



Rada
Európskej únie

V Bruseli 7. apríla 2020
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0121(COD)**

5112/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 6
SOC 7
EMPL 7
MI 6
CODEC 11
PARLNAT 19

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

Predmet: Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012

– odôvodnené stanovisko Rady

– prijaté Radou 7. apríla 2020

I. ÚVOD

1. Európska komisia 31. mája 2017 prijala 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.
2. Tento návrh bol predložený ako súčasť balíka opatrení v oblasti mobility I a v rámci legislatívneho postupu sa o ňom rokovalo v spojení s dvoma ďalšími legislatívnymi návrhmi, jedným o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a k trhu nákladnej cestnej dopravy a druhým o časoch jazdy, pravidlách odpočinku a tachografoch.
3. Rada (doprava, telekomunikácie a energetika) sa 3. decembra 2018 dohodla na všeobecnom smerovaní¹.
4. Európsky parlament prijal pozíciu v prvom čítaní 4. apríla 2019.
5. Medzi októbrom a decembrom 2019 sa uskutočnili rokovania medzi Európskym parlamentom, Radou a Komisiou s cieľom dosiahnuť dohodu o návrhu. Rokujúce strany sa 11. decembra 2019 dohodli na kompromisnom znení, ktoré následne 20. decembra 2019 schválil Výbor stálych predstaviteľov².
6. Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) potvrdil politickú dohodu 21. januára 2020 a Rada 20. februára 2020³.

¹ ST 15084/18.

² ST 15083/19.

³ ST 5424/20 + ADD 1 – 4.

7. Rada pri práci zohľadnila stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 18. januára 2018 a stanovisko Výboru regiónov z 1. februára 2018.
8. Rada s ohľadom na uvedenú dohodu prijala po revízii právnikmi lingvistami 7. apríla 2020 písomným postupom pozíciu Rady v prvom čítaní v súlade s riadnym legislatívnym postupom ustanoveným v článku 294 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

II. CIEĽ

9. Všeobecným cieľom návrhu je na jednej strane zabezpečiť pre vodičov dôstojné pracovné podmienky a primeranú sociálnu ochranu a na strane druhej objasniť, harmonizovať a obmedziť administratívne požiadavky na prevádzkovateľov, čo im umožní poskytovať služby v prostredí spravodlivej hospodárskej súťaže.
10. Návrh tiež reaguje na potrebu, ktorá bola vyjadrená počas revízie smernice o vysielaní pracovníkov prostredníctvom smernice (EÚ) 2018/957, a to ustanoviť sektorové pravidlá vysielania týkajúce sa vodičov v odvetví cestnej dopravy.

III. ANALÝZA POZÍCIE RADY V PRVOM ČÍTANÍ

A. Všeobecne

11. Parlament a Rada viedli rokovania na základe návrhu Komisie s cieľom uzavrieť dohodu v štádiu pozície Rady v prvom čítaní. Znenie návrhu pozície Rady v plnej miere odzrkadľuje kompromis, ktorý dosiahli obaja spoluzákonnodarcovia.

B. Hlavné otázky politiky

12. Kompromis, ktorý sa premietol do pozície Rady v prvom čítaní, obsahuje tieto kľúčové prvky:

a) Výnimky z režimu vysielania pre pracovníkov pôsobiacich v medzinárodnej cestnej doprave

13. Dva kľúčové prvky pozície Rady sa týkajú zavedenia výnimky zo všeobecných pravidiel vysielania pracovníkov z dôvodu vysokej miery mobility a rozsahu tejto výnimky. V návrhu Komisie bol rozhodujúcim kritériom čas zotrvania vodiča v inom členskom štáte, zatiaľ čo Parlament aj Rada uprednostnili rozlíšenie na základe povahy vykonávanej prepravy. Pokiaľ ide o rozsah výnimky, v návrhu Komisie sa uprednostňuje výnimka obmedzená na dva prvky vnútroštátnych pravidiel vzťahujúcich sa na vyslaných pracovníkov⁴, zatiaľ čo Parlament aj Rada uprednostnili úplnú výnimku z hmotnoprávných a procesnoprávných ustanovení o vysielaní.
14. Znenie Rady (článok 1 ods. 1 až 7) vo veľkej miere zodpovedá pozícii Parlamentu (pozmeňujúce návrhy 765, 787 – 789, 791, 792, 837 (čiastočne), 838 – 842). Rada konkrétne súhlasila s obmedzením výnimky na situácie, keď medzi zamestnávateľom vysielajúcim vodiča a stranou pôsobiace v hostiteľskom členskom štáte existuje zmluva o poskytovaní služieb (článok 1 ods. 2); výnimka sa teda nevzťahuje na operácie na vlastný účet, ktoré nie sú zahrnuté v zmluve o poskytovaní služieb.

⁴ Minimálna ročná platená dovolenka a minimálna mzda.

15. Pokiaľ ide o činnosti vyňaté z pravidiel vysielania, patria medzi ne najmä „bilaterálne dopravné operácie“ (článok 1 ods. 3 a 4) pri preprave tovaru alebo cestujúcich a zahŕňajú veľmi obmedzenú flexibilitu dodatočných zastávok súvisiacich s prepravou. Vysoký stupeň mobility, ktorým je výnimka zdôvodnená, sa teda vyznačuje tým, že vodič cestuje medzi členským štátom, v ktorom je usadená jeho spoločnosť, a iným členským štátom alebo treťou krajinou. Na účely kontroly závisí obmedzená flexibilita dodatočných zastávok súvisiacich s prepravou od zaznamenania prekročenia hraníc vo vozidle a následne aj od zaznamenania činnosti nakládky a vykládky.
16. Vykonávanie vnútroštátnej dopravy v inom členskom štáte (kabotáž) sa preto považuje za vyslanie vodiča (článok 1 ods. 7).
17. V kompromisnom znení sa na účely objasnenia uvádza, že vodič, ktorý prechádza iným členským štátom, nie je vyslaným pracovníkom. V prípade kombinovanej dopravy sa jej cestný úsek posudzuje samostatne na základe logiky výnimiek (článok 1 ods. 5 a 6).

b) Transparentnosť, pokiaľ ide o pracovné podmienky

18. Rada akceptovala žiadosť Parlamentu o osobitné pravidlo týkajúce sa povinnosti hostiteľského členského štátu zabezpečiť transparentnosť, pokiaľ ide o pracovné podmienky vrátane tých, ktoré boli stanovené v určitých kolektívnych zmluvách (článok 1 ods. 9). Pozmeňujúce návrhy 794 a 837 (odsek 2f) sa v znení Rady zachovali v preformulovanej podobe.

c) Prevádzkovatelia z tretích krajín

19. Parlament aj Rada sa domnievajú, že posilnenie pravidiel vysielania pre vodičov z EÚ by nemalo viesť ku konkurenčnej výhode pre prevádzkovateľov z tretích krajín, ktorí majú prístup na trh cestnej dopravy EÚ. Rada súhlasila so začlenením tohto aspektu do *lex specialis* (článok 1 ods. 10) s oporou vo viacerých odôvodneniach (15 až 17), v ktorých sú vysvetlené dostupné nástroje. Pozmeňujúce návrhy 829 a 837 (odsek 2g) sa teda čiastočne prevzali.

d) Administratívne požiadavky na vysielanie, kontrolu a presadzovanie

20. Pokiaľ ide o uzavretý zoznam administratívnych požiadaviek, ktoré súvisia s vysielaním vodičov (článok 1 ods. 11), znenie Rady vychádza z návrhu Komisie, pričom zoznam je v porovnaní so smernicou 2014/67/EÚ skrátený. V súlade s pozíciou Parlamentu, ktorú Komisia podporila, budú prevádzkovatelia dopravy schopní a povinní využívať na zasielanie vyhlásení o vyslaní a požadovaných informácií informačný systém Komisie o vnútornom trhu (IMI). Pri takomto harmonizovanom postupe budú samostatné vnútroštátne informačné systémy nadbytočné. Pokiaľ ide o informácie, ktoré sa majú uchovávať vo vyhlásení o vyslaní, znenie Rady vychádza z návrhu Komisie a dopĺňa viaceré prvky, ktoré požadoval Parlament.
21. Ustanovenia o kontrole si zachovávajú štruktúru z návrhu Komisie, kde sa rozlišuje medzi cestnou kontrolou a kontrolou po vyslaní. Rada v súlade s pozíciou Parlamentu nepresadzovala myšlienku uchovávania ďalšej dokumentácie týkajúcej sa pracovnej zmluvy a výplatných pások vodiča vo vozidle. Tieto informácie sa však môžu požadovať priamo od prevádzkovateľa dopravy po vyslaní. Táto fáza kontroly po vyslaní, do ktorej môže hostiteľský členský štát zapojiť členský štát usadenia, sa v znení Rady ďalej rozvíja s cieľom zohľadniť aj pozmeňujúce návrhy Parlamentu. Konkrétne to, že systém IMI bude slúžiť ako centrálny komunikačný nástroj prevádzkovateľov dopravy a že členský štát má možnosť zapojiť sociálnych partnerov.
22. Rada súhlasila s tým, aby sa do smernice začlenila povinnosť členských štátov stanoviť sankcie proti porušovaniu pravidiel *lex specialis* a sankcionovať subjekty logistického reťazca, ak vedeli alebo by mali vedieť o porušeníach (článok 5). Rada tiež prijala ustanovenie o „inteligentnom presadzovaní práva“, ktorým sa členským štátom ukladá povinnosť začleniť kontrolu pravidiel vysielania do celkovej stratégie kontroly (článok 6).
23. Pozmeňujúce návrhy 838 – 847, 850, 853 – 855, 857, 862 a 864 sa teda prevzali čiastočne v skrátenej alebo preformulovanej podobe, zatiaľ čo pozmeňujúce návrhy 848, 849 a 852 sa neprevzali.

e) Začlenenie smernice 2002/15/ES do noriem presadzovania právnych predpisov v sociálnej oblasti

24. Smernica 2002/15/ES dopĺňa nariadenie o čase jazdy, prestávkach a dobách odpočinku vodičov v odvetví dopravy⁵, napríklad obmedzením celkového týždenného pracovného času vodičov a obmedzením nočnej práce.
25. Smernicou 2006/22/ES sa zaviedli normy Únie pre kontrolu a dodržiavanie predpisov týkajúcich sa času jazdy, prestávok a dôb odpočinku a pravidiel týkajúcich sa tachografov. Jej rozsah pôsobnosti sa však nevzťahoval na smernicu 2002/15/ES. V pozícii Rady sa teraz v zhode s návrhom Komisie a pozíciou Parlamentu súhlasí so začlenením tejto smernice do noriem kontroly.
26. Týka sa to viacerých aspektov: vnútroštátnych systémov kontrol, minimálneho počtu kontrol a podávania správ (článok 2 ods. 1, 3, 3a a 4, príloha I k zmenenej smernici), kontrol v priestoroch podnikov v nadväznosti na závažné porušenia (článok 6 ods. 1 zmenenej smernice), vnútroštátnych systémov hodnotenia rizikovosti (článok 9 ods. 1 zmenenej smernice) a výmeny informácií (článok 7 ods. 1 písm. d) a článok 8 zmenenej smernice). Vzhľadom na široký rozsah pôsobnosti smernice o pracovnom čase sa v pozícii Rady uprednostnil prístup, v rámci ktorého sa kontroly zameriavajú na základe hodnotenia rizikovosti, pred prístupom založeným na minimálnom kvantitatívnom ciele (článok 2 ods. 3a zmenenej smernice). Pozmeňujúce návrhy 806 a 835 sa teda prevzali v preformulovanej podobe, zatiaľ čo pozmeňujúci návrh 810 sa neprevzal.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

f) Administratívna spolupráca v oblasti dodržiavania predpisov

27. Pravidlá týkajúce sa administratívnej spolupráce sa menia s cieľom lepšie ich odlišiť od výmeny informácií podľa nariadenia (EÚ) č. 1071/2009, ktorá sa už vykonáva prostredníctvom špecializovaného elektronického systému. Pre ostatné prípady sa v pozícii Rady ustanovuje používanie systému IMI a pre vnútroštátne orgány sa stanovujú lehoty na odpoveď. Pozmeňujúce návrhy 812 až 814 a 816 až 818 sa teda prevzali v čiastočne preformulovanej podobe, zatiaľ čo pozmeňujúci návrh 815 a 819 sa neprevzal.

g) Revidované normy dodržiavania predpisov v sociálnej oblasti

28. Okrem toho, že sa systém hodnotenia rizikovosti rozširuje na vnútroštátne predpisy podľa smernice o pracovnom čase, prechádza aj dvoma významnejšími zmenami (článok 9 zmenenej smernice): prvou je, že Komisia zavedie spoločný vzorec na výpočet rizikovosti podniku, a druhou, že kontrolné orgány v celej EÚ budú mať k dispozícii vnútroštátne informácie o hodnotení rizikovosti, a to aj v súvislosti s vykonávaním cestných kontrol. Pozmeňujúce návrhy 821, 824 a 825 sa teda čiastočne prijali ako kompromisné riešenie.
29. Rada súhlasí s tým, aby sa členské štáty usilovali rozšíriť zosúladené kontroly na kontroly v priestoroch podniku, a našla kompromis týkajúci sa súvisiacej žiadosti Parlamentu (článok 5 zmenenej smernice, pozmeňujúci návrh 809). Zároveň sa zdôrazňuje budúca úloha Európskeho orgánu práce v súlade s mandátom tohto nového orgánu, ktorý bol vytvorený v roku 2019 (odôvodnenie 29).
30. V znení Rady sa schvaľuje návrh Komisie a čiastočne pozmeňujúci návrh Parlamentu 826, pokiaľ ide o vypracovanie spoločného prístupu ku kontrole období „inej práce“, ktoré sa kumulujú s pracovným časom vodičov, keď nevedú vozidlo, a pokiaľ ide o zrušenie požiadavky na doplnkové osvedčenia (článok 11 ods. 3 zmenenej smernice).

h) Splnomocnenia pre Komisiu

31. Bolo tiež potrebné nájsť kompromis, pokiaľ ide o výber postupov, ktorými sa Komisia splnomocňuje prijímať právne akty, čo sa aj podarilo, a to vo všetkých spisoch o ktorých sa rokovalo súbežne. Znenie Rady obsahuje dve splnomocnenia prijímať delegované akty týkajúce sa aktualizácie príloh k zmenenej smernici a tri nové splnomocnenia prijímať vykonávacie akty, konkrétne v súvislosti so spoločným vzorcom na výpočet rizikivosti podniku, spoločnou koncepciou zaznamenávania a kontrolovania období „inej práce“ a s vytvorením funkcií komunikačného nástroja IMI, ktorý sa bude používať v prípade vyhlásení o vyslaní.

i) Transpozícia a prvé hodnotenie politiky

32. Obaja zákonodarcovia aktualizovali svoje pozície k lehote na transpozíciu. Podľa ambiciózneho prístupu, ktorý súvisí s dostupnosťou nového komunikačného nástroja IMI, budú členské štáty musieť transponovať smernicu do 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti (článok 9). Hodnotenie vykonávania smernice, a najmä špecifických ustanovení týkajúcich sa vyslaných vodičov, by Komisia mala vykonať do konca roka 2025 (článok 7).

j) Ďalšie prvky pozície Rady

33. Do konečného znenia pozície Rady sa zahrnuli tieto ďalšie prvky, ktoré Rada doplnila do návrhu Komisie:
- a) objasnenie, že prerušovaná prítomnosť vodiča v hostiteľskom členskom štáte sa nekumuluje s dlhodobým vyslaním (článok 1 ods. 8);
 - b) ustanovenie týkajúce sa kontroly, ak vodič nemá vyhlásenie o vyslaní, čo znamená, že vodič môže používať výnimku z pravidiel vysielania (článok 1 ods. 11 posledný pododsek).

34. Rada v plnej miere alebo v zásade prijala nasledujúce pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu k návrhu Komisie:
- a) záruky zamerané na efektívne cestné kontroly bez zbytočného oneskorenia pre vodiča v článku 2 ods. 1 zmenenej smernice a v článku 1 ods. 15 (pozmeňujúce návrhy 807 a 859);
 - b) všeobecná povinnosť členských štátov spolupracovať v článku 1 ods. 16 (pozmeňujúci návrh 860) a povinnosť členských štátov a zamestnávateľov poskytovať vzdelávanie a odbornú prípravu kontrolným orgánom a vodičom v článku 8 (pozmeňujúci návrh 867);
 - c) redakčné zmeny pozostávajúce z aktualizácie zastaraných odkazov (pozmeňujúce návrhy 811, 821 – 823, 827, 828, 832 – 834).

IV. **ZÁVER**

35. Do pozície Rady v prvom čítaní sa v plnej miere premietol kompromis, ktorý sa za pomoci Komisie dosiahol počas rokovaní medzi Radou a Európskym parlamentom. Tento kompromis potvrdila predsedníčka Výboru Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) v liste predsedovi Výboru stálych predstaviteľov (23. januára 2020). V tomto liste predsedníčka výboru uviedla, že členom výboru TRAN a následne aj plénu odporučí, aby pozíciu Rady v prvom čítaní Parlament prijal v druhom čítaní bez pozmeňujúcich návrhov s výhradou overenia právnikmi lingvistami oboch inštitúcií.
36. Rada sa preto domnieva, že jej pozícia v prvom čítaní predstavuje vyvážený výsledok a že po prijatí sektorových pravidiel vysielania týkajúcich sa vodičov sa zlepšia ich pracovné podmienky a zároveň sa zaručí sloboda poskytovať cezhraničné dopravné služby, a že zmenami smernice o požiadavkách týkajúcich sa dodržiavania predpisov sa dosiahne komplexnejšia, účinnejšia a lepšie koordinovaná kontrola a dodržiavanie.