2024/1258

2.5.2024

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2024/1258

ze dne 24. dubna 2024,

kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku v odvětví příležitostné osobní dopravy a pokud jde o pravomoc členských států ukládat sankce za porušení nařízení (EU) č. 165/2014, k němuž došlo v jiném členském státě nebo ve třetí zemi

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 výboru ([1]),

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam pro vytvoření efektivního, bezpečného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy, zajištění nediskriminace a přilákání kvalifikovaných pracovníků. Je proto nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, přiměřené a vhodné pro daný účel, snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.

(2) Pravidla týkající se maximálních denních a týdenních dob řízení, minimálních přestávek v řízení a denních a týdenních dob odpočinku stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ([3]) se vztahují na provozovatele silniční dopravy a jejich řidiče bez ohledu na to, zda provozují přepravu cestujících nebo zboží nebo zda se v případě přepravy cestujících jedná o linkovou nebo příležitostnou dopravu.

(3) Odvětví silniční nákladní dopravy ani odvětví linkové silniční osobní dopravy nesdílí specifika odvětví příležitostné silniční osobní dopravy. Odvětví příležitostné silniční osobní dopravy se vyznačuje vysokou sezónností a různě dlouhou dobou strávenou řízením, jakož i různě dlouhými úseky řízení, které závisí na turistických aktivitách cestujících. Kdykoli je to možné, musí vyhovět potřebám cestujících, jako jsou neplánované a spontánní požadavky na dodatečné zastávky a změny trasy nebo jízdního řádu. Příležitostná silniční osobní doprava obecně vyžaduje kratší dobu řízení v porovnání s nákladní dopravou nebo s linkovou autobusovou dopravou. Kromě toho řidiči obvykle spí v hotelech a zřídka řídí v noci. Na druhé straně mohou být řidiči během pracovní doby vystaveni nutnosti vykonávat některé dodatečné činnosti, které často vyplývají z interakce s cestujícími.

(4) Z hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 ex post vyplynulo, že některá jednotná pravidla týkající se minimálních přestávek v řízení a dob odpočinku neodpovídají specifikům příležitostné silniční osobní dopravy. Z dalších posouzení provedených v tomto ohledu Komisí vyplynulo, že některé požadavky nařízení (ES) č. 561/2006 týkající se přestávek v řízení a denních a týdenních dob odpočinku jsou pro řidiče a provozovatele provozující příležitostnou silniční osobní dopravu nevhodné a nepraktické, neboť mají negativní dopad na schopnost organizovat efektivní a kvalitní příležitostnou přepravu cestujících, na pracovní podmínky řidičů a v důsledku toho i na bezpečnost silničního provozu.

([1]) Úř. věst. C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj.
([2]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 13. března 2024 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 12. dubna 2024.
([3]) 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).

(5) Je proto vhodné přizpůsobit požadavky na minimální přestávky v řízení a doby odpočinku tak, aby odpovídaly specifickým požadavkům příležitostné silniční osobní dopravy. Rovněž je vhodné sladit použitelná pravidla pro vnitrostátní a mezinárodní příležitostnou silniční osobní dopravu.

(6) Flexibilnější pravidla týkající se plánování přestávek v řízení a dob odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu by v žádném případě neměla ohrozit bezpečnost řidičů nebo bezpečnost silničního provozu, zvyšovat únavu řidičů nebo vést ke zhoršení pracovních podmínek. Tato flexibilita by proto neměla měnit stávající pravidla týkající se celkových minimálních přestávek v řízení, maximálních denních a týdenních dob řízení, maximální dvoutýdenní doby řízení a maximální pracovní doby v souladu s použitelnými právními předpisy, včetně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ([4]).

(7) S cílem zajistit jednotnou definici příležitostné osobní dopravy je nezbytné vyjasnit, že definice stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ([5]) zahrnuje vnitrostátní i mezinárodní dopravu. Rovněž je vhodné aktualizovat definici linkové přepravy cestujících, tak aby odkazovala na nařízení (ES) č. 1073/2009, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 684/92 ([6]).

(8) Větší flexibilita při plánování přestávek pro řidiče zajišťující příležitostnou silniční osobní dopravu by neměla v žádném případě vést k větší únavě nebo stresu řidičů. Mělo by být zajištěno, aby řidiči dělali přestávky v minimální době trvání nezbytné k tomu, aby mohli řádně a dostatečně odpočívat. Je proto vhodné stanovit minimální dobu trvání každé přestávky v řízení. Řidičům, kteří zajišťují příležitostnou silniční osobní dopravu, by mělo být umožněno rozdělit si povinnou přestávku v řízení do dvou přestávek v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, při dodržení povinné minimální přestávky v délce 45 minut. Větší flexibilita při plánování těchto přestávek by však neměla bránit tomu, aby měli řidiči delší přestávky v řízení, než je požadovaná minimální doba trvání, nebo aby měli další přestávky.

(9) S cílem zajistit aby větší flexibilita při plánování dob odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu nebyla zneužívána, je nezbytné jasně vymezit rozsah této flexibility. Řidiči by proto měli mít možnost odložit začátek své denní doby odpočinku nejvýše o jednu hodinu, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne sedm hodin, a možnost odložit začátek své denní doby odpočinku by měli mít pouze v případě, že vykonávají jednorázovou příležitostnou osobní dopravu trvající šest nebo více dnů. Tato flexibilita by měla být dále omezena, aby bylo možné použít toto odchýlení se od pravidel pro doby odpočinku po dobu jízdy vozidla pouze jednou, nebo dvakrát v případě jednorázové příležitostné osobní dopravy trvající nejméně osm dnů. Použitím této odchylky není dotčen nejzazší začátek týdenní doby odpočinku. Za účelem účinného a účelného prosazování by se do doby, než bude k dispozici digitální jízdní list, měla kromě záznamů tachografu používat kopie jízdního listu v papírové nebo elektronické podobě.

(10) Kontroly dodržování ustanovení tohoto nařízení týkajících se přestávek v řízení a dob odpočinku prováděné příslušnými vnitrostátními orgány bude ve vhodných případech podporovat Evropský orgán pro pracovní záležitosti (ELA).

(11) Omezení možnosti odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě následujících 24hodinových časových úseků výlučně na mezinárodní příležitostnou osobní dopravu má negativní dopad na rovné zacházení a nenarušenou a spravedlivou hospodářskou soutěž mezi dopravci, zejména malými a středními podniky. Vnitrostátní příležitostná osobní doprava by mohla rovněž poskytovat své služby za stejných podmínek jako mezinárodní příležitostná osobní doprava, pokud jde o ujetou vzdálenost, dobu trvání cesty nebo služby poskytované cestujícím. Využití této možnosti odložit týdenní dobu odpočinku by proto mělo být otevřeno i pro vnitrostátní příležitostnou osobní dopravu.

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

([6]) Nařízení Rady (EHS) č. 684/92 ze dne 16. března 1992 o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy (Úř. věst. L 74, 20.3.1992, s. 1).

(12) Za účelem snazšího prosazování by řidiči měli mít po celou dobu jízdy ve vozidle „jízdní list“ obsahující klíčové informace o cestě. Takovýto jízdní list se již používá v mezinárodní příležitostné osobní dopravě podle nařízení (ES) č. 1073/2009. V souladu s ustanoveními nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ([7]) o uchovávání ručně provedených záznamů by řidiči měli mít ve vozidle rovněž papírové nebo elektronické kopie jízdních listů vztahujících se na silniční příležitostnou osobní dopravu poskytnutou v předchozích 28 dnech, a od 31. prosince 2024 na příležitostnou osobní dopravu poskytnutou v předchozích 56 dnech.

(13) Za účelem zlepšení účinnosti a účelnosti prosazování by měly být zavedeny kontrolní opatření a požadavky, které plně využívají digitální nástroje. Komise by měla posoudit, která opatření jsou vhodná k digitalizaci jízdního listu.

(14) S cílem zajistit účinné a vysoce kvalitní služby příležitostné osobní dopravy, jakož i dobré pracovní a jízdní podmínky pro řidiče, by Komise měla vyhodnotit prosazování pravidel pro příležitostnou osobní dopravu a jejich účinek na pracovní podmínky řidičů a atraktivitu daného odvětví. Komise by měla zejména monitorovat využívání odchylek zavedených tímto nařízením tím, že posoudí, zda celková kumulovaná doba řízení během období, na které se odchylka vztahuje, není nepřiměřeně dlouhá nebo zda nepřispívá k únavě a stresu řidiče, nebo zda neovlivňuje bezpečnost silničního provozu.

(15) Nařízení (ES) č. 561/2006 vyžaduje, aby členské státy stanovily pravidla pro sankce za porušení uvedeného nařízení a nařízení (EU) č. 165/2014 a aby zajistily uplatňování těchto pravidel. Soudní dvůr v rozsudku ze dne 9. září 2021 ve věci C-906/19 ([8]) stanovil, že členské státy nemohou uložit sankci poté, co zjistily porušení nařízení (EU) č. 165/2014, k němuž došlo na území jiného členského státu a za které dosud nebyla uložena sankce. Soudní dvůr konstatoval, že „vzhledem k tomu, že tento aspekt platné unijní právní úpravy může mít negativní dopad na pracovní podmínky řidičů a na bezpečnost silničního provozu, přísluší unijnímu normotvůrci rozhodnout o případné změně“. Vzhledem k tomu, že k porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 často dochází současně a že účelem nařízení (EU) č. 165/2014 je zajištění souladu s nařízením (ES) č. 561/2006, je vhodné, aby bylo možné uložit sankce dopravci nebo řidiči za porušení obou nařízení zjištěná na území jednoho členského státu, ale spáchaná na území jiného členského státu nebo třetí země.

(16) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zajištění spravedlivé hospodářské soutěže a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti silničního provozu harmonizací pravidel o přestávkách v řízení a dobách odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu a zajištění toho, aby členské státy mohly ukládat sankce za porušení předpisů týkajících se tachografu zjištěná na jejich území bez ohledu na to, kde k těmto porušením došlo, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu povahy těchto cílů, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(17) Komise by měla s plným zapojením sociálních partnerů a členských států prosazovat společný přístup k provádění, uplatňování a prosazování tohoto nařízení, mimo jiné i vypracováním pokynů a podporou spolupráce mezi všemi dotčenými stranami.

(18) S cílem umožnit řádné prosazování tohoto nařízení by Komise měla při nejbližším přezkumu prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 ([9]) nebo jakéhokoli prováděcího aktu, který jej nahradí, a nejpozději 18 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost, zahrnout technické specifikace inteligentních tachografů usnadňujících ověřování souladu kontrolními orgány tak, aby inteligentní tachograf rovněž zaznamenával, zda vozidlo zajišťuje pravidelnou nebo příležitostnou osobní dopravu.

(19) Nařízení (ES) č. 561/2006 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

([7]) 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).

([8]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 9. září 2021, *trestní řízení proti FO*, věc C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, bod 45.

([9]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí (Úř. věst. L 139, 26.5.2016, s. 1).

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

1) V článku 4 se písmeno n) nahrazuje tímto:

„n) ‚linkovou přepravou cestujících' vnitrostátní nebo mezinárodní ‚linková doprava' vymezená v čl. 2 bodu 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 (*) a vnitrostátní nebo mezinárodní ‚zvláštní linková doprava' vymezená v čl. 2 bodu 3 uvedeného nařízení;

na) ‚příležitostnou osobní dopravou' vnitrostátní nebo mezinárodní ‚příležitostná doprava' vymezená v čl. 2 bodu 4 nařízení (ES) č. 1073/2009;

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).“

2) V článku 7 se za druhý pododstavec doplňuje nový pododstavec, který zní:

„V případě řidiče zajišťujícího příležitostnou osobní dopravu může být přestávka v řízení uvedená v prvním odstavci nahrazena rovněž dvěma přestávkami v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, a které jsou v době řízení uvedené v prvním pododstavci rozloženy tak, aby byly v souladu prvním pododstavcem.“

3) Článek 8 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Nejsou-li tím ohroženy bezpečnost silničního provozu a pracovní podmínky řidiče, může se řidič zajišťující jednorázovou příležitostnou osobní dopravu v trvání nejméně šesti po sobě následujících 24hodinových časových úseků odchýlit od odst. 2 prvního pododstavce tím, že bude mít denní dobu odpočinku nejpozději do 25 hodin od skončení předchozí denní doby odpočinku nebo týdenní doby odpočinku, pokud celková kumulovaná doba řízení za daný den nepřesáhne sedm hodin. Za stejných podmínek může být tato odchylka v případě jednorázové příležitostné osobní dopravy v trvání nejméně osmi po sobě následujících 24hodinových časových úseků použita dvakrát. Použitím této odchylky není dotčena maximální pracovní doba podle použitelných právních předpisů.“

b) odstavec 6a se mění takto:

i) úvodní věta se nahrazuje tímto:

„Odchylně od odstavce 6 může řidič zajišťující jednorázovou příležitostnou osobní dopravu odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě následujících 24hodinových časových úseků následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku za předpokladu, že:“;

ii) písmeno a) se zrušuje;

iii) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Komise posoudí možnosti digitalizace jízdního listu uvedeného v čl. 16 odst. 4 v kontextu širšího úsilí o digitalizaci v odvětví silniční dopravy.“

4) V článku 16 se doplňují nové odstavce, které znějí:

„4. Pro účely silničních kontrol musí být řidič do doby, než bude k dispozici digitální jízdní list, schopen odůvodnit použití odchylek podle čl. 7 třetího pododstavce a čl. 8 odst. 2a a 6a tím, že:

a) ve vozidle přepravuje vyplněný jízdní list obsahující informace požadované podle nařízení (ES) č. 1073/2009; za vybavení řidiče vyplněnými jízdními listy před každou jízdou odpovídá dopravce, a

b) ve vozidle přepravuje papírové nebo elektronické kopie uvedených jízdních listů, které se vztahují na předchozích 28 dnů, a od 31. prosince 2024 jízdních listů, které se vztahují na předchozích 56 dnů.

Povinnost uvedená v písmeni b) prvního pododstavce přestává platit nejpozději od okamžiku, kdy vozidlo používá tachograf umožňující záznam druhu osobní dopravy podle odstavce 5.

U vnitrostátní dopravy lze použít jízdní list pro mezinárodní dopravu s uvedením, že se používá pro vnitrostátní dopravu. Komise může za účelem zjednodušení kontrol souladu přijmout prováděcí akt, kterým stanoví formát jízdního listu pro vnitrostátní dopravu. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2a.

Komise nejpozději 31. prosince 2026 posoudí možnosti digitalizace jízdního listu pro řidiče zajišťující příležitostnou osobní dopravu z hlediska proveditelnosti, nákladové efektivnosti a jejího dopadu na vymahatelnost a pracovní podmínky řidičů a případně předloží legislativní návrh týkající se této digitalizace Evropskému parlamentu a Radě.

Uvedené posouzení zahrnuje vytvoření digitálního jízdního listu obsahujícího informace požadované podle nařízení (ES) č. 1073/2009, aby bylo možné tyto informace před zahájením cesty elektronicky zaregistrovat ve vícejazyčném rozhraní, k němuž mají provozovatelé přístup. Za tímto účelem může Komise rovněž prozkoumat možnost vyvinutí jednoho nebo více nových modulů pro systém pro výměnu informací o vnitřním trhu zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 (*).

5. Za účelem zajištění jednotného uplatňování a prosazování čl. 7 třetího pododstavce a čl. 8 odst. 2a a 6a přijme Komise při nejbližším přezkumu prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 (**) nebo jakéhokoli prováděcího aktu, který je nahradí, a nejpozději do 23. listopadu 2025, prováděcí akty, kterými stanoví vhodné technické specifikace umožňující zaznamenávat a uchovávat na tachografu údaje týkající se druhu osobní dopravy, konkrétně linkové nebo příležitostné osobní dopravy. Den použitelnosti těchto prováděcích aktů se stanoví po konzultaci s relevantními zúčastněnými stranami. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2a.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 ze dne 25. října 2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu a o zrušení rozhodnutí Komise 2008/49/ES („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 1).

(**) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí (Úř. věst. L 139, 26.5.2016, s. 1).“

5) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 17a

Do 31. prosince 2028 vypracuje Komise zprávu posuzující dopady ustanovení tohoto nařízení na odvětví příležitostné osobní dopravy, pokud jde o bezpečnost silničního provozu a sociální aspekty, zejména pracovní podmínky řidičů. Komise tuto zprávu zašle Evropskému parlamentu a Radě. Považuje-li to Komise za vhodné, předloží příslušné legislativní návrhy.“

6) V čl. 19 odst. 2 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„2. Členský stát oprávní příslušné orgány k ukládání sankcí dopravci nebo řidiči za porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014, které bylo zjištěno na jeho území a za něž dosud nebyla uložena sankce, i pokud k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.“

Článek 2

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.

Ve Štrasburku dne 24. dubna 2024.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předseda*
R. METSOLA	M. MICHEL