



V Bruseli 23. novembra 2017
(OR. en)

14841/17

Medziinštitucionálne spisy:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

SPRÁVA

Od: Generálny sekretariát Rady

Komu: Rada

Č. dok. Kom.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

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 prispôsobiť 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 časy 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

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru

– správa o pokroku

I. ÚVOD

Komisia prijala 31. mája 2017 štyri návrhy ako súčasť prvej vlny v rámci balíka opatrení v oblasti mobility. V Rade ich odprezentovala 8. júna 2017 (v rámci bodu Rôzne).

Celkovým cieľom návrhov je zlepšiť presadzovanie sociálnych a trhových pravidiel prostredníctvom vyjasnenia, zjednodušenia a spresnenia ustanovení týkajúcich sa kontroly.

V jednotlivých návrhoch sú stanovené tieto hlavné prístupy:

- prístup k povolaniu a trhu: sprísnenie a zosúladenie podmienok usadenia a vytvorenie účinnejšej spolupráce medzi členskými štátmi s cieľom bojovať proti takzvaným schránkovým spoločnostiam; rozšírenie povinného udeľovanie licencií na ľahké úžitkové vozidlá; revízia a zjednodušenie obmedzení v oblasti kabotáže a stanovenie súvisiacich noriem kontroly; prechod na elektronické dokumenty;
- časy odpočinku a tachograf: zavedenie istej flexibility do distribúcie časov týždenného odpočinku s cieľom umožniť každý tretí týždeň určitý stupeň koncentrovania. kombinácia tejto pružnosti s jasnou povinnosťou prevádzkovateľov poskytnúť primerané ubytovanie mimo kabíny vodiča a uhradiť ho vrátane možnosti pravidelného návratu domov; zavedenie povinnosti pre vodiča zaznamenávať do tachografu prekročenie hraníc s cieľom uľahčiť dodržiavanie sociálnych noriem a pravidiel kabotáže;
- smernica týkajúca sa vysielania pracovníkov v cestnej doprave a dodržiavania predpisov: objasnenie uplatňovania zásad „vysielania pracovníkov“ stanovením minimálneho obdobia, ktoré musí vodič stráviť v členskom štáte (v prípade medzinárodnej dopravy tri dni mesačne), aby sa uplatňovali miestne pravidlá týkajúce sa minimálnej mzdy a ročnej dovolenky; zlepšiť dodržiavanie predpisov pomocou účelovo zameraných kontrolných zoznamov pre cestné kontroly, prostredníctvom harmonizovaných metód hodnotenia rizikovosti a začlenením smernice o pracovnom čase medzi predmety povinnej kontroly;
- prenajaté vozidlá: zmiernenie obmedzení týkajúcich sa používania prenajatých vozidiel v medzinárodnej doprave.

Pracovná skupina pre pozemnú dopravu preskúmala návrhy pri 17 príležitostiach v období od 1. júna do 6. novembra 2017. Všetky delegácie vzniesli všeobecnú výhradu preskúmania; pri diskusii o jednotlivých témach sa teda zozbierali mnohé príspevky a stanoviská. Delegácie DK, PL a UK vzniesli výhrady parlamentného preskúmania. Delegácia NL sa odvolala na posúdenie vplyvu, ktoré prebieha na vnútroštátnej úrovni.

Na zasadnutiach 13. a 21. júna 2017 delegácie rokovali o štúdiách posúdenia vplyvu pripojených k návrhom a vyhradili si právo predložiť ďalšie pripomienky v neskoršom štádiu. Pokiaľ ide o sociálny pilier, delegácie vo všeobecnosti uznali kvalitu posúdenia vplyvu. Niekoľko delegácií však kritizovalo predpoklady, pokiaľ ide o náklady súvisiace s uplatňovaním pravidiel o „vysielaní pracovníkov“ v medzinárodnej doprave. Tieto delegácie tiež vyjadrili názor, že novými požiadavkami týkajúcimi sa času odpočinku sa ďalej zvyšuje zaťaženie súvisiace s kontrolami. Niektoré delegácie tiež spochybnili, či je pravidelný týždenný odpočinok mimo vozidiel uskutočniteľný, ak nie je k dispozícii dostatok zabezpečených parkovacích miest. Iní zastávali názor, že pružnejšie pravidlá týkajúce sa času odpočinku by mohli mať negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.

Pokiaľ ide o prístup na trh, delegácie súhlasili so štúdiou posúdenia vplyvu, ktorú vypracovala Komisia, že hlavným nedostatkom sú praktické ťažkosti spojené s kontrolou pravidiel týkajúcich sa kabotáže, pričom niektoré zdôraznili, že zaťaženie súvisiace s kontrolami v praxi znáša veľmi malý počet členských štátov, v ktorých sa uskutočňuje väčšina kabotáže. Niektoré delegácie vyjadrili pochybnosti, či je množstvo nezákonných operácií, ktoré v relatívnom vyjadrení nie je veľmi vysoké, dostatočným odôvodnením zmeny pravidiel kabotáže. Tieto delegácie nesúhlasili s tvrdením, že plánovaným zjednodušením pravidiel by sa do veľkej miery upevnil súčasný stav, pokiaľ ide o množstvo kabotážnej prepravy, keďže niektoré z predložených výpočtov naznačujú klesajúci trend tejto činnosti. Uviedli, že podporujú takú politickú možnosť, ktorou by sa prispelo k zvýšeniu sociálnych noriem a zároveň k otvoreniu prístupu na trh. Ďalšia skupina delegácií zastáva opačný názor a predpokladá značný nárast kabotážnej činnosti vrátane problému systematickej kabotáže, čo považujú za nevhodné, pokiaľ sa sociálne normy v rámci EÚ výrazne líšia.

Značný počet delegácií odkázal na štúdiu posúdenia vplyvu týkajúcu sa prístupu k povolaniu a vyjadril názor, že základ pre požiadavky na licencie pre ľahké úžitkové vozidlá je nedostatočný. Niektoré zašli ešte ďalej a trvali na názore, že v štúdiu nebola dôkazmi podložená potreba regulovať všetky ľahké úžitkové vozidlá na úrovni EÚ. Väčšina delegácií podporila prístup posilnenia požiadaviek na usadenie a obmedzenia možnosti stanoviť dodatočné požiadavky na prístup na vnútroštátnej úrovni. Niektoré členské štáty vyjadrili obavy v súvislosti s navrhovaným zrušením dodatočných vnútroštátnych kritérií, pričom poukázali na negatívny vplyv v konkrétnom členskom štáte.

A pokiaľ ide o prenajaté vozidlá, delegácie uznali očakávaný pozitívny účinok na prienik na trh s prenajatými vozidlami, ale niektoré z nich zdôraznili, že je potrebná ďalšia analýza možných negatívnych účinkov. Ich obavy súviseli s možnosťou narušenia základu dane a s otázkou kontrolovateľnosti, a to pokiaľ ide o zostávajúce obmedzenia pohybu prenajatých vozidiel, ako aj pokiaľ ide o kabotážnu prepravu. Niektoré delegácie neboli presvedčené o tom, že efektívnejší trh s prenajatými vozidlami bude mať jednoznačne pozitívny vplyv na životné prostredie.

II. MOŽNÉ KOMPROMISY PREDSEDNÍCTVA

a) Nariadenie (ES) č. 1071/2009

Ľahké úžitkové vozidlá

Predsedníctvo v súvislosti s reguláciou prístupu k povolaniu prevádzkovateľov ľahkých úžitkových vozidiel navrhlo kompromisné riešenie, ktoré zahŕňa tieto prvky:

- keďže hlavná obava členských štátov sa týkala väčšej viditeľnosti týchto vozidiel na medzinárodnom trhu cestnej dopravy, do rozsahu pôsobnosti smernice by patrili iba prevádzkovatelia, ktorí realizujú svoju činnosť **medzinárodne** s ľahkými úžitkovými vozidlami s **hmotnosťou** v rozpätí medzi [2,5 – 2,8 t] a 3,5 t. Zavedením minimálnej hmotnosti by sa predišlo tomu, aby sa muselo zahrnúť veľké množstvo ďalších vozidiel a prevádzkovateľov bez účasti na medzinárodnom trhu cestnej dopravy. Vyriešila by sa tým otázka proporcionality a predišlo by sa zbytočnému administratívne zaťaženiu prevádzkovateľov, ktorí používajú minivany veľkosti osobného automobilu. Navrhla sa prahová hmotnosť medzi 2,5 a 2,8 t.

- Príslušní prevádzkovatelia, ktorí si želajú vykonávať operácie medzinárodnej dopravy s ľahkými úžitkovými vozidlami nad úrovňou prahovej hmotnosti, musia požiadať o **licenciu EÚ**. Vydávajúci orgán je povinný uviesť na overených kópiách, že sa vydávajú pre vozidlo alebo jazdnú súpravu hmotnosti od [2,5 – 2,8 t] do 3,5 t, aby sa predišlo obchádzaniu pravidiel týkajúcich sa finančnej spoľahlivosti, ktoré sú prísnejšie v prípade ťažkých úžitkových vozidiel.
- Na ľahké úžitkové vozidlá by sa vzťahovali všetky štyri **kritériá udelenia povolenia** – stabilné miesto usadenia, bezúhonnosť, odborná spôsobilosť, finančná spoľahlivosť. Týmto prístupom by sa pre prevádzkovateľov pôsobiacich v medzinárodnej doprave, ako aj pre prevádzkovateľov ľahkých úžitkových vozidiel stanovili rovnaké podmienky ako pre prevádzkovateľov zmiešaných vozových parkov, ktorí už musia spĺňať všetky štyri kritériá.
- Predsedníctvo taktiež navrhlo určité **prechodné opatrenia** v súvislosti s uplatňovaním týchto nových pravidiel s cieľom poskytnúť členským štátom dostatočný čas na zriadenie administratívnych systémov udeľovania licencií prevádzkovateľom ľahkých úžitkových vozidiel a prevádzkovateľom ľahkých úžitkových vozidiel na dosiahnutie súladu s týmito novými pravidlami.

Kritériá usadenia a dodatočné vnútroštátne požiadavky

Predsedníctvo navrhlo kompromisné riešenie, ktorým sa uľahčí zrušenie možnosti, aby členské štáty pridávali licenčné požiadavky na vnútroštátnej úrovni, ktoré sa uvádza v návrhu Komisie. V celej EÚ by sa tým zabezpečila transparentnosť v súvislosti s prístupom k povolaniu. Je možné, že bude treba vyhovieť niektorým vnútroštátnym špecifikám, najmä pokiaľ ide o kritériá usadenia, a preto predsedníctvo navrhlo doplniť zoznam dobrovoľných kritérií usadenia, ktorých splnenie budú môcť členské štáty požadovať popri splnení povinných kritérií, ak si to budú želať.

Predsedníctvo okrem toho navrhlo konkrétnejšiu formuláciu v súvislosti s povinnými kritériami usadenia (napr. nahradenie výrazov „majetok“ a „zamestnanci“ výrazmi „vozidlá“ a „vodiči“) a zároveň navrhlo doplnenie ďalších dvoch kritérií, a to konkrétne, že podnik musí byť zaregistrovaný v národnom živnostenskom registri a musí v členskom štáte usadenia podliehať daňovej povinnosti.

Finančná spoľahlivosť

Predsedníctvo navrhlo, že v prípade zmiešaného vozového parku by sa na ľahké úžitkové vozidlá uplatňovali podobné nižšie finančné požiadavky, aké sa uplatňujú na podniky, ktoré používajú len ľahké úžitkové vozidlá. Zabezpečilo by sa tak rovnaké zaobchádzanie s prevádzkovateľmi vždy, keď používajú ľahké úžitkové vozidlá. Predsedníctvo taktiež navrhlo, že sa táto požiadavka bude vzťahovať len na vozidlá s hmotnosťou pod 3,5 t, ale nie na jazdné súpravy, keďže v opačnom prípade by uplatňovanie týchto pravidiel bolo zložité.

Predsedníctvo v súvislosti s potvrdením o finančnej spoľahlivosti navrhuje zachovať súčasný právny rámec, keď môže správny orgán vyžadovať splnenie požiadavky bankovej záruky alebo poistenia nielen v prípade, že nie je k dispozícii overená ročná účtovná zvierka podniku, ako navrhla Komisia.

b) Nariadenie (ES) č. 1072/2009

Kabotážna preprava

Predsedníctvo v záujme jednoznačnosti navrhlo, aby sa v právnom predpise jasne vymedzil začiatok kabotážnej prepravy. Navrhovaným vymedzením by sa umožnilo začatie vykonávania kabotážnej prepravy až po dokončení vykládky v hostiteľskom členskom štáte.

Kontrola kabotáže

Predsedníctvo navrhlo, že príslušné vnútroštátne orgány by nemali vykonávať žiadny pevne stanovený počet kontrol kabotáže. Malo by sa vykonať dostatočné množstvo kontrol na základe prístupu založeného na posúdení rizika, čím by sa členskému štátu umožnilo posúdiť celkovú kabotážnu činnosť na svojom území, ako aj rizikovosť možných oblastí nezákonnej kabotáže. Navrhovaným prístupom by sa členským štátom umožnilo vykonávať kontroly kabotáže podľa ich konkrétnej situácie.

Predsedníctvo okrem toho tiež navrhlo, že by sa malo povoliť, aby sa tri povinné ročné koordinované cestné kontroly vykonávali v rámci už existujúcej povinnosti vykonať šesť koordinovaných cestných kontrol na iné účely v zmysle smernice 2006/22/ES o dodržiavaní predpisov.

c) **Nariadenie (ES) č. 561/2006**

Pravidelný týždenný odpočinok v kabíne vodiča

Predsedníctvo navrhlo postupovať v súvislosti so všeobecným zákazom na čerpanie pravidelného týždenného odpočinku alebo rovnocennej náhrady odpočinku v kabíne vodiča podľa návrhu Komisie. Predsedníctvo zároveň navrhlo zaviesť výnimku, ktorá vodičovi dovoľuje čerpať pravidelný týždenný odpočinok v kabíne, ak je vybavená vhodnými zariadeniami na spanie pre každého vodiča a vozidlo je zaparkované na vhodnom mieste na odpočinok, ktoré poskytuje bezpečné a chránené parkovanie s primeranými hygienickými zariadeniami pre pohodlie vodiča. V nariadení by sa potom musel vymedziť pojem „vhodné miesto na odpočinok“. Toto vhodné miesto na odpočinok by malo spĺňať určité kritériá z hľadiska bezpečnosti, ochrany a služieb.

Predsedníctvo tiež zdôraznilo, že informácie o týchto vhodných miestach na odpočinok by mali byť pre dopravcov a vodičov ľahko prístupné, pokiaľ možno na jednom informačnom mieste pre všetky členské štáty.

Návrat domov a harmonogram týždenného odpočinku

Predsedníctvo navrhlo, že povinnosť dopravcu poskytnúť vodičovi možnosť vrátiť sa domov by sa nastavila na periodicitu šesť týždňov s cieľom zohľadniť aj dopravcov z okrajových členských štátov. Predsedníctvo považuje za dôležité, aby vymedzenie pojmu „domov“ nebolo obmedzujúce, pretože vodičovi by sa mala ponechať určitá pružnosť a možnosť výberu.

Pokiaľ ide o harmonogram týždenného odpočinku, predsedníctvo navrhlo ponechať súčasný prístup „raz za dva týždne“, na základe ktorého sa vyžaduje pravidelný týždenný odpočinok najmenej každý druhý týždeň. Náhrada za skrátený týždenný odpočinok by sa mohla pridať k pravidelnému týždennému odpočinku alebo k ďalšiemu skrátenému týždennému odpočinku.

d) Nariadenie (EÚ) č. 165/2014

Účel informácií z tachografu

Predsedníctvo navrhlo, aby sa v znení objasnilo, že informácie z tachografu sa môžu použiť na účely overenia dodržiavania pravidiel o kabotáži, pravidiel týkajúcich sa vyslaných vodičov a na účely smernice o kombinovanej doprave.

Zadávanie kódov krajín

Predsedníctvo navrhlo objasniť, že povinnosť zadať kód krajiny treba splniť po prekročení štátnej hranice pri prvom plánovanom zastavení alebo pri prvom zastavení, ktoré je potrebné z hľadiska vodiča alebo dopravy. Vodič by nemal povinnosť zastaviť po prekročení hranice len na účel zadania kódu krajiny, a to ani v prípade, že vodič prekračuje viaceré hranice bez plánovaného zastavenia. Povinnosť zadať kód sa neviaže na druh dopravnej operácie.

e) Smernica *lex specialis* o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy a smernica 2006/22/ES

Rozsah pôsobnosti

Predsedníctvo navrhlo, aby sa v právnych predpisoch výslovne uviedlo, že tranzitné operácie sa nepovažujú za vysielanie vodičov. Predsedníctvo okrem toho navrhlo, aby sa objasnilo, že pravidlá *lex specialis* by sa mali rovnako uplatňovať na vodičov, ktorí vykonávajú činnosť na vlastný účet.

Výpočet obdobia vyslania

Predsedníctvo navrhlo, že na účely výpočtu obdobia vyslania v hostiteľskom členskom štáte by sa mali zohľadniť tieto činnosti vodiča: čas jazdy, pracovný čas, čas pohotovosti, prestávky a čas denného odpočinku. Podľa navrhovaného kompromisu by sa do obdobia vyslania nemal započítavať týždenný odpočinok.

Keď vodič vstúpi do hostiteľskej krajiny iným dopravným prostriedkom, napríklad vlakom alebo trajektom, začiatok obdobia vyslania by sa mal počítať, keď vodič začne prevádzkovať vozidlo, aby opustil vlak alebo trajekt.

Administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia

Predsedníctvo navrhlo, že administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia na presadzovanie pravidiel o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy by mali byť uvedené v *lex specialis* špecifickom pre dané odvetvie vyčerpávajúcim spôsobom (vo forme „uzavretého zoznamu“).

Ak bude tieto požiadavky alebo opatrenia časom potrebné aktualizovať v dôsledku technologického vývoja alebo podobnej situácie, malo by sa to vykonať prostredníctvom sekundárnych právnych predpisov. Zaručí sa tak stanovenie pravidiel vysielania na európskej úrovni a ich rovnaké uplatňovanie vo všetkých členských štátoch.

f) Smernica 2006/1/ES

V návrhu predsedníctva sa predpokladá, že členský štát môže obmedziť používanie prenajatého vozidla z iného členského štátu len v prípade podnikov usadených na jeho území. Členský štát by už teda nemohol obmedziť používanie prenajatého vozidla na svojom území podnikom usadeným v inom členskom štáte.

Ak by členský štát chcel obmedziť používanie prenajatého vozidla podnikom usadeným na jeho území, môže obmedziť používanie každého prenajatého vozidla na obdobie troch po sebe nasledujúcich mesiacov v kalendárnom roku. Členský štát môže okrem toho obmedziť počet prenajatých vozidiel z iného členského štátu do maximálnej výšky 25 % celkového vozového parku vo vlastníctve podniku.

Predsedníctvo tiež navrhlo, aby sa v preskúmaní zo strany Komisie, ktoré je naplánované po uplynutí piatich rokov od uplynutia lehoty na transpozíciu, posúdili možné negatívne vplyvy zvýšeného používania prenajatých vozidiel na daň z príjmov členských štátov, na bezpečnosť cestnej premávky a na nezákonnú kobotáž.

III. POZNÁMKY K HLAVNÝM OTÁZKAM

a) Nariadenie (ES) č. 1071/2009

Lahké úžitkové vozidlá

Mnohé členské štáty uviedli, že licenčné požiadavky pre prevádzkovateľov ľahkých úžitkových vozidiel by mohli pre toto odvetvie znamenať značné náklady, pričom neexistuje žiadny jednoznačný dôkaz o nevyhnutnosti zásahu na úrovni EÚ. Iné členské štáty vyjadrili názor, že návrh Komisie bol nedostatočnou reakciou na znepokojivú situáciu rýchlo sa zvyšujúcej činnosti v odvetví ľahkých úžitkových vozidiel, pretože viaceré rozhodujúce kritéria na kontrolu riadneho prevádzkovania (odborná spôsobilosť, bezúhonnosť) by ani nemuseli byť splnené. Zdôraznili, že toto odvetvie potrebuje náležitý dohľad a je nevyhnutné zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž s prevádzkovateľmi ťažkých úžitkových vozidiel. Niekoľko členských štátov porovnávalo návrh s riešeniami na vnútroštátnej úrovni, v rámci ktorých sa licenčné požiadavky pre ľahké úžitkové vozidlá začínajú uplatňovať len od určitej minimálnej hmotnosti.

Všetky členské štáty s výnimkou jedného by mohli podporiť návrh predsedníctva obmedziť licenčné požiadavky na **medzinárodnú dopravu**. Väčšina členských štátov by mohla podporiť, aby sa táto požiadavka začala uplatňovať od určitej **minimálnej hmotnosti**. Štyri členské štáty túto myšlienku nepodporili. Mnoho členských štátov nezaujalo konečné stanovisko, pokiaľ ide o primeranú minimálnu hmotnosť; podporili orientačnú hodnotu predsedníctva na úrovni 2,5 až 2,8 t celkovej hmotnosti. Niektoré členské štáty jasne podporili nižšiu minimálnu hmotnosť.

V súvislosti s **kritériami udelenia povolenia** veľká väčšina členských štátov uprednostnila uplatnenie všetkých štyroch kritérií, ak by sa rozsah pôsobnosti vzťahoval len na ľahké úžitkové vozidlá zapojené do medzinárodnej dopravy. Niektoré iné členské štáty by sa aj v tomto prípade radšej držali návrhu Komisie. Spochybnili najmä význam „bezúhonnosti“, keďže v tomto odvetví neexistuje dohľad prostredníctvom tachografov, a považovali prekážku v podobe „odbornej spôsobilosti“ za príliš zložitú vzhľadom na príslušné požiadavky uvedené v prílohe I k tomuto nariadeniu. Väčšina delegácií, ktoré sa ujali slova, sa vyjadrila, že uprednostňuje nemeniť prílohu I na osobitný účel ľahkých úžitkových vozidiel. Jeden členský štát odmietol konkrétnu požiadavku finančnej spoľahlivosti a uviedol, že by len viedla k ďalšej byrokracii, ale nepredstavovala by zmysluplnú prekážku.

Niekoľko členských štátov považuje konkrétne sumy finančnej spoľahlivosti ešte stále za príliš vysoké. Väčšina členských štátov súhlasila s uplatňovaním požiadavky finančnej spoľahlivosti pod podmienkou, že sa vyrieši otázka zmiešaných vozových parkov pozostávajúcich z ťažkých úžitkových vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel. Niektoré členské štáty požadujú v súvislosti s uplatňovaním všetkých štyroch kritérií udelenia povolenia dostatočné prechodné obdobie.

Členské štáty vo veľkej miere v zásade akceptovali návrh týkajúci sa nových administratívnych **požiadaviek na podávanie správ** v súvislosti s ľahkými úžitkovými vozidlami. Mnohé však požiadali o preskúmanie tejto časti návrhu s cieľom znížiť administratívne zaťaženie (každý druhý rok namiesto raz ročne a len na základe ľahko dostupných štatistík) a zlepšiť zrozumiteľnosť (zaobchádzanie s vozidlami, na ktoré sa vzťahuje výnimka).

Kritériá usadenia a dodatočné vnútroštátne požiadavky

Zatiaľ čo väčšina členských štátov súhlasila s tým, že by sa mali posilniť podmienky týkajúce sa stabilného miesta usadenia, ako sa stanovuje v článku 5 nariadenia, niektoré členské štáty tieto podmienky spochybnili a kritizovali ich z dôvodu nejasnosti. Niekoľko členských štátov sa na druhej strane vyjadrilo proti návrhu Komisie vypustiť článok 3 ods. 2 nariadenia, čo by znamenalo, že členské štáty by nemali možnosť pridať licenčné požiadavky na vnútroštátnej úrovni, pričom argumentovali tým, že v rámci ich vnútroštátnych pravidiel sa zohľadňujú osobitné potreby a prispieva sa k dosiahnutiu cieľa lepšieho prepojenia s krajinou usadenia.

Veľká väčšina členských štátov podporila návrh predsedníctva, ktorým sa objasnili a spresnili niektoré kritériá usadenia a do článkov 5 a 7 sa začlenili ďalšie prvky založené na dobrovoľnej báze, čím sa zohľadnili vnútroštátne špecifiká ako náhrada za vypustený článok 3 ods. 2. Formulácia týchto prvkov sa však ďalej podrobne skúmala. Niekoľko členských štátov sa konkrétne domnievalo, že niektorým prvkom chýbala presnosť a kontrolovateľnosť, zatiaľ čo iné členské štáty žiadali väčšiu flexibilitu, aby sa zohľadnili vnútroštátne špecifiká.

Iné delegácie boli za posilnenie zoznamu povinných požiadaviek, napr. v súvislosti s požadovaným majetkom a finančnými prostriedkami z miestnych zdrojov, namiesto doplnenia nových požiadaviek na dobrovoľnej báze, aby sa zabezpečili rovnaké podmienky v boji proti schránkovým spoločnostiam. Niektoré členské štáty tiež uviedli, že kontrola niektorých z uvedených kritérií nie je možná na začiatku prevádzky, ale až po založení spoločnosti.

Hlavnou témou diskusie o finančnej spoľahlivosti bola otázka **zmiešaných vozových parkov**. Delegácie vo všeobecnosti privítali kompromis predsedníctva pozostávajúci z rovnakého zaobchádzania, pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá vo vozových parkoch všetkých prevádzkovateľov, pričom poznamenali, že bude potrebné ďalšie spresnenie. Niektoré delegácie vyjadrili obavy, že by sa pri určovaní prahových hodnôt, ktoré sa uplatnia, mali zohľadniť jazdné súpravy. Predsedníctvo vyjadrilo názor, že jazdné súpravy sú príliš rôznorodé na to, aby sa zohľadnili na tento účel, a odkázalo na svoj návrh, podľa ktorého by sa na overených kópiách licencie Spoločenstva jasne uviedlo, či je pridelená na ľahké úžitkové vozidlo, ktoré nepresahuje hmotnostný limit vrátane prípojného vozidla, alebo na vozidlo, ktoré hmotnostný limit presahuje. Niektoré členské štáty navrhli pre ľahké komerčné vozidlá nižšie sumy, ako sú uvedené v návrhu Komisie. Predsedníctvo tento návrh nezohľadnilo, pretože sa nazdáva, že samotný vozový park (hodnota aktív vozidiel) bude predstavovať dostatočný vlastný kapitál. Niekoľko členských štátov uviedlo, že by tieto sumy mali byť ešte vyššie.

Niekoľko delegácií vyjadrilo pochybnosti v súvislosti s preformulovaním výrazu „ímanie a rezervy“ na „**vlastný kapitál**“ v návrhu. Chceli získať uistenie, že všetky zložky vlastných zdrojov, ktoré má žiadateľ k dispozícii, budú môcť byť zohľadnené pri posudzovaní splnenia finančnej požiadavky. Jedna delegácia navrhla **indexáciu** finančného prahu v záujme stability nariadenia v priebehu rokov.

Pokiaľ ide o spôsob **potvrdenia finančnej spoľahlivosti**, niekoľko delegácií nesúhlasilo so zmenami navrhnutými Komisiou, o ktorých sa domnievali, že zachádzajú ďalej ako objasnenie. Tieto delegácie si predovšetkým želajú, aby sa pokračovalo vo využívaní vnútroštátnych systémov, v rámci ktorých sa vyžaduje banková záruka aj v prípade dostupnej ročnej účtovnej závierky, ako aj zmienka o poistení. Návrh predsedníctva zachovať súčasné znenie tohto ustanovenia si získalo podporu, ale aj nesúhlas, pretože niektoré delegácie považujú návrh Komisie za výhodný pre menšie spoločnosti, ktoré možno nemajú prístup k finančným zárukám. Predsedníctvo dospelo k záveru, že je potrebné ďalej pracovať s cieľom zistiť, či by sa dali tieto názory zosúladiť.

Ďalšie záležitosti

Delegácie vo všeobecnosti uvítali návrh Komisie v súvislosti s **vnútroštátnymi elektronickými registrami a spoluprácou členských štátov**. Pokiaľ však ide o vnútroštátne elektronické registre, viaceré z nich zdôraznili, že je potrebné dosiahnuť rovnováhu medzi povinnými údajmi a administratívnymi nákladmi na pravidelnú aktualizáciu, pričom zároveň argumentovali, že dodatočné úsilie treba kompenzovať dobre fungujúcimi registrami ERRU.¹ Niektoré delegácie považovali určité súbory údajov za neprimerané (napr. podrobné finančné údaje, počet zamestnancov, hodnotenie rizikovosti).

Delegácie v súvislosti s posilnením spolupráce členských štátov uvítali zámer Komisie dodať tomuto postupu štruktúru. Názory sa však líšili, pokiaľ ide o jednotlivé kroky postupu. Zatiaľ čo niektoré členské štáty žiadali väčšiu transparentnosť, pokiaľ ide o dôvody, na základe ktorých možno odmietnuť žiadosť o spoluprácu, a považovali za hodnotné potvrdenie prijatia takejto žiadosti, iné žiadali dlhšie lehoty na to, aby bolo možné splniť tieto požiadavky. Niektoré delegácie rozlišovali postup podľa toho, na aký druh vyšetovania sa žiadosť vzťahuje, alebo navrhli výslovne obmedziť druh informácií, ktorý sa môže požadovať. Predsedníctvo dospelo k záveru, že v záujme dosiahnutia pokroku by sa v znení malo stanoviť minimálne odôvodnenie žiadosti (napr. uvedením účelu postupu a dostatočne podrobného opisu požadovaných informácií) a/alebo určiť dôvody, na základe ktorých možno odmietnuť poskytovanie informácií. Malo by sa usilovať o zosúladenie znenia ustanovení týkajúcich sa postupov spolupráce (článok 8 smernice 2006/22/ES a článok 18 nariadenia č. 1071/2009).

Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti nariadenia, niektoré členské štáty sa domnievajú, že vysvetlenie „**nekomerčného**“ charakteru dopravných operácií by malo byť v rámci právnych predpisov EÚ zosúladené, kým niekoľko iných pochybovalo, či to je praktické. Zároveň sa akceptovalo, že sa vyvinie úsilie na objasnenie tohto konceptu.

¹ Európske registre podnikov cestnej dopravy.

V súvislosti s navrhovaným nahradením regulačného postupu s kontrolou **postupom delegovaných aktov** sa niektoré delegácie domnievali, že časti príloh k nariadeniu sú zásadnej povahy, a preto ich nemožno zmeniť prostredníctvom delegovaných aktov, pričom jedna delegácia sa vyslovila proti neobmedzenému trvaniu splnomocnenia. Mnohé delegácie potrebujú zamýšľané zmeny ďalej preskúmať.

Poznámky Komisie

Komisia si vyhradila stanovisko. Zástupca Komisie prejavil v súvislosti s ľahkými úžitkovými vozidlami určitú otvorenosť myšlienke zamerať rozsah pôsobnosti nariadenia na prevádzkovateľov ľahkých úžitkových vozidiel pôsobiacich v medzinárodnej doprave, ale trval na názore, že v tom prípade môže byť opodstatnené úplné uplatňovanie licenčných požiadavok. Vyjadril sa, že zrušenie flexibility, ktorá členským štátom umožňuje doplniť vnútroštátne licenčné požiadavky, by sa mohlo vykompenzovať začlenením niektorých z nich do znenia nariadenia pod podmienkou, že sa nimi neprimeraným spôsobom neobmedzí sloboda usadiť sa.

b) Nariadenie (ES) č. 1072/2009

Kabotážna preprava

Pokiaľ ide o zblížovanie pozícií týkajúcich sa **množstva kabotážnej prepravy** či **počtu kabotážnych dní**, pokročilo sa len veľmi málo. Viaceré členské štáty trvali na tom, že budúci kompromis musí obsahovať formy uplatňovania pravidiel o „vysielaní pracovníkov“.

Vo všeobecnosti sa uvítal zámer zjednodušiť pravidlá kabotáže. Mnohé členské štáty však požiadali o zachovanie súčasného počtu siedmich dní povolenej kabotáže, ale bez obmedzenia množstva operácií, zatiaľ čo mnohé iné požiadali o zníženie počtu dní povolenej kabotáže na podstatne menej ako päť. Tieto členské štáty namietali, že kabotáž má dočasný charakter a je potrebné ho zaručiť. Prvá skupina členských štátov dôrazne namietala proti zníženiu na podstatne menej ako päť dní a zároveň sa odvolala na posúdenie vplyvu rôzneho počtu dní, ktoré vypracovala Komisia.

Členské štáty, ktoré požiadali o podstatné zníženie počtu kabotážnych dní, na druhej strane tvrdili, že návrh Komisie by priniesol ďalšiu liberalizáciu trhu prostredníctvom zrušenia obmedzenia počtu kabotážnych operácií. Niekoľko členských štátov tvrdilo, že by sa nemali zavádzať žiadne obmedzenia v rámci vnútorného trhu, ak sa budú uplatňovať pravidlá týkajúce sa vyslaných pracovníkov a nové pravidlá týkajúce sa času odpočinku, pretože tým sa vyrovná situácia vodičov z rôznych krajín. Ďalšia skupina členských štátov nesúhlasila a tvrdila, že je potrebné zohľadniť aj iné faktory, ako sú sociálne príspevky a zdaňovanie.

Niekoľko členských štátov požiadalo o osobitné záruky s cieľom prekonať problém cielených a trvalo opakovaných kabotážnych cyklov (**systematická kabotáž**), napríklad zavedenie obdobia bez kabotáže („cooling off“). Iné členské štáty to považujú za ďalšie obmedzovanie vnútorného trhu, ktoré je komplikované z hľadiska kontroly a neprimerané vzhľadom na rozsah problému, a teda sa postavili proti zavedeniu akýchkoľvek ďalších záruk. Väčšina členských štátov vo všeobecnosti uznala, že systematická kabotáž by mohla byť problémom v určitých oblastiach, kde sa kabotážna preprava koncentruje, aj keď niektoré zároveň zdôraznili, že problém systematickej kabotáže neexistuje.

Členské štáty jednoznačne podporili potrebu väčšej jasnosti, pokiaľ ide o **začiatok kabotážnej** prepravy. Väčšina členských štátov, ktoré sa prihlásili o slovo, súhlasila s návrhom predsedníctva, že vykonávanie kabotážnej prepravy by sa mohlo v hostiteľskom členskom štáte začať až po úplnom dokončení vykládky v rámci medzinárodnej dopravy. Zhodli sa na tom, že by to malo byť v nariadení jasne uvedené. Menší počet členských štátov uprednostňuje liberálnejší prístup, ktorý by umožnil vykonávanie kabotážnej prepravy aj súbežne s medzinárodnou dopravou pred úplnou vykládkou v hostiteľskom členskom štáte. Niekoľko ďalších členských štátov zase požiadalo o spresnenie vymedzenia pojmu kabotáže aj z iných hľadísk.

V rámci diskusie o **susediacich členských štátoch** sa nedospelo k záveru. Niektoré členské štáty podporili návrh Komisie. Ďalšie podporili návrh predsedníctva doplniť znenie Komisie jasnejším vymedzením pojmu „susediaci členský štát“ (so spoločnou pozemnou hranicou). Niekoľko členských štátov podporilo liberálnejší prístup umožniť kabotážnu prepravu v ktoromkoľvek inom členskom štáte počas istých dní. Niekoľko členských štátov podporilo obmedzenejšiu úpravu súčasného stavu tak, že by sa kabotážna preprava umožnila v ktoromkoľvek členskom štáte v presne vymedzenom časovom období kratšom ako je päť dní na kabotážnu prepravu, ktoré navrhla Komisia. Niekoľko iných členských štátov uviedlo, že kabotáž by mala byť povolená v hostiteľskom členskom štáte, len ak sa ukončilo vykonávanie medzinárodnej dopravy, a to najmä v prípade, ak zostane počet operácií kabotáže počas kabotážných dní neobmedzený.

Kontrola kabotáže

Pokiaľ ide o **kontrolu kabotáže**, členské štáty vo všeobecnosti súhlasili s prístupom predsedníctva, že nie je potrebné pevne stanoviť počet kontrol. Niektoré z nich poukázali na to, že posúdenie „dostatočného“ počtu kontrol by sa malo vykonať na vnútroštátnej úrovni v závislosti od miestnej situácie. Členské štáty by mohli vo všeobecnosti podporiť oba kompromisy predsedníctva, pričom uviedli, že by sa mali vnímať ako plne komplementárne.

Ďalšie záležitosti

Členské štáty vo všeobecnosti uvítali zámer Komisie prejsť na **elektronické dokumenty pri cestných kontrolách**, niektoré však vyjadrili obavy, že inšpekčné služby by mohli stratiť účinnosť, ak by mal vodič možnosť obrátiť sa s poskytnutím dôkazov na iné osoby mimo nákladného vozidla. Delegácie vzniesli osobitné výhrady preskúmania, pokiaľ ide o možnú novú povinnosť členských štátov ukladať **sankcie za určité správanie** odosielateľom, zasielateľom, dopravcom a skutočným dopravcom. Niekoľko delegácií zdôraznilo, že **cestný úsek kombinovanej dopravy**, ktorý sa uskutočňuje v rámci jedného členského štátu, by sa mal riadiť rovnakými podmienkami prístupu na trh ako na kabotáž. A napokon pokiaľ ide o postup **delegovaných aktov**, niekoľko delegácií nesúhlasilo so zmenou obdobia platnosti licencie Spoločenstva prostredníctvom sekundárneho práva.

Zástupca Komisie obhajoval návrh týkajúci sa kabotážnej prepravy. Domnieval sa, že argumenty týkajúce sa piatich dní by sa mali ďalej analyzovať za predpokladu, že sa splní cieľ návrhu, ktorým je zjednodušenie pravidiel a zlepšenie kontrol. Uznal, že zamýšľaným zjednodušením sa možno nevyrieši problém systematickej kabotáže, ktorá sa sústreďuje v niekoľkých členských štátoch. Akékoľvek záruky, o ktorých sa rokovalo v rámci kompromisu, by museli prejsť skúškou účinného presadzovania.

c) Nariadenie (ES) č. 561/2006

Pravidelný týždenný odpočinok v kabíne vodiča

Reakcie členských štátov na návrh Komisie explicitnejšie zakázať spánok v kabíne vodiča počas pravidelného týždenného odpočinku a v súvislosti s rovnocennou náhradou odpočinku ukázali, že zastávajú veľmi rozdielne východiskové pozície. Veľký počet členských štátov tento návrh uvítal ako potvrdenie ich interpretácie súčasných pravidiel, ešte viac ho však odsúdilo ako nepraktický a diskriminačný. Tieto skupiny členských štátov mali rozdielne názory, tak ako v prípade ostatných otázok návrhu, aj na to, či majú vodiči možnosť efektívne vo svoj prospech využiť flexibilitu, ktorá možno už existuje alebo ktorú možno ustanoviť v zákonoch, a nezhodli sa ani na hodnote a kontrolovateľnosti podrobnej úpravy spôsobu, akým by sa mal čerpať pravidelný týždenný odpočinok.

Kompromis predsedníctva rozlíšiť medzi zakázaným týždenným odpočinkom v kabíne ako takým a povoleným týždenným odpočinkom v kabíne v prípade, že sa nákladné vozidlo nachádza na bezpečnom a pohodlnom parkovacom mieste, si získal veľkú podporu. Niektoré členské štáty však trvali na stanovisku prísne zakázať čerpanie týždenného odpočinku v kabíne tak, ako pôvodne navrhovala Komisia. Niektoré členské štáty neboli presvedčené o tom, že by sa nariadenie týkajúce sa odpočinku malo použiť na reguláciu kritérií miest na odpočinok, a iné neboli presvedčené o praktickej hodnote tohto rozlišovania, keďže „trh“ s takýmito miestami na odpočinok buď neexistuje, alebo je veľmi obmedzený v závislosti od hustoty premávky v určitých regiónoch.

Väčšina členských štátov súhlasila s tým, že ak by sa normy stanovili predpismi, mali by zároveň zahŕňať možnosť aktualizovať ich prostredníctvom sekundárnych právnych predpisov a zároveň by mali byť k dispozícii ľahko prístupné informácie pre vodičov. Mnohé členské štáty súhlasili s predsedníctvom, že postup osvedčovania vhodných miest na odpočinok sa nemusí vyžadovať, ale že je potrebný spoľahlivý zdroj informácií o dostupnosti takýchto oblastí monitorovaný správnymi orgánmi. Jeden členský štát navrhol posilniť návrh Komisie prostredníctvom účinných kontrolných prostriedkov, ako napríklad uložiť vodičovi povinnosť, aby poskytol dôkaz o tom, kde čerpal pravidelný týždenný odpočinok. Väčšina členských štátov však súhlasila s návrhom predsedníctva nepožadovať takúto dokumentáciu, ale sa namiesto toho spoľahnúť hlavne na informácie z tachografu pri výkone cestných kontrol.

Panovala všeobecná zhoda, že v niektorých oblastiach EÚ sú parkovacie miesta také vyťažené, že ani zákaz týždenného odpočinku v kabíne výrazne nezlepší situáciu.

Návrat domov a harmonogram týždenného odpočinku

Veľká skupina členských štátov podporila návrh Komisie zaviesť trojtýždňovú periodicitu, pokiaľ ide o právo vodiča na pravidelný **návrat domov**. Menšia skupina členských štátov vyjadrila podporu 12 týždňom, zatiaľ čo relatívne najväčšia skupina by mohla súhlasiť so šiestimi týždňami, ktoré navrhlo predsedníctvo. Štyri členské štáty spomenuli možný kompromis štyroch týždňov. Jeden členský štát navrhol, že znenie by sa malo zmeniť, aby sa v ňom jasne uviedlo, že čas cesty počas návratu domov by sa nemal odpočítavať od odpočinku.

Pokiaľ ide o vymedzenie pojmu „domov“, väčšina členských štátov súhlasila s predsedníctvom, že je potrebný široký pojem, aby vodič nebol príliš obmedzovaný. Delegácie však vzniesli pochybnosti, že by záväzok mal byť praktický aj pre prevádzkovateľa, ktorý zostavuje harmonogram práce vodiča. Iné členské štáty navrhli, že by malo ísť o krajinu usadenia alebo krajinu zamestnania.

V súvislosti s **harmonogramom týždenného odpočinku**, t. j. vytvorením dlhších dôb odpočinku kompenzovaním za skrátené doby odpočinku, väčšina členských štátov chcela zachovať súčasný prístup „raz za dva týždne“ namiesto prechodu na štyri týždne, ako navrhla Komisia. Niekoľko členských štátov zároveň uvítalo návrh Komisie pre jeho dodatočnú flexibilitu, ktorú poskytujú štyri týždne. V súvislosti s vyplývajúcou otázkou, či by sa v dôsledku toho mal zmeniť článok 6 ods. 3 nariadenia č. 561/2006, niekoľko členských štátov navrhlo zvýšiť obmedzenie kumulovaného času jazdy na štyri týždne, čo zodpovedá 180 hodinám v priebehu štyroch týždňov namiesto 90 hodín počas dvoch týždňov, čo však vyvolalo silný odpor zo strany niektorých ďalších členských štátov.

Viacero členských štátov uprednostnilo ako **náhradu za skrátený týždenný odpočinok** zachovanie súčasnej flexibility prostredníctvom náhrady v kombinácii s denným odpočinkom, ako aj týždennými odpočinkami. Ostatné členské štáty podporili kompromisný návrh predsedníctva umožniť vodičom kombinovať náhradu s týždenným odpočinkom vrátane skráteného týždenného odpočinku, ale nie s denným odpočinkom.

Ďalšie záležitosti

Významný počet členských štátov nemôže podporiť zrušenie hmotnostného obmedzenia 7,5 t v rámci výnimky pre **nekomerčnú nákladnú dopravu**. Jeden z týchto členských štátov predložil novú hranicu 18 t, ktorú musia ostatné delegácie ešte posúdiť. Delegácie vyjadrili nespokojnosť aj v súvislosti s pokusom o vymedzenie pojmu „nekomerčný“. Niektoré delegácie to považovali za príliš zložitý problém na to, aby sa vyriešil uspokojivo, ostatné zastávali názor, že by sa mal zaviesť koherentný prístup aspoň v rámci právnych predpisov EÚ.

Dva členské štáty vzniesli osobitné výhrady preskúmania týkajúce sa kodifikácie usmernení o prestávkach pri **vedení vozidla viacerými osobami**.

Delegácie, ktoré požiadali o slovo, hodnotili pozitívne návrh Komisie poskytnúť **vodičom** určitú **flexibilitu**, aby sa odchýlili od určitých pravidiel týkajúcich sa odpočinku s cieľom dostať sa na miesto vhodného ubytovania, ale boli vznesené otázky, ako posúdiť, či takýto krok neohrozí bezpečnosť cestnej premávky. Jeden členský štát sa vyjadril, že je potrebné doplniť určitú flexibilitu, pokiaľ ide o čas jazdy, keď začína pravidelný týždenný odpočinok.

Delegácie tiež vzniesli výhrady týkajúce sa konzultačného postupu pri prijímaní **vykonávacích aktov** s cieľom stanoviť harmonizované prístupy k implementácii.

Poznámky Komisie

Zástupca Komisie bol nápomocný pri pokusoch predsedníctva pripraviť pôdu pre možné kompromisy, ktoré by podporila väčšina delegácií. Vyhradil stanovisko Komisie a jasne sa vyjadril, že predsedníctvo sa svojím prístupom k odpočinku v kabíne a návratu domov/harmonogramu týždenného odpočinku značne odchyľuje od jej návrhu, ale zároveň sa snaží o vyriešenie rôznych prvkov, ktoré vyvolávajú obavy, najmä pokiaľ ide o vhodné miesta na parkovanie a odpočinok.

d) Nariadenie (EÚ) č. 165/2014

Členské štáty podporili návrh Komisie na rozšírenie **informácií zaznamenaných v tachografe** vrátane prekročení hraníc, aby bolo možné lepšie sledovať dodržiavanie sociálnych a trhových pravidiel. Veľká väčšina členských štátov v tejto súvislosti podporila návrh predsedníctva **objasniť účely zberu informácií z tachografov**, pričom niektoré z nich navrhli, aby sa odkázalo aj na monitorovanie povinností podľa nariadenia (ES) č. 1073/2009 (prístup na trh autokarovej a autobusovej dopravy). Niektoré členské štáty však vyjadrili názor, že zvýšenie „sledovania“ vodiča na rôzne účely by mohlo byť v rozpore so záujmami ochrany údajov a vyžaduje si osobitnú pozornosť, pokiaľ ide o nevyhnutnosť a proporcionalitu. Tieto delegácie navrhli, aby sa požiadal o stanovisko európsky dozorný úradník pre ochranu údajov, pričom sa nedosiahla potrebná väčšina. Právny servis Rady tiež poskytol posudok.

Návrhy predsedníctva na doplnenie špecifikácií do formulácie kde a kedy bude musieť vodič **zadat' kódy krajín** po prekročení hranice pri prvom plánovanom alebo nevyhnutnom zastavení boli vo všeobecnosti vítané. Väčšina členských štátov bola proti povinnosti ďalšieho zastavenie len na účely zadania kódu krajiny, čím vyjadrila podporu prístupu predsedníctva, na základe ktorého sa zadanie kódu krajiny počas tranzitnej operácie vyžaduje až pri plánovanom alebo nevyhnutnom zastavení. Malá skupina členských štátov je však proti týmto špecifikáciám hlavne vzhľadom na veľmi presné presadzovanie. Očakávali, že sa bude dať spoľahnúť na veľmi presné informácie o čase prekročenia hranice s cieľom sledovať dodržiavanie sociálnych pravidiel, chceli povinné zastavenie pri tranzitných operáciách, ako aj rozšírenie tejto povinnosti na vodičov, ktorí stále používajú analógové tachografy. Tvrdili tiež, že doplnenie určitej praktickej pružnosti by mohlo poskytnúť nesprávne stimuly na oddialenie nainštalovania inteligentných tachografov, ktoré by poskytovali všetky požadované informácie v elektronickej podobe.

Z tejto diskusie sa vyvinula všeobecnejšia diskusia o tom, či by sa povinná **inštalácia inteligentných tachografov** do existujúceho vozového parku [tzv. spätná inštalácia (retrofitting) povinná do roku 2034] mala uskutočniť skôr, napr. o päť alebo o desať rokov. Významná časť delegácií, ktoré v tejto súvislosti vyjadrili názory, bola za tento krok, zatiaľ čo iné chceli počkať na štúdiu a posúdenie Komisie, ktoré sa majú predložiť. Niektoré delegácie nesúhlasili s posunutím dátumu dopredu počas rokovaní o balíku opatrení v oblasti cestnej dopravy, pričom tvrdili, že kompromis týkajúci sa nariadenia o tachografoch sa dosiahol len pred tromi rokmi a s ťažkosťami. Časť delegácií svoj názor zatiaľ nevyjadrila.

Jeden členský štát odkázal na to, že **súbory údajov**, ktoré v tachografoch pozostávajú len z 28 dní, sú pri kontrole dodržiavania pravidiel v sociálnej oblasti nedostatočné a navrhol predĺženie na 60 dní. Ostatné delegácie vzniesli výhrady preskúmania.

Zástupca Komisie považoval doplnenia navrhnuté predsedníctvom za vhodné, a to čiastočne z praktických dôvodov (zadávanie kódov krajín) a čiastočne na účely právnej stability (doplnenie účelov zhromažďovania údajov).

e) **Smernica *lex specialis* o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy a smernica 2006/22/ES**

Všeobecné záležitosti

Diskusie o návrhu do značnej miery zatienila otázka, či by sa **pravidlá o vysielaní pracovníkov** vôbec mali vzťahovať na všetky operácie medzinárodnej cestnej dopravy. Diskusia o revízii smernice o vysielaní pracovníkov² je v pokročilejšom štádiu, a preto sa určité prvky z nej odrazili v príprave všeobecného smerovania súvisiaceho s touto revíziou, o ktorom sa dosiahla dohoda na zasadnutí Rady EPSCO 23. októbra 2017. V tomto kontexte sa diskutovalo najmä o riešení dopravy v rámci tranzitu a dosiahla sa dohoda, že zmeny smernice o vysielaní pracovníkov sa v odvetví cestnej dopravy budú uplatňovať až po tom, ako nadobudne účinnosť *lex specialis*.

Pracovná skupina pre pozemnú dopravu dostala vysvetlenie od právneho servisu Rady a písomné príspevky Európskej komisie týkajúce sa rôznych aspektov vyslania. Mnohé delegácie pripisovali týmto príspevkom, ako aj rokovaniam v rámci zasadnutia Rady EPSCO mimoriadny význam, a to vrátane vyhlásenia a intervencií, ktoré poskytla Komisia pri tejto príležitosti.

Pokiaľ ide o **obdobie odkladu** týkajúce sa uplatňovania hlavných zložiek pravidiel o vysielaní pracovníkov, viaceré členské štáty trvali na zásadnej výhrade, pokiaľ ide o to, či sa takéto normy majú vôbec na vodičov uplatňovať. Väčšina členských štátov v tejto skupine však bola pripravená zmeniť svoje stanovisko, ak by bolo obdobie odkladu všeobecné a stanovené tak, aby v praxi ostal priestor na využitie výnimky. Tieto členské štáty podmienili uvedený krok ďalšími podmienkami, napríklad znížením počtu sociálnych noriem a administratívnych požiadaviek, ktoré by sa uplatňovali.

² Smernica 96/71/ES.

Menšia skupina členských štátov vyjadrili spoločné obavy vyplývajúce z ich konkrétnej situácie v súvislosti s geografickou odľahlosťou alebo hustou cezhraničnou dopravou. Ďalšia skupina členských štátov naopak trvala na uplatňovaní všetkých pravidiel o vysielaní pracovníkov zo strany vodičov z iných členských štátov EÚ, a to od vstupu na ich územie alebo krátko po ňom, a bola proti vyňatiu kabotáže. Delegácie v zásade súhlasili s Komisiou, že ak sa budú uplatňovať pravidlá o vysielaní pracovníkov, je potrebný *lex specialis* s cieľom zohľadniť osobitosti odvetvia cestnej dopravy a zabezpečiť rovnaké podmienky kontrol na úrovni hostiteľských členských štátov. Z rokovaní vyplynulo, že väčšinu členských štátov znepokojuje predovšetkým narastajúce administratívne zaťaženie vyplývajúce z týchto pravidiel vrátane veľkej byrokracie, ktoré si vyžaduje uplatňovanie pravidiel o vysielaní pracovníkov, a zároveň vyzvala na prijatie opatrení v boji proti neľudským pracovným podmienkam niektorých vodičov.

Rozsah pôsobnosti

Pokiaľ ide o **tranzit**, veľká väčšina delegácií, ktoré vyjadrili stanovisko, súhlasila s názorom predsedníctva, že počas tranzitných operácií nie sú vodiči vysielaní. Väčšina delegácií sa tiež vyjadrila, že by uprednostnila, keby sa tranzit riešil v právnom texte (či už v hlavnej smernici alebo v *lex specialis*). Jeden členský štát vyjadril jednoznačný názor, že vodiči sú vysielaní aj pri tranzitných operáciách.

Počas diskusie o **cestnom úseku kombinovanej dopravy** sa nedospelo k záveru, pretože veľký počet členských štátov uprednostnil, aby sa táto otázka analyzovala po predložení návrhu zmeny príslušnej smernice³. Ostatné členské štáty chceli zachovať komplexný náhľad na medzinárodnú dopravu a nerozdeľovať ju na účely uplatňovania pravidiel vysielania pracovníkov na rôzne časti. Väčšina delegácií, ktoré sa vyjadrili, súhlasila s názorom predsedníctva, že situáciu treba v každom prípade objasniť.

Niektoré členské štáty podporili návrh predsedníctva rozšíriť výnimky z *lex specialis* na **operácie (cestnej dopravy) vykonávané na vlastný účet** v zmysle smernice o vysielaní pracovníkov, zatiaľ čo iné sa vyjadrili, že potrebujú viac času na posúdenie dôsledkov takejto zmeny.

³ Smernica 92/106/EHS.

Výpočet obdobi vyslania

Diskusie týkajúce sa **výpočtu obdobi vyslania** sa vo všeobecnosti uberali dvoma smermi. Značný počet členských štátov podporil prístup Komisie, ktorý je založený na šesťhodinovom referenčnom období na výpočet polovičného a plného dňa. Podobne veľká skupina členských štátov chcela, aby sa zohľadnil reálny počet hodín strávených v hostiteľskom členskom štáte, keď sa „deň prítomnosti“ započíta až po uplynutí 24 hodín. Pokiaľ ide o zahrnutie doby odpočinku a doby pohotovosti, návrh predsedníctva, aby sa z výpočtu vyňal týždenný odpočinok, nezískal podporu väčšiny. Niekoľko členských štátov na druhej strane chcelo ísť ešte ďalej a navrhlo, aby sa z výpočtu vyňali aj doby denného odpočinku a čas pohotovosti.

V súvislosti s otázkou, ako by sa mala započítavať prítomnosť podľa pravidiel o vysielaní v prípade, **keď nákladné vozidlo vstúpi na územie hostiteľského členského štátu vlakom alebo trajektom**, sa rozprúdila podobná diskusia ako o čase zadávania informácií o prekročení hranice do tachografu. Delegácie vo všeobecnosti podporili návrh predsedníctva, že vyslanie začína v prístave alebo stanici príchodu. Dva členské štáty by uprednostnili, aby sa odkázalo na okamih, keď vodič opustí prístav alebo stanicu. Jeden členský štát trval na tom, že výpočet musí začať na hranici nezávisle od druhu dopravy. Počas diskusie sa nedospelo k záveru, ako pristupovať k času (pohotovosti alebo odpočinku) strávenému na trajekte alebo vo vlaku, napr. či by vodič mal mať určitú voľnosť pri pripísaní týchto dôb ku krajine, ktorú opúšťa alebo do ktorej vstupuje.

Administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia

Veľká väčšina členských štátov, ktoré sa prihlásili o slovo, chcela, aby sa v *lex specialis* uviedol „uzavretý zoznam“ **administratívnych požiadaviek a kontrolných opatrení** na presadzovanie pravidiel o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy. Tieto členské štáty argumentovali, že úplným zoznamom harmonizovaných pravidiel vo všetkých členských štátoch by sa zabezpečilo, aby prevádzka v tomto odvetví, ktoré má vo svojej podstate vysoko mobilný a medzinárodný charakter, prebiehala čo najplynulejšie. Zároveň boli za to, aby sa tento výnimočný charakter v smernici vyjadril explicitnejšie a aby sa zvažila možnosť ustanoviť v nej prijatie sekundárneho právneho predpisu, ktorým by sa zoznam požiadaviek a kontrolných opatrení aktualizoval na základe technologického vývoja v oblasti kontroly a dopravy.

V prospech neúplného zoznamu sa vyjadrilo málo členských štátov. Niekoľko členských štátov si vyhradilo stanovisko kvôli obavám, že by sa v zozname nezohľadnili všetky želané prvky.

Pokiaľ ide o obsah zoznamu, dva členské štáty predložili konkrétne návrhy, aby sa skrátil zoznam kontrolných prvkov, ktoré navrhla Komisia pre cestné kontroly, a aby sa niektoré prvky vyšetovania presunuli do druhej fázy cezhraničného presadzovania pravidiel prostredníctvom administratívnej spolupráce a kontrol v priestoroch podnikov. Niektoré členské štáty tieto návrhy podporili. Iné však trvali na tom, že je mimoriadne dôležité, aby boli k dispozícii aktualizované vyhlásenia o vyslaní vodiča, zatiaľ čo názory na užitočnosť kontroly výplatných pásov pri cestných kontrolách sa rozchádzali, pretože výplatné pásky sa vzťahujú na obdobie v minulosti a sú rozdielne, pokiaľ ide o formát, obsah a jazyk. Počas diskusie sa ako kľúčové ukázalo, že je potrebné, aby sa inšpekčnému personálu poskytl ľahko posúdiťelné dokumenty, na základe ktorých budú môcť na mieste prijať rozhodnutie, a to aj prostredníctvom využitia modernizovaných informačných systémov, pričom iné delegácie pripustili, že rozhodnutia možno prijať len po vykonaní kontroly v priestoroch podnikov.

Ďalšie záležitosti

Dva členské štáty vyjadrili obavy týkajúce sa praktického uplatňovania a presadzovania pravidiel o vysielaní pracovníkov na **dopracov a vodičov z krajín mimo EÚ**. Keďže sa domnievajú, že v praxi nie je možné pravidlá o vysielaní uplatňovať ani presadzovať, dopravcovia z krajín mimo EÚ by sa mohli dostať do výhodnejšej pozície ako dopravcovia z EÚ.

Systém hodnotenia rizikovosti v smernici 2006/22/ES

Hoci veľká väčšina v zásade podporila prístup Komisie zameraný na zlepšenie systému hodnotenia rizikovosti v rámci smernice o dodržiavaní predpisov, niektoré členské štáty boli opatrné a požiadali, aby sa najskôr zameralo na úplné zavedenie systémov hodnotenia rizikovosti na vnútroštátnej úrovni. Mnohé členské štáty podobne požiadali o prechodné obdobie. Niekoľko členských štátov tiež spochybnilo navrhované prednostné kritériá pre nákladné vozidlá s „inteligentnými tachografmi“ alebo považovali za zložitý výpočet rizikovosti v prípade dopravcov, ktorí používajú viaceré prenajaté vozidlá.

Smernica týkajúca sa kontroly pracovného času

Mnohé členské štáty očakávajú praktické ťažkosti, ak by sa počas povinných cestných kontrol mal kontrolovať aj súlad so smernicou o pracovnom čase.⁴ Komisia vysvetlila, že sa zvažovalo preformulovanie niektorých častí smernice o pracovnom čase s cieľom uľahčiť kontroly, ale takáto zmena nie je v súčasnosti možná z dôvodu nedostatočnej podpory zo strany sociálnych partnerov.

Predsedníctvo následne navrhlo, že sa uplatňovanie požiadavok na kontrolu obmedzí na kontroly v priestoroch podnikov dopravcov s cieľom nájsť nákladovo efektívny spôsob presadzovania smernice o pracovnom čase. Tým by sa zosúladiel cieľ zlepšiť presadzovanie smernice o pracovnom čase s obavou, že by minimálne úrovne cestných kontrol boli neúčinné. Delegácie súhlasili s týmto riešením.

Poznámky Komisie

Zástupca Komisie bol veľmi nápomocný a snažil sa objasniť zložité otázky a pochybnosti týkajúce sa uplatňovania pravidiel o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy. Podporil niekoľko iniciatív predsedníctva zameraných na objasnenie textu, najmä pokiaľ ide o rozsah operácií, na ktoré sa vzťahujú pravidlá vysielania, a na efektívnejší výpočet dôb, pričom však trval na zásadách návrhu. Medzi tieto zásady patrí konkrétne uplatňovanie pravidiel o vysielaní pracovníkov, s určitými výnimkami, a zohľadnenie všetkých dôb súvisiacich s pracovným časom pri výpočte vysielania. Zástupca Komisie potvrdil, že tranzit sa nepovažuje za vyslanie. Uviedol tiež, že pokiaľ ide o administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia, tieto pravidlá by mali byť na úrovni EÚ predmetom úplnej a komplexnej harmonizácie (t. j. „uzavretý zoznam“). Zároveň vyjadril názor, že zlepšenie presadzovania smernice o pracovnom čase je síce dôležitým cieľom, pri spôsobe jeho dosiahnutia by sa však mali zohľadniť praktické prekážky.

⁴ Smernica 2002/15/ES.

f) **Smernica 2006/1/ES**

Pokiaľ ide o návrh, ktorým sa zavádza väčšia flexibilita cezhraničného používania vozidiel prenájatých bez vodičov na cestnú nákladnú dopravu, niekoľko členských štátov trvalo na výhradách týkajúcich sa možného narušenia príjmu z dane z motorových vozidiel. Tieto členské štáty uvítali kompromisný návrh predsedníctva na zníženie **minimálneho obdobia** povolenej prevádzky na tri mesiace (namiesto štyroch), ale niektoré z nich uprednostnili trvanie v dĺžke dvoch mesiacov, či dokonca jedného. Delegácie podobne uvítali návrh predsedníctva, aby sa členským štátom umožnilo obmedziť podiel prenájatých vozidiel v rámci celého vlastneného vozového parku, pričom niektoré delegácie potrebujú príslušný údaj dôkladnejšie preskúmať a jedna delegácia chcela uplatniť obmedzenie na celý vozový park používaný podnikom. Štyri členské štáty návrh Komisie odmietli, kým niekoľko ďalších delegácií tento návrh uvítalo v podobe, v akej bol predložený, pričom sa odvolali na liberalizáciu, ktorá už bola zavedená na vnútroštátnej úrovni. Jeden členský štát navrhol, že členský štát by mal mať možnosť obmedziť používanie prenájatých vozidiel, ktoré nepresahujú určitý hmotnostný limit. Dva členské štáty vyjadrili rozdielne názory na navrhované vypustenie obmedzenia hmotnosti v prípade prenájatých vozidiel používaných na **dopravu na vlastný účet**.

Väčšina delegácií uvítala návrh predsedníctva, pokiaľ ide o uľahčenie **kontroly zostávajúcich časových obmedzení**. Niektoré delegácie sa domnievali, že stále existujú značné riziká, pokiaľ ide o kontrolu iných predpisov, najmä v súvislosti s kabotážou, a ďalšie vyjadrili obavy týkajúce sa prechodu vozidiel z jednej zmluvy na druhú a zaťaženia vyplývajúceho z riešenia viacerých porušení cezhranične. Jeden členský štát považoval za žiaduce, aby sa v pravidlách výslovne vyžadovala riadna **registrácia** prenájatých vozidiel v EÚ.⁵

Mnohé delegácie boli ochotné podporiť preformulovanie podmienok navrhnuté predsedníctvom, na základe ktorého by sa umožnil pohyb prenájatých vozidiel, ktoré boli riadne uvedené do prevádzky v inom členskom štáte a **prenajaté podnikom usadeným v inom členskom štáte**. Jeden členský štát však predložil odlišný návrh, a preto musí niekoľko členských štátov pozíciu k tejto otázke ešte len zaujať.

⁵ Pozri smernicu Rady 1999/37/ES.

Delegácie uvítali návrh predsedníctva vyriešiť určité pretrvávajúce riziká prostredníctvom **preskúmania** nových pravidiel **zo strany Komisie**, a to päť rokov po ich zavedení.

Zástupca Komisie vyjadril všeobecnú výhradu a preukázal ochotu zapracovať do návrhu isté záruky.

IV. MOŽNOSTI ĎALŠEJ PRÁCE

Estónske predsedníctvo dosiahlo značný pokrok v mnohých aspektoch prvého balíka opatrení v oblasti mobility týkajúcich sa trhov a sociálneho piliera. Výsledok jeho práce predstavuje pevný základ pre budúce rokovania. Na štyroch spisoch sa pracovalo súbežne, pričom pokrok pri dosahovaní kompromisu medzi členskými štátmi bol pri jednotlivých spisoch rozdielny.

Pokročilo sa najmä v technickej práci na návrhoch o prístupe k povolaniu (vo vzťahu k stanoveniu kritérií a ľahkým úžitkovým vozidlám), o prenájatých vozidlách a o tachografoch. Predsedníctvo sa domnieva, že možné kompromisné riešenia sú na dosah.

Ďalšia práca je potrebná na dosiahnutie kompromisu vhodného pre všetkých v súvislosti s návrhom o časoch odpočinku. Väčšina členských štátov súhlasí so smerom, ktorým sa rokovania o kompromise uberajú, zatiaľ čo iné majú stále značné obavy. Na to, aby sa pokročilo, bude treba vypracovať konkrétne doplňujúce návrhy.

Návrhy týkajúce sa vysielania pracovníkov v odvetví cestnej dopravy a prístupu na trh si budú vyžadovať najviac práce. Doteraz sa nedosiahol sa veľký pokrok, pretože tieto spisy majú vysoko politický charakter a sú úzko prepojené. Okrem toho mnohé členské štáty uviedli, že k nim ešte nezaujali oficiálne pozície. Ďalšou komplikáciou je, že súvisia s legislatívnou prácou na zmenách všeobecnej smernice o vysielaní pracovníkov, v súvislosti s ktorou sa v Rade dosiahlo všeobecné smerovanie až 23. októbra 2017 a trialógy začali len nedávno.

Prácou prípravných orgánov počas estónskeho predsedníctva sa potvrdilo, že pri rokovaníach o jednotlivých prvkoch balíka je výhodné dodržiavať súdržný a paralelný postup.

V. ZÁVER

Coreper v nadväznosti na svoje zasadnutie z 22. novembra 2017 vyzýva Radu, aby túto správu vzala na vedomie s cieľom dosiahnuť ďalší pokrok v súvislosti s návrhmi balíka.
