

## STANOVISKO REPUBLIKOVEJ ÚNIE ZAMESTNÁVATEĽOV

Návrh NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku v odvetví príležitostnej osobnej dopravy

<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LPEU/2023/304>

Materiál v pripomienkovom konaní do 04.07.2023

### Stručný popis podstaty materiálu najmä jeho relevancie z pohľadu RÚZ

Materiál bol predložený do medzirezortného pripomienkového konania Ministerstvom dopravy SR na základe uznesenia vlády SR č. 627/2013

#### Cieľ a obsah návrhu

Návrh reviduje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, ktoré stanovuje maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne doby prestávky a minimálne doby denného a týždenného odpočinku vodičov v odvetví komerčnej dopravy. V súčasnosti neexistujú rovnaké podmienky medzi poskytovateľmi príležitostnej medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej dopravy. Dôvodom je skutočnosť, že v prípade príležitostnej dopravy, ktorá sa uskutočňuje len v rámci jedného členského štátu, sa nemôže uplatňovať dvanásťdňová výnimka (t. j. odloženie doby týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24 hodín nasledujúcich po predchádzajúcej dobe pravidelného týždenného odpočinku) stanovená v článku 8 ods. 6 písm. a) nariadenia (ES) č. 561/2006. Z uvedeného dôvodu je cieľom návrhu zabezpečiť flexibilnejšie rozloženie prestávok a dób odpočinku a stanoviť rovnaký prístup v prípade medzinárodnej a vnútroštátnej príležitostnej osobnej dopravy.

#### Postoj RÚZ k materiálu

Návrh reviduje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, ktoré stanovuje maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne doby prestávky a minimálne doby denného a týždenného odpočinku vodičov v odvetví komerčnej dopravy. **Navrhujeme však isté úpravy, ktoré lepšie zohľadnili špecifiká príležitostnej autobusovej dopravy.**

#### Pripomienky RÚZ k predkladanému materiálu

##### 1. Všeobecná zásadná pripomienka k návrhu ako celku

RÚZ víta návrh Európskej komisie, ktorý priznáva a v určitej miere reflektuje na špecifickosť príležitostnej autobusovej dopravy. Príležitostná autobusová doprava bola pri rokovaniach o Balíku mobility značne opomenutá aj napriek skutočnosti, že má iné potreby a priebeh ako nákladná cestná doprava.

V prípade vodiča príležitostnej autobusovej dopravy je priemerný denný čas vedenia vozidla od štyroch do piatich hodín, čo predstavuje o 90 minút kratšiu dobu vedenia vozidla v porovnaní s priemerom v nákladnej cestnej doprave. V prípade diaľkových zájazdov sa na vedenie vozidla využije maximálny možný čas vedenia vozidla len počas cesty do cieľa alebo na spätočnej ceste do miesta pôvodu.

V návrhu Európskej komisie vítame a podporujeme nasledujúce zmeny:

- A. možnosť rozdeliť si povinnú prestávku na tri samostatné prestávky, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, a to popri existujúcej možnosti rozdeliť si prestávku na dve samostatné prestávky trvajúce 15 a 30 minút
- B. možnosť odloženia doby týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24-hodinových období nasledujúcich po predchádzajúcej dobe pravidelného týždenného odpočinku na vnútroštátnu príležitostnú osobnú dopravy.

Avšak, máme za to, že návrh si vyžaduje ďalšie vylepšenia s cieľom zohľadniť potreby sektora a preto k návrhu RPS SR uplatňujeme nasledujúce zásadné pripomienky:

1. Podobne ako v prípade nákladnej cestnej dopravy – umožniť vodičom vykonávajúcim príležitostnú autobusovú dopravu čerpať mimo členský štát usadenia dve po sebe nasledujúce doby skráteného týždenného odpočinku za predpokladu, že vodič vo všetkých štyroch po sebe idúcich týždňoch čerpá aspoň štyri týždenné doby odpočinku, z ktorých aspoň dve sú doby pravidelného týždenného odpočinku.

Súčasná pravidlá obmedzujú prevádzkovú flexibilitu spoločností príležitostnej autobusovej dopravy, najmä počas sezóny. Dnešné pravidlá nereflektujú jej špecifickosť. Navrhovaná flexibilita by umožnila spoločnostiam poskytovať konzistentné služby zákazníkom a lepšie plánovanie, najmä v kontexte enormného nedostatku vodičov. Na základe dôkazov zo sektora nákladnej dopravy vieme, že uvedená flexibilita nevytvára bezpečnostné riziká.

2. Odstrániť podmienku ôsmich dní (navrhovaná zmena čl. 8 odsek 2a) v prípade EK navrhovanej možnosti odloženia doby denného odpočinku o 1 alebo 2 hodiny

Väčšina turistických zájazdov je kratšia ako 8 dní. Priemerná vzdialenosť a čas turistickej cesty je 300 km alebo 4,5 hodiny. Typická cesta autokarovej turistiky zahŕňa návštevy atrakcií a zaujímavých miest, počas ktorých vodič čaká na návrat skupiny. Táto možnosť by umožnila vodičovi lepšie reagovať na potreby cestujúcich, vrátane podujatí v neskorých večerných hodinách.

3. Umožniť dojazd (výnimky v článku 12) na vhodné zastavenie v prípade výnimočných okolností na zabezpečenie blaha cestujúcich (wellbeing of passengers)

Súčasná pravidlá špecificky umožňujú odchýlenie sa od pravidiel pre čas jazdy a odpočinku pre prípad bezpečnosti. Poznáme však početné prípady a situácie, kedy sa vodiči s cestujúcimi nemohli dostať na ich hotel (resp. konečného cieľa cesty), ktorý bol vzdialený len pár kilometrov. Vodič je tak konfrontovaný so stresujúcou situáciou, kedy je často nútený zastaviť na nevhodnom mieste a zároveň čelí nespokojnosti zákazníkov. Požadujeme osobitnú výnimku pre výnimočné prípady a okolnosti, ktoré by umožnili vodičom príležitostnej autobusovej dopravy brať do úvahy aj danú situáciu a s ňou spojené blaho cestujúcich. Pre vodičov by to bolo menej stresujúce a výrazne by sa zlepšila kvalita služieb pre cestujúcich.

<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LPEU/2023/304>