



EVROPSKÁ  
KOMISE

V Bruselu dne 18.11.2013  
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

## **SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU**

**podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie**

**týkající se**

**postoje Rady v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady  
o tachografech v silniční dopravě, kterým se ruší nařízení Rady (ES) č. 3821/85  
o záznamovém zařízení v silniční dopravě a kterým se mění nařízení Evropského  
parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti  
týkajících se silniční dopravy**

(Text s významem pro EHP)

## **SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU**

**podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie**

**týkající se**

**postoje Rady v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o tachografech v silniční dopravě, kterým se ruší nařízení Rady (ES) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy**

(Text s významem pro EHP)

### **1.**

|                                                                                                                  |                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě<br>(dokument KOM(2011) 451 v konečném znění – 2011/0196 (COD): | 19. 7. 2011      |
| Datum stanoviska Evropského výboru regionů:                                                                      | Bez stanoviska   |
| Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru:                                            | 7. 12. 2011      |
| Datum přijetí postoje Evropského parlamentu v prvním čtení:                                                      | 3. 7. 2012       |
| Datum přijetí politické dohody Rady s ohledem na postoj Rady v prvním čtení:                                     | 29. 10. 2012     |
| Datum přijetí postoje Rady v prvním čtení:                                                                       | 15. 11. 2013 (?) |

### **2. CÍL NÁVRHU KOMISE**

Komise předložila výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě dne 19. července 2011. Návrh mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. Tento návrh rovněž mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy. Sdělení Komise — „Digitální tachograf: plán budoucích činností“ — výše uvedený návrh doprovází a bylo souběžně postoupeno Evropskému parlamentu a Radě.

Návrh zavádí řadu technologických zlepšení u digitálních tachografů, jako je funkce družicové lokalizace (GNSS), funkce dálkové komunikace pro účely filtrování kontrol a rozhraní inteligentního dopravního systému umožňujícího využití údajů z digitálních tachografů v palubních počítačích pro jiné účely než kontrolu dob jízdy. Tato nová generace tachografů („inteligentních tachografů“) má být zavedena v letech 2018–2019.

Změna rovněž zlepšuje další aspekty, jako je např. stanovení nových pravidel s cílem zvýšit důvěryhodnost dílen, dovoluje umožnit výměnu informací mezi členskými státy o vydaných

kartách řidičů (TACHOnet systém), personalizovat karty prostřednictvím jejich propojení s řidičskými průkazy, a přináší rovněž možnost stanovení pravidel pro odbornou přípravu donucovacích orgánů a pro harmonizaci postihů. Na všechny výjimky z pravidel o době řízení na základě vzdálenosti, které mohou členské státy zavést (podle článku 13 nařízení č. 561/2006), uplatňuje jednotnou vzdálenost 100 km.

Evropský inspektor ochrany údajů vydal k návrhu Komise stanovisko dne 5. října 2011. Stanovisko Hospodářského a sociálního výboru bylo vydáno dne 7. prosince 2011 a Výbor regionů se rozhodl, že stanovisko ani zprávu nevypracuje.

Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch jmenoval jako zpravodaje paní Silviu-Adrianu Ticău (Rumunsko, parlamentní skupina S&D). Hlasování na plenárním zasedání proběhlo dne 3. července 2012. Viz **SP (2012) 449/2**.

Rada dosáhla politické dohody ohledně této záležitosti dne 29. října 2012, za kyperského předsednictví.

### **3. PŘIPOMÍNKY TÝKAJÍCÍ SE POSTOJE RADY**

#### **3.1. Obecné připomínky k postoji Rady**

Komise obecně vítá pozitivně postoj Rady v prvním čtení, jelikož tento postoj je v souladu s hlavními cíli původního návrhu Komise, a sice zvýšit zabezpečení systému tachografů (snížení míry podvodů a manipulací s tachografy), snížit administrativní náklady a zvýšit účinnost kontrolního systému. Pozměňovací návrhy Rady byly předloženy v důsledku další analýzy očekávaného dopadu některých opatření navržených Komisí a odrážejí význam, který členské státy přikládají používání nejehospodárnějších opatření, a potřebu posílit ochranu osobních údajů v nařízení a vyjasnit ustanovení o technických a funkčních požadavcích na tachografy. Pozměňovací návrhy Rady byly podrobně projednány a Komise je potvrdila.

Komise se rozhodla nebránit přijetí konečného znění vyplývajícího z jednání mezi spoluzákonodárci, vyjádří se však ke třem bodům, u kterých v průběhu jednání opakovaně vyjádřila svůj nesouhlas. Tato prohlášení jsou přiložena.

#### **3.2. Podrobné připomínky Komise**

##### *3.2.1. Povaha právního aktu (akty v přenesené pravomoci / prováděcí akty)*

S cílem přijmout technické specifikace budoucího systému pro inteligentní tachografy Komise navrhla, aby pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie byla přenesena na Komisi, pokud jde o přizpůsobení příloh I, IB a II technickému pokroku a o doplnění přílohy IB o technické specifikace nezbytné pro automatický záznam údajů o poloze, pro umožnění dálkové komunikace a pro zajištění rozhraní s inteligentními dopravními systémy (články 4, 5, 6 a 38 návrhu Komise).

V návaznosti na jednání s Parlamentem se spoluzákonodárci rozhodli zahrnout hlavní technické požadavky z výše uvedené přílohy do znění nařízení, na jejichž základě by Komise měla zavést příslušná podrobná pravidla prostřednictvím prováděcích aktů s cílem zajistit jednotné provádění v rámci členských států EU. Do textu nařízení tedy byla zahrnuta ustanovení týkající se vymezení pojmů, technických požadavků a údajů, které mají být zaznamenávány, funkcí digitálního tachografu, zobrazování a výstražných signálů, se kterými Komise souhlasí. Během jednání Komise trvala na potřebě použití aktů v přenesené pravomoci.

Komise nebude bránit přijetí znění schváleného spoluzákonodárci. Komise však v (připojeném) stanovisku upozorňuje, že Soudní dvůr v současné době v rámci rozhodování ve věci „biocidů“ prověřuje otázku vymezení působnosti mezi článkem 290 a 291 SFEU.

### 3.2.2. *Technické úpravy*

Komise přijímá změny dohodnuté mezi Radou a Parlamentem o následujících technických otázkách:

a) Záznam údajů o poloze (článek 8)

Komise vítá zavedení automatických záznamů o poloze každé tři hodiny v rámci celkové doby řízení za účelem lepšího dodržování platných právních předpisů profesionálními řidiči silniční dopravy.

b) Zařízení kontrolorů s technologií pro včasné dálkové odhalování (článek 9)

Po 15 letech od zavedení inteligentních tachografů budou muset členské státy vybavit své kontrolní orgány v odpovídající míře dálkovým zařízením, přičemž je též třeba zohlednit vnitrostátní strategie prosazování členských států. Do uvedeného dne bude vybavení kontrolních orgánů technologiemi dálkového přístupu dobrovolné.

c) Rozhraní s inteligentními dopravními systémy (článek 10)

Rada považuje za zásadní zachování dostatečné míry flexibility, aby si dopravci mohli zvolit, zda připojit tachograf k externím zařízením či nikoliv. Proto Rada stanovila, že tachografy mohou být vybaveny standardizovaným rozhraním, které umožní, že údaje zaznamenané nebo vytvořené tachografem budou moci být za určitých podmínek využity externím zařízením. Ve znění Rady je navíc jasně uvedeno, že osobní údaje mohou být externímu zařízení připojenému k rozhraní zpřístupněny pouze po výslovném souhlasu řidiče, jehož se údaje týkají.

Komise přijala výše uvedené změny, které představují krok správným směrem, avšak upozorňuje spoluzákonodárce, že dobrovolné rozhraní ITS významně snižuje záměr původního návrhu.

d) Začlenění snímačů hmotnosti do inteligentních tachografů (6. bod odůvodnění)

Komise stejně jako Rada nesouhlasí s posouzením Parlamentu, podle kterého existuje přímá spojitost mezi začleněním snímačů hmotnosti do inteligentních tachografů a lepší kontrolou doby řízení a doby odpočinku. Proto se Komise spokojí s tím, že do textu byl vložen pouze bod odůvodnění s odkazem na obecné úrovni, že Komise by v budoucnosti měla posoudit potenciál váhových senzorů v souvislosti s jejich přínosem pro zlepšení dodržování právních předpisů v silniční dopravě.

e) Karty tachografu pro řidiče bez obvyklého pobytu na území EU (čl. 26 odst. 4)

Komise souhlasí s novým ustanovením, které členským státům umožňuje vydávat za omezených podmínek dočasné a neobnovitelné karty řidiče s platností nejvýše 185 dní. Toto nové ustanovení poskytuje praktické řešení technického problému, neboť se týká situací, kdy řidiči ze zemí, které nejsou členy EU ani stranami dohody ERTA (Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě), vykonávají v EU příležitostnou dopravu, nebo situací, kdy řidiči s občanstvím EU již nemají v EU trvalý pobyt, a v důsledku toho čelí potížím při získávání řádné karty řidiče.

f) Dodatečné vybavování vozidel digitálními tachografy (čl. 3 odst. 4)

Komise do svého původního návrhu nezpracovala žádná ustanovení o dodatečném vybavování vozidel inteligentními tachografy, ale může přijmout zásadu dodatečného vybavování, jak bylo dohodnuto v tomto postoji, vzhledem k tomu, že praktické důsledky lze vyřešit.

### 3.2.3. *Netechnické změny týkající se fungování systému tachografů*

- a) Odstranění povinnosti řidičů předkládat formuláře dokládající jejich činnost v době, kdy se vzdálili od vozidla (čl. 34 odst. 3 poslední věta).

Komise toto ustanovení podporuje, jelikož dále snižuje administrativní zátěž.

- b) Použití vhodného vybavení a odborná příprava kontrolorů (články 38 a 39)

Komise souhlasí se závěry jednání mezi spoluzákonodárci v této otázce.

Komise souhlasila s tímto postojem a po schválení nařízení přijme opatření, kterými bude podrobněji stanoven obsah počáteční a průběžné odborné přípravy kontrolorů. Tento obsah bude součástí odborné přípravy, kterou kontroloři projdou v členských státech.

- c) Posílení důvěryhodnosti dílen (článek 24)

Komise souhlasí se snížením četnosti pravidelných auditů postupů uplatňovaných dílnami při manipulaci s tachografy z jednoho na dva roky, protože původní návrh Komise na 10 % neohlášených auditů dílen a jednoroční období platnosti karty dílny byly zachovány.

### 3.2.4. *Netechnické změny týkající se ustanovení o ochraně údajů, protiprávním jednání a datu vstupu v platnost*

- a) Posílení ochrany údajů (článek 7)

Komise souhlasí s novými ustanoveními o ochraně osobních údajů.

- b) Harmonizace pravidel týkajících se porušování předpisů a sankcí (článek 41)

Komise souhlasí se závěry jednání mezi spoluzákonodárci v této otázce.

- c) Odpovědnost dopravců (článek 33)

Komise souhlasí se závěry jednání mezi spoluzákonodárci v této otázce.

- d) Vstup v platnost (článek 48)

Komise souhlasí se závěry jednání mezi spoluzákonodárci v této otázce. Inteligentní tachografy by byly vyžadovány – u poprvé zaregistrovaných vozidel – 40 měsíců po vstupu v platnost technických specifikací pro inteligentní tachografy. Komise má v úmyslu zavést tyto specifikace nejpozději do dvou let po vyhlášení nového nařízení.

### 3.2.5. *Změny nařízení (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy*

Komise vítá skutečnost, že návrhy na změnu čl. 13 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006, které umožňují členským státům udělit výjimky z tohoto nařízení do vzdálenosti 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla s výhradou určitých podmínek, byly zachovány a souhlasí se zavedením tzv. „výjimky pro řemeslníky“ uvedené v článku 3 nařízení (ES) č. 561/2006, které vymezuje oblast působnosti tohoto nařízení.

#### **4. ZÁVĚRY KOMISE**

Tento návrh sehrává zvlášť důležitou roli z hlediska dosažení cílů stanovených ve sdělení „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ přijatém dne 28. března 2011.

Navzdory zmírnění několika ustanovení má Komise za to, že postoj Rady stále odráží hlavní cíle návrhu Komise, a proto se domnívá, že legislativní proces by měl být uzavřen hlasováním Evropského parlamentu o jeho postoji při brzkém druhém čtení, který by se v návaznosti na závěry neformálního dialogu ze dne 14. května 2013 měl shodovat s postojem Rady.

## **PROHLÁŠENÍ KOMISE**

### **1) Prohlášení Komise k nařízení (ES) č. 561/2006**

Aby bylo zajištěno účinné a jednotné provádění právních předpisů týkajících se doby řízení a doby odpočinku, bude Komise uplatňování těchto předpisů nadále pečlivě sledovat a pokud bude třeba, podnikne příslušná opatření.

### **2) Prohlášení Komise k prováděcím aktům**

Komise se domnívá, že účelem budoucích aktů, u nichž byla Komisi na základě legislativního aktu udělena pravomoc k jejich přijetí a kterými se zavedou podrobná opatření a požadavky, pokud jde o tachografy, karty tachografu, záznamové listy i požadavky na schválení typu, je doplnění technických požadavků stanovených základním právním aktem, a proto by měly mít formu aktů v přenesené pravomoci přijímaných podle článku 290 SFEU. Komise nebude bránit přijetí znění schváleného spoluzákonodárci. Komise však upozorňuje, že Soudní dvůr v současné době v rámci rozhodování ve věci „biocidů“ prověřuje otázku vymezení působnosti mezi článkem 290 a 291 SFEU.

### **3) Prohlášení Komise k používání nařízení (EU) č. 182/2011 čl. 5 odst. 4 pododstavce 2 písm. b)**

Komise zdůrazňuje, že je v rozporu s literou i duchem nařízení (EU) č. 182/2011 (Úř. věst. L 55 ze dne 28. 2. 2011, s. 13) uplatňovat čl. 5 odst. 4 druhý pododstavec písm. b) systematicky. Toto ustanovení lze uplatnit v případě, kdy existuje konkrétní potřeba odchýlit se od základní zásady, podle níž smí Komise přijmout předlohu prováděcího aktu, neobdrží-li žádné stanovisko. Protože se jedná o výjimku z obecného pravidla stanoveného v čl. 5 odst. 4, použití druhého pododstavce písm. b) nelze považovat za uplatnění volné rozhodovací pravomoci zákonodárce, ale je nutné ho vykládat restriktivně, a musí tedy být odůvodněno.

Komise bere na vědomí dohodu, již dosáhly Evropský parlament a Rada ohledně použití tohoto ustanovení, vyslovuje však politování, že toto zdůvodnění není zahrnuto v bodech odůvodnění.