

V Bruseli 4. decembra 2018
(OR. en, fr)

Medziinštitucionálne spisy:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

15084/18

ADD 1

TRANS 603

SOC 754

EMPL 559

MI 922

COMPET 838

CODEC 2194

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od: Generálny sekretariát Rady

Komu: Delegácie

Č. predch. dok.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

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 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 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
– vyhlásenia

Delegáciám posielame v prílohe vyhlásenia delegácií, ktoré vydali v spojení so všeobecným smerovaním Rady k uvedeným návrhom.

Poľsko, Bulharsko, Litva, Malta, Maďarsko

Poľsko, Bulharsko, Litva, Malta a Maďarsko s ľútosťou poznamenávajú, že snaha o rozdelenie trhu a ochranu vnútorných trhov niektorých členských štátov zatienila pôvodný cieľ balíka opatrení v oblasti mobility I, ktorým bolo zjednodušenie a objasnenie pravidiel v odvetví dopravy, ako aj zlepšenie sociálnych a pracovných podmienok vodičov.

Všeobecné smerovanie k balíku opatrení v oblasti mobility I nezohľadňuje geografické osobitosti členských štátov, ktoré sa nachádzajú na vonkajších hraniciach EÚ. Navrhovaný balík nezohľadňuje ani osobitné problémy ostrovných štátov. Okrem toho nielen že vytvára rozdielne podmienky pre prevádzkovateľov v rámci EÚ, ale tiež ohrozuje medzinárodnú konkurencieschopnosť odvetvia cestnej nákladnej dopravy EÚ.

Namiesto vyvážených ustanovení a skutočného kompromisného riešenia, ktorými by sa podporilo dobré fungovanie jednotného trhu, sa navrhovaným všeobecným smerovaním ukladajú reštriktívne, neprimerané a protekcionistické opatrenia, ktoré odporujú základným zásadám ukotveným v zmluve a základným slobodám EÚ. Jedným z príkladov je povinné určenie miesta, do ktorého sa má vodič vracať.

Poľsko, Bulharsko, Litva, Malta a Maďarsko výrazne namietajú proti:

- Rozdelenému modelu, v rámci ktorého sa režim vysielania uplatňuje na vodičov, ktorí vykonávajú dopravu ako prepravcovia tretej krajiny a kabotážnu prepravu. Návrh povedie k fragmentácii trhu EÚ a diskriminácii niektorých členských štátov a vodičov, ktorí z nich pochádzajú. Bude brániť riadnemu fungovaniu vnútorného trhu v cestnej doprave, povedie k vytvoreniu neprimeraného administratívneho zaťaženia prevádzkovateľov, najmä malé a stredné podniky, a okrem toho povedie k prehĺbeniu nespravodlivej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi z EÚ a mimo nej, a to v neprospech tej prvej skupiny. V neposlednom rade povedie tiež k zväčšeniu prekážok obchodu EÚ.
- Úplnému zákazu čerpať pravidelný týždenný odpočinok v kabíne. Ide o reštriktívne riešenie, pri ktorom sa nezohľadňuje skutočnosť, že v Európe je nedostatok vhodných oddychových zón s primeraným ubytovaním. Za tohto stavu sa pracovné podmienky vodičov nezlepšia,

pretože vodiči nebudú môcť využiť infraštruktúru, ktorá neexistuje a ktorej vybudovanie istý čas potrvá.

- Uložení dodatočných obmedzení na kabotáž v podobe obdobia niekoľkých dní, počas ktorého sa kabotáž nesmie vykonávať. Toto je ďalšie reštriktívne, neprimerané a protekcionistické opatrenie, ktorým sa vytvára nepodložená administratívna prekážka prístupu na trh.

Namiesto oživenia konkurencieschopnosti a prosperity odvetvia dopravy EÚ vykonávanie balíka opatrení v oblasti mobility I v jeho súčasnej podobe tak povedie k bankrotu malých a stredných dopravcov, zvýšeniu miery nezamestnanosti v EÚ, ako aj prudkému nárastu cien mnohých druhov tovaru a služieb, čo negatívne ovplyvní spotrebiteľov a spomalí hospodársky rast. Dosah bude oveľa horší v členských štátoch, ktoré sa nenachádzajú v strede EÚ a v ktorých je doprava významným sektorom hospodárstva.

Poľsko, Bulharsko, Litva, Malta a Maďarsko preto vzhľadom na očividné nespravodlivé opatrenia a nevyváženosť navrhovaného všeobecného smerovania Rady k balíku opatrení v oblasti mobility hlasujú proti nemu.

Belgicko

Belgicko potvrdzuje svoje hlasovanie proti balíku opatrení v oblasti mobility I na zasadnutí Rady pre dopravu 3. decembra 2018.

Belgicko nemôže podporiť nový režim kabotáže navrhovaný v rámci nariadenia č. 1072/2009, pretože zavedenie 5-dňového obdobia, počas ktorého sa kabotáž nesmie vykonávať, ohrozuje udržateľnosť hospodárskej činnosti jeho odvetvia.

Švédsko

Vyhlásenie Švédska k návrhu smernice, ktorá sa týka smernice 2006/22/ES 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 a ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu (IMI) (Brusel 28. novembra 2018, 14802/18 ADD 4)

Švédsko môže podporiť všeobecné smerovanie k tomuto návrhu, ale želá si, aby sa nasledujúca poznámka ohľadom článku 2 ods. 4 písm. a) vložila do zápisnice a zvažila v ďalšom procese.

Švédsko sa domnieva, že by bolo užitočné, keby sa v článku 2 ods. 4 písm. a) uviedol jasný odkaz na rešpektovanie vnútroštátnych modelov pracovného práva a uznala úloha sociálnych partnerov s ohľadom na zmluvy. V niektorých členských štátoch je úlohou sociálnych partnerov monitorovať pracovné podmienky a podmienky zamestnávania. Je to zaručené vo všeobecných smerniciach o vysielaní pracovníkov, vo vzťahu ku ktorým má navrhovaná smernica predstavovať *lex specialis*. Aby mohol *lex specialis* fungovať v tomto ohľade rovnako ako všeobecné smernice, bolo by vhodné isté objasnenie. Preto je dôležité, aby sa v článku 2 ods. 4 písm. a) uviedlo, že vnútroštátny príslušný orgán môže informácie uvedené vo vyhlásení o vyslaní poskytnúť iným orgánom alebo sociálnym partnerom v súlade s vnútroštátnym právom a praxou, a to napríklad prostredníctvom registra.

Švédsko by tiež chcelo pripomenúť, že úloha sociálnych partnerov sa rešpektuje v medziinštitucionálnom vyhlásení európskeho piliera sociálnych práv.