



V Bruseli 28. novembra 2018
(OR. en)

14802/18

Medziinštitucionálne spisy:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

SPRÁVA

Od: Generálny sekretariát Rady

Komu: Rada

Č. predch. dok.: ST 13922/1/18 REV 1

Č. dok. Kom.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Predmet: Balík opatrení v oblasti mobility I:
Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom prispôbiť ich vývoju v odvetví
Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov
Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a ktorou sa stanovujú konkrétne pravidlá vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy
– všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia prijala 31. mája 2017 uvedené tri návrhy ako súčasť prvej vlny v rámci balíka opatrení v oblasti mobility. V jednotlivých návrhoch sú stanovené tieto hlavné prístupy:

- *Prístup k povolaniu a trhu*: sprísnenie a zosúladenie podmienok usadenia spoločností a zlepšenie spolupráce medzi členskými štátmi zameranej na boj proti schránkovým spoločnostiam; povinné udeľovanie licencií prevádzkovateľom ľahkých úžitkových vozidiel; revízia a zjednodušenie obmedzení v oblasti kabotáže a súvisiacich kontrolných mechanizmov; prechod na elektronické dokumenty;
- *Časy odpočinku a jazdy a tachografy*: zvýšenie flexibility pri čerpaní týždenného odpočinku s cieľom uľahčiť vodičom pravidelný návrat domov; jasná povinnosť prevádzkovateľov poskytnúť primerané ubytovanie mimo kabíny vodiča a uhradiť ho; povinnosť zaznamenávať v tachografe prekročenia hraníc s cieľom uľahčiť kontroly;
- *Vysielanie pracovníkov v cestnej doprave a presadzovanie právnych predpisov v sociálnej oblasti*: objasnenie uplatňovania zásad „vysielania pracovníkov“ obmedzením času stráveného v členskom štáte (v prípade medzinárodnej dopravy tri dni mesačne), po ktorého prekročení sa uplatňujú národné pravidlá týkajúce sa minimálnej mzdy a ročnej platenej dovolenky; podrobný zoznam kontrol v hostiteľskom členskom štáte vychádzajúci z harmonizovanej metódy hodnotenia rizikovosti, ktorý sa vzťahuje aj na smernicu o pracovnom čase.

2. Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) vymenoval pána Ismaila Ertuga (S&D, DE) za spravodajcu pre návrh, ktorým sa mení nariadenie č. 1071/2009 a nariadenie č. 1072/2009, pána Wima van de Campa (PPE, NL) za spravodajcu pre návrh, ktorým sa mení nariadenie č. 561/2006 a nariadenie č. 165/2014, a pani Merju Kyllönenovú (GUE/NGL, FI) za spravodajkyňu pre návrh, ktorým sa mení smernica 2006/22/ES a ktorým sa stanovujú konkrétne pravidlá v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy. Výbor pre zamestnanosť a sociálne veci (EMPL) vydal stanovisko k prvému návrhu 30. apríla 2018, k druhému návrhu 26. apríla 2018 a k tretiemu návrhu 4. mája 2018. Parlament na svojom plenárnom zasadnutí 4. júla 2018 hlasoval o pozmeňujúcich návrhoch k správe výboru TRAN, nepodarilo sa však získať väčšinu na schválenie žiadneho z nich. Rokovania pokračujú vo výbore TRAN.
3. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal k uvedeným trom návrhom dve stanoviská 18. januára 2018 a Európsky výbor regiónov jedno stanovisko týkajúce sa uvedených návrhov 1. februára 2018.

II. PRÁCA V RADE

4. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu skúmala návrhy počas predchádzajúcich predsedníctiev od 1. júna 2017 do 14. mája 2018, v nadväznosti na čo vypracovala správy o pokroku, ktoré Rade predložila 5. decembra 2017 a 7. júna 2018.¹ Delegácie DK a UK trvajú na výhradách parlamentného preskúmania.
5. Počas rakúskeho predsedníctva pracovná skupina rokovala o možnom napredovaní a o viacerých kompromisných zneniach predsedníctva od 1. októbra do 6. novembra 2018. Cieľom kompromisných znení predsedníctva je dosiahnuť rovnováhu medzi náležitou sociálnou ochranou a fungovaním vnútorného trhu a zároveň znížiť administratívne zaťaženie. Sú založené na týchto hlavných pilieroch vnímaných ako balík:

¹ 14841/17 a 9259/18.

6. Tachografy (nariadenie č. 165/2014)

- Od júna 2022 budú nové vozidlá vybavené druhou verziou inteligentného tachografu (článok 8 ods. 1 druhý pododsek). Vo vozidlách vybavených prvou verziou inteligentného tachografu od júna budúceho roku sa musí do konca roku 2024 vykonať softvérová aktualizácia na druhú verziu.
- Všetky vozidlá vykonávajúce medzinárodné dopravné operácie musia byť dodatočne vybavené druhou verziou inteligentného tachografu do konca roku 2024 (článok 3 ods. 4).
- Druhá verzia tachografu umožní automaticky zaznamenávať, kedy a kde sa prekročila hranica, a lokalizovať činnosti spojené s nakládkou a vykládkou.
- Kým sa proces dodatočného vybavovania neukončí, vodiči by mali byť v prípade, že používajú analógový alebo digitálny tachograf, povinní ručne zaznamenať kód krajiny na prvom mieste na zastavenie po prekročení po hranice.
- Vzhľadom na väčšie množstvo údajov, ktoré sa majú zaznamenávať novými inteligentnými tachografmi, a potrebu uchovať záznamy z posledných 56 dní, ako to navrhlo predsedníctvo, sa karty vodiča budú musieť nahradiť do roku 2024.²

Kompromisné znenie predsedníctva sa uvádza v dodatku 3 k tejto správe.

7. Kabotáž (nariadenie č. 1072/2009)

- Súčasné pravidlo maximálne 3 operácií za 7 dní (článok 8 ods. 2) by sa malo zachovať a zároveň by sa na základe lepšieho monitorovania prostredníctvom informácií z tachografov, ako aj dokumentov o náklade v papierovej alebo elektronickej forme dostupných počas cestných kontrol (článok 8 ods. 3 a 4a) mali riešiť nedostatky zistené pri hodnotení *ex-post*.

² Karty vodiča je potrebné meniť každých 5 rokov. Keďže karty vodiča budú po piatich rokoch technicky zamietnuté, nie je možné predĺženie platnosti existujúcich kariet vodiča tak, aby bola taká istá, ako je rok obnovy tachografov 2024.

- S cieľom bojovať proti zneužívaniu v podobe systematickej kabotáže by sa malo zaviesť obdobie 7 dní bez kabotážnej prepravy (článok 8 ods. 2a), ktoré by nasledovalo po poslednej kabotážnej preprave v povolenom v časovom limite a ktoré by muselo uplynúť pred tým, ako by sa mohla v tom istom členskom štáte začať s tým istým vozidlom ďalšia kabotážna preprava.

Kompromisné znenie predsedníctva sa uvádza v dodatku 2 k tejto správe.

8. Kritériá usadenia pre prevádzkovateľov cestnej dopravy (nariadenie č. 1071/2009)

- Potreba skutočného miesta usadenia prevádzkovateľov cestnej dopravy na rozdiel od čisto schránkových spoločností by sa mala posilniť tým, že vozidlá používané v medzinárodnej doprave sa budú v pravidelných intervaloch maximálne 6 týždňov vracieť do operačného centra v členskom štáte usadenia (článok 5 ods. 1 písm. ca). Táto povinnosť by sa mala upraviť v prípade ostrovných členských štátov s cieľom vyhnúť sa neprimeranému zaťaženiu.

Kompromisné znenie predsedníctva sa uvádza v dodatku 1 k tejto správe.

9. Čas jazdy a odpočinku (nariadenie č. 561/2006)

- Dopravca by mal byť povinný rozvrhnúť pracovný čas tak, aby bol vodič schopný vrátiť sa domov aspoň raz za 4 týždne (článok 8 ods. 8a), pričom tento čas by sa mal skrátiť na 3 týždne v prípade, že tomu predchádzali dva skrátené týždenné odpočinky. Dopravca musí dokázať, že splnil túto povinnosť, poskytnutím rozpisov služieb, záznamov z tachografov a iných dostupných dôkazov.
- Súčasné pravidlo týkajúce sa maximálneho času jazdy (90 hodín počas dvoch po sebe idúcich týždňov (článok 6 ods. 3)) by sa malo zachovať. Zároveň by mala existovať možnosť mať v priebehu 4 týždňov dvakrát po sebe skrátený týždenný odpočinok (článok 8 ods. 6). Cieľom tohto návrhu, ako sa už uvádza v iniciatíve Komisie, je nabádať na zostavovanie dlhších dôb odpočinku (pravidelný týždenný odpočinok v trvaní 45 hodín + náhrada za skrátený odpočinok). Predsedníctvo navrhuje, že v prípade dvoch po sebe nasledujúcich skrátených dôb týždenného odpočinku, by sa nasledujúca doba pravidelného týždenného odpočinku už mala predĺžiť kompenzačnou dobou odpočinku.

- Pravidelný týždenný odpočinok (minimálne 45 hodín) bude vodič tráviť mimo kabíny na vhodnom mieste platenom zamestnávateľom (v prípade, že sa vodič nevracia domov) (článok 8 ods. 8). Tento zákaz spať v kabíne zodpovedá návrhu Komisie.
- S cieľom riešiť konkrétne problémy v súvislosti s nájdením vhodného ubytovania v blízkosti cestnej siete sa pravidelný týždenný odpočinok môže výnimočne tráviť vo vozidle v prípade, že je zaparkované vo vyhradenej zóne s primeraným vybavením pre vodiča a že kabína spĺňa určité minimálne kritériá (článok 8 ods. 8). Akékoľvek poplatky účtované za vstup na vyhradené zóny uhradí dopravca.
- Ako prechodné opatrenie (18 mesiacov) sa vzhľadom na nedostatok vyhradených parkovacích zón môže povoliť spánok v kabíne spĺňajúcej potrebné podmienky, keď je vozidlo zaparkované na parkovisku, ktoré nespĺňa potrebné podmienky, no poskytuje aspoň sanitárne zariadenia.

Kompromisné znenie predsedníctva sa uvádza v dodatku 3 k tejto správe.

10. Vysielania vodičov (*lex specialis* k smernici o vysielaní pracovníkov)

- Predsedníctvo navrhuje upustiť od koncepcie obdobia odkladu a zamerať sa namiesto toho na povahu operácie. Ak je operácia organizovaná tak, že prepojenie práce vodiča s členským štátom usadenia zostáva nedotknuté, vodič by sa mal vyňať z pravidiel o vysielaní. Tento prístup tiež umožňuje vynúť sa zložitému určovaniu vhodného počtu dní alebo hodín.
- Z pravidiel o vysielaní by sa explicitne mal vyňať tranzit (článok 2 ods. 2e).
- Z pravidiel o vysielaní by sa mali explicitne vylúčiť aj bilaterálne dopravné operácie (článok 2 ods. 2). Bilaterálnymi dopravnými operáciami sa rozumie preprava tovaru³ na základe zmluvy o preprave z členského štátu usadenia, v ktorom sa tovar nakladá, do iného členského štátu alebo tretej krajiny, kde sa tovar vykladá. Ak po bilaterálnej dopravnej operácii nasleduje cesta späť do členského štátu usadenia, vodič by mal pre túto cestu byť takisto vylúčený z pravidiel o vysielaní.

³ Podobné ustanovenie sa navrhuje pre osobnú dopravu.

- Ak sa v rámci tejto cesty do cieľovej krajiny prechádza inými členskými štátmi, sú povolené maximálne dve dodatočné činnosti nakládky/vykládky bez toho, aby vodič podliehal režimu vysielania vodičov. Ak sa na ceste späť do členského štátu usadenia prechádza tými istými členskými štátmi, sú povolené ďalšie dve dodatočné činnosti nakládky/vykládky bez toho, aby vodič podliehal režimu vysielania vodičov.
- Pre všetky ostatné typy operácií vrátane kabotáže by sa režim vysielania vodičov uplatňoval v plnom rozsahu od prvého dňa operácie, pretože pre ne neexistujú osobitné pravidlá (s výnimkou osobitných pravidiel týkajúcich sa kontroly a presadzovania).
- Pokiaľ ide o cestný úsek kombinovanej dopravy, vodič by sa nemal považovať za vyslaného, ak je cestný úsek sám osebe bilaterálnou dopravnou operáciou z členského štátu usadenia. Vo všetkých ostatných prípadoch, najmä ak sa cestný úsek uskutočňuje *v rámci* iného členského štátu, by sa vodič mal považovať za vyslaného (článok 2 ods. 2f).
- Na zníženie administratívneho zaťaženia by sa mal zaviesť uzavretý zoznam dokumentov požadovaných na účely cestnej kontroly (článok 2 ods. 4), ako to navrhuje Komisia. Informačný systém o vnútornom trhu (IMI) by sa mal používať na účely spolupráce medzi členskými štátmi a na podávanie vyhlásení o vyslaní a dokumentov týkajúcich sa odmeňovania zo strany dopravnej spoločnosti.
- Osobitné pravidlá vysielania vodičov by sa mali začať uplatňovať čím skôr (lehota na vykonanie je 18 mesiacov), aby sa pre toto odvetvie zabezpečila jasnosť a aby sa nahradili vnútroštátne opatrenia s rôznym rozsahom pôsobnosti a postupmi. Predsedníctvo však navrhuje zaviesť postupne možnosť využiť v súvislosti s nakládkou/vykládkou dodatočnú flexibilitu spolu so zavádzaním druhej verzie inteligentných tachografov.

Kompromisné znenie predsedníctva sa uvádza v dodatku 4 k tejto správe.

III. HLAVNÉ NEVYRIEŠENÉ OTÁZKY

11. Kabotáž (nariadenie č. 1072/2009)

- Mnohé členské štáty považujú obdobie 7 dní bez kabotážnej prepravy navrhované predsedníctvom za neprimerané; niektoré z nich nie sú ochotné akceptovať obdobie bez kabotážnej prepravy vôbec, alebo len v rozsahu týždenného odpočinku. Niektoré členské štáty považujú obdobie 7 dní za nedostatočné. Niekoľko iných delegácií podporilo myšlienku alternatívnej záruky, v rámci ktorej by sa zabezpečil návrat vozidla do členského štátu usadenia pred tým, ako by sa po medzinárodnej preprave mohla začať nová kabotážna preprava.
- Niektoré delegácie považujú za veľmi dôležité zavedenie záruky proti zneužívaniu slobody poskytovať služby kombinovanej dopravy na poskytovanie nepretržitej kabotážnej prepravy.⁴

12. Kritériá usadenia pre prevádzkovateľov cestnej dopravy (nariadenie č. 1071/2009)

- Mnohé delegácie sú proti tomu, aby ako prvok skutočného miesta usadenia existovala povinnosť pravidelného návratu vozidla používaného v medzinárodnej doprave do operačného centra v členskom štáte usadenia. Takáto požiadavka podľa nich diskriminuje okrajové členské štáty, je neprimeraná z hľadiska rozsahu a v rozpore s politikami v oblasti jednotného trhu a znižovania emisií. Niektoré iné delegácie vyjadrili obavy v súvislosti s presaditeľnosťou takejto povinnosti prostredníctvom inšpektorátov práce alebo obchodných inšpektorátov. S cieľom bojovať proti existencii schránkových spoločností iné delegácie podporujú predsedníctvo v sprísňovaní kritérií usadenia v tomto ohľade a žiadajú častejší návrat (súčasný návrh: raz za šesť týždňov)

⁴ V tejto súvislosti pozri správu Rade týkajúcu sa návrhu, ktorým sa mení smernica Rady 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi.

13. Čas jazdy a odpočinku (nariadenie č. 561/2006)

- Pokiaľ ide o pravidelný návrat vodiča domov, názory delegácií na jeho frekvenciu sa líšia a pohybujú sa od frekvencie raz za 2 týždne do 8 týždňov. Viacero delegácií trvá na tom, aby sa väčšia pozornosť venovala možnosti vodiča vybrať si miesto, kde bude tráviť pravidelný odpočinok.
- Pokiaľ ide o zákaz spať v kabíne počas pravidelného týždenného odpočinku, viaceré delegácie trvajú na svojej pozícii, že by sa nemala udeliť žiadna výnimka, pretože počas týchto dôb musí byť vodič fyzicky oddelený od vozidla tak, aby mal skutočný pocit voľného času. Okrem toho sa domnievajú, že dôraz na parkovacie miesta spĺňajúce potrebné podmienky zvädza k diskusii o infraštruktúre bez toho, aby sa skutočne riešil problém preťažených parkovísk.
- Veľký počet delegácií podporuje prístup predsedníctva, ale vyžaduje okrem toho dlhšie prechodné obdobie umožňujúce používať parkoviská, ktoré nespĺňajú potrebné podmienky, aby sa zmiernil súčasný problém nedostatočného počtu parkovísk s požadovanými vlastnosťami.
- Niektoré delegácie trvajú z dôvodu obáv o bezpečnosť cestnej premávky na negatívnej výhrade preskúmania k flexibilitě návrhu v súvislosti s tým, že umožňuje čerpať dve doby skráteného týždenného odpočinku po sebe.

14. Vysielania vodičov (*lex specialis* k smernici o vysielaní pracovníkov)

- Väčšina delegácií súhlasí s prístupom predsedníctva, ktoré má v úmysle vyňať z rozsahu pôsobnosti smernice o vysielaní pracovníkov určité druhy dopravy a ostatné druhy zachovať bez obmedzení. Niektoré však stále nie sú presvedčené, a to z rôznych dôvodov: buď vyjadrujú nespokojnosť s tým, že sa v dôsledku tohto prístupu diskriminujú určité obchodné modely a prípadne sa konkurenčne zvyhodňujú prevádzkovatelia z tretích krajín, alebo im chýba záruka prísnej lehoty, po ktorej by sa pravidlá vysielania mali uplatňovať v každom prípade.
- Delegácie vo všeobecnosti akceptujú, že pravidlá vysielania by sa nemali uplatňovať v situácii tranzitu a že by sa mali uplatňovať počas operácií na vnútroštátnom trhu (kabotáž). Pokiaľ ide o výnimku pre bilaterálne dopravné operácie, ktorú navrhuje predsedníctvo,

väčšina delegácií ju môže v zásade akceptovať, ale majú rozdielne názory na jej dôležité detaily, a to predovšetkým:

- rozsah pojmu „bilaterálny“ v tom, či musí operácia vychádzať z členského štátu usadenia a či by mala byť cesta späť oslobodená len za určitých obmedzení. Niektoré delegácie uprednostňujú širšie vymedzenie pojmu;
 - flexibilita pre dodatočné činnosti nakládky/vykládky po ceste. Niektoré členské štáty považujú 2 činnosti za absolútne minimum. Iné sú proti akejkolvek dodatočnej flexibilita a tvrdia, že to oslabuje koncepciu rozlišovania medzi druhmi dopravy a vedie k problémom s kontrolou.
- Delegácie majú rozdielne názory na to, kedy by sa osobitné pravidlá vysielania mali začať uplatňovať. Niektoré z nich, a to najmä v prípade, že medzičasom vypracovali vnútroštátne systémy, žiadajú postupný prechod a druhú verziu inteligentných tachografov vnímajú ako predpoklad na umožnenie presadzovania nových pravidiel. Iné vyžadujú okamžité uplatňovanie vzhľadom na harmonogram zmeny smernice o vysielaní pracovníkov a tvrdia, že lepšiu kontrolu pravidiel vysielania pracovníkov bude možno zabezpečiť bez druhej verzie inteligentných tachografov.

15. Zástupca Komisie podporil úsilie predsedníctva nájsť rovnováhu v kompromisnom balíku. Prejavil súhlas s viacerými novými prvkami v porovnaní s návrhom (najmä skoršou modernizáciou, obmedzením výnimiek zo zákazu spánku v kabíne, využívaním systému IMI) a žiadal, aby v súvislosti s pravidlami kabotáže kompromis v tomto štádiu vývoja spoločnej dopravnej politiky nevedol k rozšírenému ani obmedzenému prístupu na trh, čo bola základná myšlienka návrhu Komisie. Pokiaľ ide o pravidlá vysielania, Komisia zdôraznila, že bez ohľadu na to, ktorý model sa zavedie, mal by rešpektovať zásadu rovnováhy medzi ochranou sociálnych práv vodičov a slobodou cezhraničného poskytovania služieb prevádzkovateľmi.
16. Coreper 23. novembra 2018 preskúmal v rámci príprav na zasadnutie Rady návrhy druhýkrát a rozhodol sa predložiť spis aj s nevyriešenými otázkami Rade na účely prijatia rozhodnutia.

17. Predsedníctvo v nadväznosti na zasadnutie Coreperu vykonalo v kompromisnom znení tieto zmeny:

- V článku 8 ods. 8a návrhu týkajúceho sa nariadenia č. 561/2006 (povinnosť zamestnávateľa organizovať pravidelný návrat vodiča domov⁵) sa ako alternatívne miesto návratu doplnilo miesto bydliska vodiča, aby bolo ustanovenie týkajúce sa návratu pre vodičov atraktívnejšie;
- V článku 2 *lex specialis* je viacero zmien zameraných na bližšie objasnenie výnimky z pravidiel vysielania⁶: Vkladá sa odsek 1a s cieľom objasniť rozsah situácií vysielania, na ktoré sa vťahujú osobitné pravidlá, konkrétne vtedy, keď sa vodič vysielia do iného členského štátu na základe zmluvy alebo sa vysielia do zariadenia alebo podniku, ktorý vlastní vysielajúci podnik. V odseku 2 sa doplnil odkaz na vymedzenie pojmu „krajina usadenia“. V odsekoch 2 a ž 2c sa ustanovuje jasnejšia štruktúra výnimky (bilaterálna preprava tovaru, dodatočná činnosť v preprave tovaru, bilaterálna preprava cestujúcich, dodatočná činnosť v osobnej doprave). Na záver, odsek 2d sa doplnil na objasnenie toho, že pravidlá vysielania sa uplatňujú počas kabotážnej prepravy.

IV. ZÁVERY

18. Rada sa vzhľadom na uvedené vyzýva, aby preskúmala znenia uvedené v dodatkoch k tejto správe a prijala všeobecné smerovanie k návrhu.

⁵ ADD 3 k tejto správe, strana 9.

⁶ ADD 4 k tejto správe, strany 15 a 16.