



SILNIČNÍ DOPRAVA: HARMONIZACE PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Vytvoření jednotného evropského trhu v oblasti silniční dopravy není možné bez harmonizace příslušných právních předpisů členských států. Opatření, která Evropské unie přijala, se týkají fiskální, technické, správní a sociální oblasti.

PRÁVNÍ ZÁKLAD A CÍLE

Hlava VI Lisabonské smlouvy, zejména článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). Společná politika v oblasti silniční dopravy, jež má zachovat spravedlivé podmínky hospodářské soutěže a zajistit volné poskytování služeb, vyžaduje harmonizaci příslušných právních předpisů členských států. To platí nejen, pokud jde o zdanění (DPH, silniční daň, spotřební daň z minerálních olejů) a státní podporu, ale také o technické předpisy (maximální přípustné rozměry a hmotnosti), sociální předpisy a opatření na ochranu životního prostředí.

VÝSLEDKY

A. Harmonizace ve fiskální a technické oblasti

1. Systém spotřební daně a zpoplatnění infrastruktury

Dne 8. července 2008 předložila Evropská komise soubor opatření pro dopravu, která by byla šetrnější k životnímu prostředí ([„balíček opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí“](#)), jenž stanovil transparentní a obecně přenositelný model výpočtu všech externích nákladů včetně nákladů spojených s životním prostředím, hlukem, dopravními zácpami a zdravím. Tento model sloužil jako základ pro výpočty poplatků za používání infrastruktur při přezkumu [směrnice 1999/62/ES](#) ze dne 17. června 1999 (nazývané též směrnice o evropské dálniční známce) a předznamenává strategii, která spočívá v postupném zavádění tohoto modelu pro všechny druhy dopravy.

Směrnice o evropské dálniční známce představuje i nadále referenci pro oblast vyměřování poplatků, které platí dopravci za využívání silničních infrastruktur. Byla změněna [směrnici 2006/38/ES](#) ze dne 17. května 2006 a [směrnici 2011/76/EU](#) ze dne 27. září 2011. Směrnice o evropské dálniční známce je založena na principu „znečišťovatel platí“ a na internalizaci vnějších nákladů vznikajících v důsledku silniční dopravy. Jejím cílem je zajistit, aby v poplatcích byly zahrnuty náklady na využívání infrastruktury těžkými nákladními vozidly.

V rámci legislativního programu Komise „Evropa v pohybu“ zveřejněného dne 31. května 2017 byly předloženy dva nové návrhy na změnu směrnice o evropské



dálniční známce: návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (na základě postupu spolurozhodování – řádného legislativního postupu ([COM\(2017\)0275](#))) a návrh směrnice Rady, kterým se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatku za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, pokud jde o jistá ustanovení o zdanění vozidel (na základě postupu konzultace ([COM\(2017\)0276](#))).

Dalším bodem, který byl také zahrnut do legislativního programu z roku 2017 „Evropa v pohybu“, je návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací o neuhrazení silničních poplatků v Unii ([COM\(2017\)0280](#)). Po ukončení postupu spolurozhodování byl návrh schválen a následně uveřejněn v Úředním věstníku Evropské unie jako [směrnice 2019/520/EU](#).

2. Emisní standardy

[Nařízení \(ES\) 443/2009](#) a [nařízení \(EU\) 510/2011](#) stanoví emisní standardy pro nové osobní automobily a lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu ke snižování emisí CO₂. Tato nařízení byla poté změněna [nařízením \(EU\) č. 333/2014](#) ze dne 11. března 2014, kterým se mění nařízení (ES) č. 443/2009 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO₂ z nových osobních automobilů do roku 2020 a [nařízením \(EU\) č. 253/2014](#) ze dne 26. února 2014, kterým se mění nařízení (EU) 510/2011 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel do roku 2020.

Cílem nového návrhu, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla ([COM\(2017\)0676](#)), kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované změně), zrušuje nařízení (ES) č. 443/2009, ([2007/0297 \(COD\)](#)) a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 510/2011 ([2009/0173 \(COD\)](#)) je stanovit cíle v oblasti snižování emisí na roky 2025 a 2030. Postup spolurozhodování byl nyní ukončen a akt byl schválen. Konečné znění bylo zveřejněno v Úředním věstníku v dubnu 2019 ([2017/0293\(COD\)](#)).

3. Maximální přípustné rozměry a hmotnosti

[Směrnice 96/53/ES](#) ze dne 25. července 1996, kterou se stanoví maximální přípustné rozměry a hmotnosti pro vnitrostátní a mezinárodní provoz, je referenčním textem pro stanovování maximálních rozměrů těžkých nákladních vozidel pohybujících se mezi členskými státy. Článek 4 této směrnice však umožňuje určité vnitrostátní odchylky: Členské státy mohou povolit, aby vozidla, která překračují maximální hodnoty pro délku a hmotnost uvedené v příloze směrnice (18,75 m a 40 t) provozovala přepravní činnosti, které významným způsobem neovlivňují mezinárodní hospodářskou soutěž v oblasti dopravy (např. činnosti spojené s lesnictvím a lesním hospodářstvím). Členské státy musejí o přijatých opatřeních informovat Komisi, která následně vydá výjimku.

Tuto směrnici doplňují a pozměňují [směrnice 97/27/ES](#) ze dne 22. července 1997 (jež byla následně zrušena nařízením (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009) a [směrnice 2002/7/ES](#) ze dne 18. února 2002, jejichž účelem je především



harmonizace předpisů v oblasti maximálních rozměrů autobusů, aby byl možný jejich volný pohyb v EU, a zejména účinné fungování kabotáže v osobní dopravě.

[Směrnice \(EU\) 2015/719](#) ze dne 29. dubna 2015 pozměnila směrnici 96/53/ES a stanovila pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci EU maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz.

Komise před nedávnem předložila návrh ([COM\(2018\)0275](#)) na změnu směrnice 96/53/ES, pokud jde o lhůtu pro provádění zvláštních pravidel týkajících se maximální délky v případě kabin vykazujících zlepšené aerodynamické vlastnosti, vyšší energetickou účinnost a úroveň bezpečnosti. V březnu 2019 přijal Parlament svůj postoj v prvním čtení. Konečné znění bylo zveřejněno v Úředním věstníku v červnu 2019 ([2018/0130\(COD\)](#)).

B. Správní harmonizace

1. Zákonem stanovené povinnosti týkající se řidičů

[Směrnice 91/439/EHS](#) ze dne 29. července 1991 o řidičských průkazech sjednotila formát a skupiny vozidel, zavedla zásadu vzájemného uznávání a stanovila základní požadavky na zdravotní stav a způsobilost. [Směrnice 96/47/ES](#) ze dne 23. července 1996 stanovila alternativní formát řidičského průkazu ve tvaru kreditní karty. Třetí směrnice týkající se řidičských průkazů ([směrnice 2006/126/ES](#) ze dne 20. prosince 2006, kterou se zrušuje směrnice 91/439/EHS) zavádí tento formát pro všechny průkazy vydané v Unii od 19. ledna 2013. Na tento nový formát plastové karty bude třeba převést i všechny stávající papírové řidičské průkazy, které jsou dosud používány, a to buď při obnovení platnosti, anebo nejpozději do roku 2033. Všechny nové průkazy budou mít stanovenou dobu platnosti (u motocyklů a automobilů podle země od 10 do 15 let, u nákladních vozidel a autobusů 5 let) a budou platit v celé EU. Stanovená harmonizace by měla sloužit následujícím cílům: boji proti podvodům, omezování „turistiky za řidičskými průkazy“, zajištění volného pohybu a zlepšení silniční bezpečnosti.

Dne 1. února 2017 zveřejnila Komise návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/645, kterou se mění směrnice 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a směrnice 2006/126/ES o řidičských průkazech ([COM\(2017\)0047](#)). Směrnice byla vyhlášena v [Úředním věstníku](#) dne 2. května 2018.

Od 4. prosince 2011 se osvědčení řidičů řídí [nařízením \(ES\) č. 1072/2009](#) ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy. Tento právní předpis nahrazuje [nařízení \(ES\) č. 484/2002](#), kterým se mění nařízení Rady ([EHS\) č. 881/92](#) a ([EHS\) č. 3118/93](#). Osvědčení řidiče je jednotným dokumentem osvědčujícím, že řidič vozidla provozující nákladní silniční dopravu mezi členskými státy je dotčeným dopravcem EU buď legálně zaměstnán v členském státě, v němž má dopravce sídlo, nebo je tomuto dopravci legálně k dispozici.

2. Registrace vozidel

[Směrnice 1999/37/ES](#) ze dne 29. dubna 1999 (pozměněná směrnicí [2003/127/ES](#) a poté směrnicí [2014/46/EU](#)), která je součástí balíčku předpisů týkajících se technické



způsobilosti vozidel) harmonizuje registrační doklady vozidel a zjednodušuje kontrolu vlastnictví a převody mezi občany dvou různých členských států. [Nařízení \(ES\) č. 2411/98](#) ze dne 3. listopadu 1998 (o uznávání rozlišovacích značek členského státu, ve kterém jsou registrována motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, v dopravním provozu Společenství) zavádí povinné vyobrazení reflexní vlajky EU a mezinárodní značky členského státu na levém okraji registrační značky.

C. Sociální harmonizace pracovní doby, doby řízení a doby odpočinku.

Odvětví dopravy bylo vyňato z oblasti působnosti [směrnice 93/104/ES](#) ze dne 23. listopadu 1993 o některých aspektech úpravy pracovní doby. [Směrnice 2002/15/ES](#) ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě usiluje o stanovení minimálních požadavků na úpravu pracovní doby, na základě kterých by mělo dojít ke zlepšení situace v oblasti zdraví a bezpečnosti řidičů. Délka průměrné týdenní pracovní doby činí podle této směrnice 48 hodin. Maximální týdenní pracovní dobu je však možné prodloužit až na 60 hodin, pokud průměrná doba vypočítaná za čtyři měsíce nepřevyší 48 hodin. Maximální denní a týdenní doba řízení, přestávky a minimální denní a týdenní doba odpočinku se řídí [nařízením \(ES\) 561/2006](#) ze dne 15. března 2006, kterým se ruší [nařízení \(EHS\) 3820/85](#) ze dne 20. prosince 1985. Toto nařízení se týká řidičů, kteří provádějí přepravu zboží (vozidla nad 3,5 tuny) nebo cestujících (vozidla pro více než 9 osob). Zavádí také častější přestávky a zlepšuje a zjednodušuje možnosti kontroly i uplatňování postihů. [Nařízením \(ES\) 561/2006](#) se také změnilo [nařízení \(EHS\) 3821/85](#) ze dne 20. prosince 1985 a byly povinně zavedeny digitální tachografy. Vzhledem k tomu, že s digitálními tachografy nelze manipulovat, usnadňují odhalování porušení právních předpisů EU v sociální oblasti. [Směrnice 2006/22/ES](#) ze dne 15. března 2006 stanoví minimální požadavky, které musí být dodržovány při uplatňování výše uvedených nařízení, a stanoví minimální počet kontrol (v roce 2010 nejméně 3 % pracovních dní řidičů), které musí členské státy provádět, aby ověřily, zda je dodržována doba řízení, přestávek a odpočinku. [Nařízením \(ES\) 561/2006](#) také souvisí s [nařízením \(EU\) 165/2014](#), které reguluje požadavky na tachografy. Postupné nahrazování analogových tachografů digitálními umožňuje rychlejší a přesnější kontrolu většího objemu dat, a členské státy tedy mohou provádět více kontrol. V rámci balíčku opatření v oblasti silniční dopravy z roku 2009 se [nařízením \(ES\) 1073/2009](#) ze dne 21. října 2009 mění [nařízení \(ES\) 561/2006](#) a opět se zavádí „pravidlo 12 dnů“, které řidičům autobusů a autokarů, kteří vykonávají jednorázovou příležitostnou osobní přepravu, umožňuje pracovat až 12 po sobě jdoucích dnů (namísto nejvýše 6 po sobě jdoucích dnů), pokud se jedná o příležitostnou mezinárodní přepravu, která zahrnuje alespoň jednu 24 hodinovou dobu odpočinku. Výjimky jsou přípustné pouze za přísných podmínek, které zaručují bezpečnost silničního provozu a ukládají řidičům povinnost vybrat si týdenní dobu odpočinku bezprostředně před touto službou a po ní. Od 1. ledna 2014 se přidávají další podmínky – vozidlo musí být vybaveno digitálním tachografem a v případě řízení mezi 22 hod a 6 hod se buď zkrátí doba řízení téhož řidiče na 3 hodiny, anebo se bude střídat více řidičů. Právní předpisy v oblasti silniční dopravy jako [směrnice 2002/15/ES](#) a směrnice [2006/22/ES](#) doplňují [nařízení \(ES\) 561/2006](#), zejména pokud jde o pracovní dobu a její vymáhání.



Dne 31. května 2017 předložila Komise svůj soubor právních předpisů „Evropa v pohybu“, který zahrnoval 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 ([COM\(2017\)0277](#)). V rámci svého souboru předpisů z roku 2017 „Evropa v pohybu“ předložila Komise také návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění [směrnice 2006/22/ES](#), pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o [směrnici 96/71/ES](#) a [směrnici 2014/67/EU](#) o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy ([COM\(2017\)0278](#)). V dubnu 2019 přijal Parlament k oběma návrhům postoj v prvním čtení. V září 2019 se Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) Evropského parlamentu rozhodl zahájit interinstitucionální jednání. V lednu 2020 schválil výbor znění dohodnuté na základě interinstitucionálního jednání na začátku druhého čtení ([2017/0121\(COD\)](#)).

ÚLOHA EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Evropský parlament v rámci svých legislativních pravomocí většinu harmonizačních návrhů Komise v zásadě podpořil, zároveň však trval na některých aspektech, které považuje za zvláště důležité. Při posledním přezkumu směrnice o evropské dálniční známce zdůrazňoval Parlament význam environmentálních aspektů a v důsledku toho mohou ceny mýta od druhé poloviny roku 2013 zahrnovat náklady spojené s hlukem a znečištěním ovzduší. Tohoto výsledku, který Parlament považuje za naprosté minimum pro uplatňování zásady „znečišťovatel platí“, bylo možné dosáhnout pouze díky pevnému odhodlání výboru TRAN. Ve svém [usnesení ze dne 15. března 2017](#) o souhlasu Komise s přepracovaným plánem Německa na zavedení silničního mýtného Parlament zdůraznil, že v současnosti proti Německu probíhá řízení o porušení Smlouvy z důvodu nepřímé diskriminace na základě státní příslušnosti, což je v rozporu s právními předpisy Unie i se základními principy Smluv.

Ve svém [usnesení ze dne 9. září 2015](#) o provádění [bílé knihy z roku 2011 o dopravě](#): hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě Parlament Komisi vyzval, aby v některých výše uvedených oblastech navrhla další legislativní opatření. Zejména vyzval k přezkumu třetí směrnice o řidičských průkazech ([směrnice 2006/126/ES](#)) s cílem posílit požadavky v oblasti vydávání řidičských průkazů a školení řidičů a k přezkumu [směrnice \(EU\) 2015/719](#) ze dne 29. dubna 2015, kterou se mění [směrnice 96/53/ES](#) týkající se maximálních přípustných rozměrů a maximální přípustné hmotnosti povolených ve vnitrostátní nebo mezinárodní dopravě.

Parlamentu se sice podařilo dosáhnout přísnějších kontrol doby řízení a přestávek, avšak nadále usiluje o skutečnou harmonizaci v sociální oblasti na úrovni Unie. Za tímto účelem požádal Komisi, aby byl do konce roku 2013 proveden přezkum regulačního rámce upravujícího dobu řízení a odpočinku v osobní a nákladní přepravě a aby bylo lépe harmonizováno uplatňování a dodržování těchto předpisů. Zpráva o situaci na trhu silniční dopravy v EU ([COM\(2014\)0222](#)) přijatá dne 14. dubna 2014 popisuje vývoj nákladní silniční dopravy i sociální rozměr odvětví nákladní silniční dopravy.



Dne 16. října 2017 uskutečnily výbory TRAN a EMPL v Parlamentu slyšení ohledně pracovních podmínek mobilních pracovníků v dopravě. Tematická sekce Parlamentu Strukturální politika a politika soudržnosti dále zveřejnila studii nazvanou „[Výzkum pro výbor TRAN – řidiči zajišťující nákladní silniční dopravu v EU: sociální a pracovní podmínky](#)“, která aktualizuje studii provedenou v roce 2013. Analyzuje právní předpisy v sociální oblasti vztahující se na řidiče z povolání činné v odvětví nákladní silniční dopravy a jejich pracovní podmínky. Zaměřuje se na základní sociální otázky, jež se v tomto odvětví dopravy objevují a k nimž patří doby řízení a doby odpočinku a praktické aspekty, jež přímo ovlivňují kvalitu života řidičů, jako např. systémy zaměstnávání a výše příjmů.

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

