimka sa neuplatňuje na iné členské štáty a že aj napriek zemepisnej osobitosti by mala byť vnútroštátna preprava na Islande organizovaná takým spôsobom, aby rešpektovala všeobecné ustanovenie, že týždenná doba odpočinku sa čerpá na konci šiestich 24-hodinových období jazdy. Okrem toho cestovný ruch na Islande nie je dotknutý daným ustanovením, keďže je len okrajovo vystavený medzinárodnej konkurencii.

### **3. ZBER ÚDAJOV**

S cieľom získať potrebné informácie na vypracovanie tejto správy Komisia poslala členským štátom v júli 2012 niekoľko otázok. Rovnaký dotazník dostali aj sociálni partneri EÚ v cestnej doprave, konkrétne Medzinárodná cestná únia (IRU) ako organizácia zamestnávateľov a Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF) zastupujúca pracovníkov v tomto sektore.

Dotazník sa týkal celého radu tém a jeho cieľom bolo posúdiť možné vplyvy výnimky na oblasti uvedené v nariadení (ES) č. 561/2006. Všetky otázky boli formulované tak, aby na ne

---

<sup>7</sup> zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1)

bolo možné poskytnúť kvantifikovateľné a opisné odpovede a aby si členské štáty/sociálni partneri mohli vybrať, akým spôsobom chcú odpovedať.

Prvé dve otázky boli zamerané na zhodnotenie toho, či členské štáty monitorujú využívanie výnimky uchovávaním štatistických údajov alebo prostredníctvom iných zdrojov. Tretia otázka bola venovaná bezpečnosti cestnej premávky a vplyvu výnimky na ňu. Štvrtá otázka sa týkala problematiky podpory cestovného ruchu a využívania spôsobov dopravy šetrných k životnému prostrediu, pričom piata otázka sa zamerala na vplyv výnimky na spravodlivú hospodársku súťaž v oblasti cestnej dopravy. V šiestej otázke sa zainteresované strany mali vyjadriť k problematike kvality života vodičov. V posledných dvoch otázkach mali členské štáty a sociálni partneri poskytnúť svoje všeobecné vnímanie predmetného ustanovenia, ako aj akékoľvek ďalšie pripomienky alebo návrhy.

Do konca roka 2013 Komisia dostala vyplnené dotazníky od 23 členských štátov a od organizácií zamestnávateľov a zamestnancov uvedených vyššie. Ani napriek upomienkam však po tomto dátume nedostala žiadne ďalšie informácie. Súhrnná tabuľka odpovedí tvorí súčasť prílohy II k tejto správe. Je potrebné poznamenať, že Rumunsko poslalo odpovede v mene rumunského orgánu cestnej dopravy (ARR) a orgánu kontroly cestnej dopravy (ISCTR). Obe inštitúcie boli zodpovedné za činnosti kontroly od začiatku uplatňovania pravidla (ARR do 4. decembra 2011 a ISCTR po tomto dátume).

#### **4. ANALÝZA ÚDAJOV**

Z 23 členských štátov, ktoré odpovedali na dotazník, osem neposkytlo žiadne číselné údaje k otázkam č. 2 až 7 z dôvodu nedostatku informácií na podporu kvantifikovateľnej odpovede. Obmedzené množstvo kvantitatívnych údajov (15 prípadov) neumožňuje hĺbkovú štatistickú analýzu, ale na základe poskytnutých odpovedí, spolu s opisnými časťami dotazníka, je možné vyvodiť rôzne závery. Nasledujúca analýza vychádza zo štruktúry dotazníka a prvkov, ktoré sa skúmali v jednotlivých otázkach.

##### **4.1. Dostupnosť údajov – frekvencia používania výnimky**

Žiadny z členských štátov, ktoré odpovedali na dotazník, neuchováva štatistické údaje o uplatňovaní pravidla dvanástich dní alebo o dodržiavaní obmedzení času jazdy počas obdobia, na ktoré sa výnimka vzťahuje. V platných právnych predpisoch sa členským štátom neukladá takáto povinnosť a tento nedostatok monitorovania príslušnými vnútroštátnymi orgánmi ich pripravuje o možnosť získať komplexný prehľad o súčasnej situácii v danej oblasti. Niektoré členské štáty napriek tomu, že neexistuje povinnosť systematicky monitorovať využívanie tejto výnimky, poskytli príslušné údaje, podľa ktorých sa výnimka vo väčšine prípadov príliš nevyužíva. V piatich členských štátoch (EE, LT, LV, LU, SE) je frekvencia jej využitia vyčíslená v strede uvedeného rozsahu (3 na stupnici od 0 do 5), pričom vo všetkých ostatných prípadoch uvedené čísla poukazujú na menej intenzívne využívanie ustanovenia. Ako vysvetlenie k obmedzenému využívaniu pravidla členské štáty/sociálni partneri uviedli obmedzujúci charakter ustanovenia (jednotlivá medzinárodná preprava a predĺžené obdobie následného odpočinku) a nedostatok informácií o ustanovení zo strany prevádzkovateľov/vodičov.

#### **4.2. Vplyv na bezpečnosť cestnej premávky**

Väčšina členských štátov, ktoré poskytli kvantifikované odpovede na túto otázku, uviedla, že toto ustanovenie nemá žiadny negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Na druhej strane, dva členské štáty (BE, LT) uviedli výrazný negatívny vplyv (4 na stupnici od 0 do 5). Toto vyjadrenie však nevychádza zo štatistiky nehôd, ale z predpokladu, že nepretržité vedenie vozidla počas 12 dní môže mať priamy vplyv na únavu vodiča, čím môže ohroziť bezpečnosť cestnej premávky. Ten istý prístup uplatnila aj Európska federácia pracovníkov v doprave, ktorá vo svojej odpovedi uvádza ešte silnejší negatívny vplyv na základe údajnej únavy vodiča. V ostatných odpovediach sa uvádza minimálny negatívny vplyv, ktorý je vo všetkých prípadoch založený na podobnom predpoklade a nie na aktuálnych údajoch o nehodách. Medzinárodná únia cestnej dopravy uviedla nulový vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, pričom zdôraznila, že počas takýchto zájazdov je skutočný denný čas jazdy obvykle kratší.

#### **4.3. Účinnosť pri podpore cestovného ruchu a používanie dopravných prostriedkov šetrných k životnému prostrediu**

Zatiaľ čo niektoré členské štáty (AT, BE, DK, NL, PL, ES) a Európska federácia pracovníkov v doprave nevidia žiadny vplyv výnimky na cestovný ruch a životné prostredie, ostatné členské štáty, ktoré poskytli kvantifikované odpovede na túto otázku, uviedli pozitívny účinok. Tri členské štáty (LU, RO, SE) uviedli veľmi silný pozitívny účinok (4 – 5 na stupnici od 0 do 5) s odôvodnením, že pravidlo umožňuje nižšie náklady pre cestujúcich, lepšiu organizáciu zájazdov a lepšiu kvalitu autokarov používaných na tieto cesty. Z podobných dôvodov uviedli ďalšie štyri členské štáty (BG, EE, LV, SI) významný pozitívny účinok (3 na stupnici od 0 do 5). Medzinárodná únia cestnej dopravy poukázala na limitovaný pozitívny účinok vzhľadom na reštriktívny charakter výnimky, ktorý obmedzuje jej príťažlivosť pre dopravné podniky.

#### **4.4. Vplyv na hospodársku súťaž**

Postoj väčšiny členských štátov a IRU je s ohľadom na tento aspekt neutrálny. Jeden členský štát (BG) však uviedol skôr negatívny vplyv, pokiaľ ide o narušenie hospodárskej súťaže na základe skutočnosti, že výnimka sa uplatňuje len na príležitostnú medzinárodnú dopravu a nie na pravidelnú dopravu, čím dochádza k diskriminácii medzi týmito typmi dopravy. Ďalších päť členských štátov (HU, LT, LV, LU, SE) uviedlo oveľa pozitívnejší vplyv. Ich argumentom bolo, že flexibilita, ktorú poskytuje výnimka, ponúka podnikom väčšie možnosti prevádzkovať dopravné služby bez porušenia pravidiel a zároveň prináša úžitok aj malým podnikom.

#### **4.5. Vplyv na kvalitu života vodičov**

V tejto otázke zaujali zástupcovia pracovníkov veľmi negatívne stanovisko, pričom argumentovali tým, že výnimka umožňuje dlhé cesty, ktoré priamo ovplyvňujú zdravie vodičov, najmä z dôvodu nahromadenej únavy. Podobne negatívny vplyv, ale v podstatne menšom rozsahu, uviedli tri členské štáty (AT, BE, RO<sup>8</sup>). Naopak niektoré členské štáty (EE,

---

<sup>8</sup> Štátny inšpektorát pre kontrolu cestnej dopravy (ISCTR)

LU, RO<sup>9</sup>, SE) vnímajú otázku z odlišného uhla. Podľa nich ustanovenie umožňuje vodičom dlhší nepretržitý odpočinok, často doma s ich rodinami. Na druhej strane zamestnávateľa považujú dlhé obdobia náhradného odpočinku, ktoré musí vodič čerpať po využití výnimky, za stratu príjmov pre vodičov, najmä počas krátkych turistických sezón, a uprednostňujú výnimku v jej predchádzajúcej podobe.

#### **4.6. Všeobecné vnímanie ustanovenia**

V súlade s odpoveďami na jednotlivé aspekty dotazníka väčšina členských štátov, ktoré poskytli kvantifikované odpovede na túto otázku, vníma ustanovenie celkovo pozitívne a v niektorých prípadoch veľmi pozitívne (HU, LU, SE, LV, EE). Prístup Medzinárodnej únie cestnej dopravy je menej pozitívny. Domnieva sa, že súčasné znenie výnimky je menej prítiahľivé ako jej predchádzajúce znenie vzhľadom na jej príliš reštriktívny charakter. Negatívne vnímanie pravidla prevláda najmä v tých členských štátoch, ktoré majú obavy o otázky bezpečnosti cestnej premávky (AT, BE, LT). ETF nevidí pridanú hodnotu tejto výnimky a tvrdí, že by sa mala využívať len obmedzene s cieľom kontrolovať jej negatívne účinky a že by sa nemala umožniť žiadna ďalšia flexibilita.

#### **4.7. Dodatočné pripomienky/návrhy**

V tejto časti dotazníka mohli členské štáty slobodne vyjadriť svoje pripomienky a návrhy týkajúce sa príslušnej výnimky. Napriek tomu boli odpovede dosť obmedzené. Niekoľko členských štátov (BG, DE, LU, UK) bez toho, aby nutne zdieľali tie isté ciele, sa zdá byť pripravených uvažovať o zmiernení kritérií a určitom rozšírení výnimky buď na vnútroštátnu dopravu, alebo pravidelnú medzinárodnú dopravu. Jeden členský štát (ES) tvrdil, že výnimka by sa mala vzťahovať aj na prepravu tovaru v záujme zefektívnenia prevádzky, keďže vozidlá spoločnosti by sa vrátili skôr na základňu, a v záujme zlepšenia pracovných podmienok, keďže vodiči by mohli stráviť ich týždenný odpočinok doma. Iné členské štáty sú buď proti tejto perspektíve (AT), alebo sa domnievajú, že ustanovenie by sa malo zmeniť v súlade s ustanoveniami prepravy tovaru (LT). Ďalšie uvedené pripomienky/návrhy predstavujú praktické problémy súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky (BE) a zlučiteľnosťou so sociálnymi pravidlami EÚ a pravidlami Európskej dohody o práci posádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR) (FI). ETF je dôrazne proti vytvoreniu samostatných sociálnych ustanovení na prepravu cestujúcich, pričom poznamenáva, že takýto vývoj by mohol viesť k zložitejším režimom, rozsiahlym problémom pri presadzovaní a mohol by ohroziť celkové ciele pravidiel času jazdy a odpočinku. Medzinárodná únia cestnej dopravy na druhej strane tvrdí, že toto odvetvie súrne potrebuje viac praktických opatrení a väčšiu flexibilitu pre všetky druhy vnútroštátnych a medzinárodných služieb, a dôrazne podporuje rozšírenie rozsahu pôsobnosti uvedenej výnimky na vnútroštátnu dopravu.

## **5. ZÁVER**

Napriek nedostatku faktických údajov je na základe vyššie uvedenej analýzy možné vyvodiť určité závery, pokiaľ ide o vplyvy uplatňovania výnimky na bezpečnosť cestnej premávky a pracovné podmienky v oblasti medzinárodnej osobnej dopravy.

---

<sup>9</sup> Rumunský orgán cestnej dopravy (ARR)



Podľa väčšiny členských štátov a zástupcov zamestnávateľov neexistuje žiadny konkrétny náznak skutočného negatívneho vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky. Pracovníci vyjadrili názor, že dvanásť po sebe nasledujúcich denných časov jazdy vedie ku kumulovanej a neprimeranej únave vodiča. Nepredložili však nijaké konkrétne dôkazy preukazujúce zhoršenie bezpečnosti cestnej premávky vzhľadom na využitie výnimky. Na druhej strane zamestnávatelia sa domnievajú, že pri tomto druhu prevádzky je denný čas jazdy zvyčajne kratší ako maximálne limity stanovené právnymi predpismi. Nosnou myšlienkou zavedenia výnimky bol osobitný charakter medzinárodných autokarových zájazdov.

Pokiaľ ide o ďalšie skúmané oblasti, konkrétne cestovný ruch, životné prostredie, nenarušenú hospodársku súťaž a kvalitu života vodičov, medzi odpoveďami sú pozitívne aj negatívne hodnotenia, pričom prevládajú tie pozitívne. Výnimkou sú odpovede týkajúce sa kvality života vodičov. Obe strany odvetvia uviedli v tomto prípade negatívne dôsledky, ale z rôznych dôvodov a ktoré majú vplyv na rôzne aspekty kvality života vodičov. Zatiaľ čo pracovníci zdôraznili negatívne dôsledky väčšej únavy vodičov v dôsledku odloženia týždenného odpočinku, zamestnávatelia poukázali na obmedzenú možnosť vyšších príjmov vodičov v dôsledku dlhej povinnej náhrady týždenného odpočinku po uplatnení výnimky. Medzi pozitívne aspekty výnimky sa zaradilo zníženie nákladov pre turistov, používanie lepších vozidiel na takýchto dlhých, medzinárodných cestách, viac príležitostí pre dopravné podniky vrátane malých podnikov a lepšia organizácia obdobia odpočinku vodičov s možnosťou tráviť viac času doma. Kritika sa týkala predovšetkým reštriktívneho charakteru pravidla dvanástich dní, kým koncepcia výnimky bola hodnotená ako prínosná.

Je potrebné poznamenať, že protirečivá povaha odpovedí na väčšinu otázok odkrýva rozdiely v spôsobe vnímania daného opatrenia. Veľmi ukážkový príklad sa týka názorov vyjadrených oboma stranami odvetvia, ktoré sa zapojili do prieskumu. Zatiaľ čo zástupcovia zamestnávateľov považujú dodatočné požiadavky výnimky za hlavnú prekážku jej správneho uplatňovania, podľa zástupcov vodičov je akýkoľvek pokus o zmiernenie týchto ustanovení alebo rozšírenie rozsahu pôsobnosti výnimky neprijateľný.

Na základe analýzy stanovísk členských štátov a sociálnych partnerov a berúc do úvahy určité potreby trhu, ako napríklad zjednodušenie pravidiel a nákladovo efektívne presadzovanie predpisov, Komisia nepovažuje za vhodné navrhnúť zmeny príslušných právnych predpisov. Súčasný režim bol zriadený po dlhých diskusiách, uplatňuje sa bez väčších problémov a zainteresovaným stranám je všeobecne známy. Komisia bude v spolupráci s členskými štátmi pokračovať vo svojom úsilí ďalej posilniť presadzovanie existujúcich pravidiel, a to najmä pokiaľ ide o správne uplatňovanie výnimky.

Komisia vyzýva členské štáty a sociálnych partnerov, aby naďalej monitorovali vykonávanie výnimky z pravidla dvanástich dní, jej vplyvy na bezpečnosť cestnej premávky a sociálne aspekty. V prípade, že to bude potrebné, môže sa k tejto otázke vrátiť.