



Rada
Európskej únie

V Bruseli 7. apríla 2020
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0122(COD)**

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

Predmet: Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia 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

- odôvodnené stanovisko Rady
- prijaté Radou 7. apríla 2020

I. ÚVOD

1. Európska komisia 31. mája 2017 prijala 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.
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 ustanoveniach o presadzovaní právnych predpisov v sociálnej oblasti a o vysielaní vodičov.
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. Od októbra do decembra 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 zosúladiť pravidlá týkajúce sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku v cestnej doprave a dodržiavanie týchto ustanovení prostredníctvom tachografov s cieľom zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže, zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a zabezpečiť dobré pracovné podmienky vodičov v celej Európskej únii.

III. ANALÝZA POZÍCIE RADY V PRVOM ČÍTANÍ

A. Všeobecne

10. 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 spoluzákonodarcovia.

B. Hlavné otázky politiky

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

a) Zahrnutie ľahkých úžitkových vozidiel do rozsahu pôsobnosti

12. Komisia vo svojom pôvodnom návrhu nezahrnula ľahké úžitkové vozidlá do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, zatiaľ čo Parlament bol za takéto zahrnutie. V znení Rady takéto vozidlá patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia, keď je ich maximálna prípustná hmotnosť vrátane každého prívesu alebo návesu vyššia ako 2,5 tony a používajú sa v medzinárodnej doprave za poplatok alebo úhradu (článok 2 ods. 1 v spojení s článkom 3 písm. ha) nariadenia (ES) č. 561/2006). Tieto vozidlá teda budú patriť aj do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 165/2014, čo znamená, že budú musieť byť vybavené inteligentnými tachografmi.
13. Prechodné obdobie (do 1. júla 2026) využije Komisia tak, že do 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti pozmeňujúceho nariadenia prijme vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú podrobnosti týkajúce sa údajov, funkcií a inštalácie tachografov v ľahkých úžitkových vozidlách, aby sa v priebehu zostávajúceho obdobia mohla zabezpečiť výroba zariadení a ich inštalácia do vozidiel.
14. Súvisiace pozmeňujúce návrhy 353/rev, 368, 373 a 375 sa v pozícii Rady akceptovali v preformulovanej podobe.

b) Organizácia doby týždenného odpočinku

15. Rada s cieľom dosiahnuť kompromis o ustanoveniach týkajúcich sa dôb týždenného odpočinku (článok 8 ods. 6 nariadenia (ES) č. 561/2006) akceptovala zachovanie pravidla, podľa ktorého musí vodič čerpať dve doby pravidelného týždenného odpočinku alebo jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku a jednu dobu skráteného týždenného odpočinku v trvaní najmenej 24 hodín v priebehu dvoch po sebe nasledujúcich týždňov.
16. V kompromisnom znení však Rada v súlade s pôvodným návrhom Komisie trvala na určitej flexibilitě pre vodičov diaľkovej nákladnej dopravy. Konkrétne môže vodič vykonávajúci medzinárodnú prepravu tovaru mimo členského štátu usadenia čerpať dve po sebe nasledujúce doby skráteného týždenného odpočinku za predpokladu, že vo všetkých štyroch po sebe idúcich týždňoch čerpá aspoň dve doby pravidelného týždenného odpočinku. V takomto prípade, keď sa dve doby skráteného týždenného odpočinku čerpali po sebe, musí sa pred nasledujúcou dobou týždenného odpočinku vyčerpať odpočinok, ktorý je náhradou za dve skrátenia doby odpočinku. Počas tejto predĺženej doby odpočinku má vodič nárok vrátiť sa domov (pozri bod 19). V tejto súvislosti sa pozmeňujúci návrh 379 v pozícii Rady prevzal ako východiskový bod a pozmeňujúci návrh 381 sa neprevzal.
17. Na zabezpečenie kontroly odpočinku v priebehu 4 týždňov pri cestnej kontrole sa obdobie, na ktoré sa vzťahuje podporná dokumentácia vo vozidle, predĺžilo z 28 na 56 dní (článok 36 nariadenia (EÚ) č. 165/2014), pozri pozmeňujúce návrhy 365, 420 – 422.

c) Zákaz spania v kabíne

18. Pozícia Rady potvrdzuje pôvodný návrh Komisie, pokiaľ ide o zákaz čerpania odpočinku vo vozidle počas doby pravidelného týždenného odpočinku, ako aj týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktorý sa čerpá ako náhrada za predchádzajúci skrátený týždenný odpočinok (článok 8 ods. 8 nariadenia (ES) č. 561/2006). Rada akceptovala časti pozmeňujúceho návrhu Parlamentu 382, v ktorých sa uvádzajú podrobnosti o požadovanom ubytovaní. V tejto súvislosti sa uvádza, že akékoľvek náklady na ubytovanie mimo vozidla hradí zamestnávateľ, čo sa zhoduje s pozíciou Parlamentu uvedenou v pozmeňujúcom návrhu 383.

d) Pravidelný návrat vodiča

19. V pozícii Rady sa rozvíja pôvodný návrh Komisie, že dopravný podnik musí zorganizovať prácu vodičov tak, aby boli vodiči schopní pravidelne sa vracieť domov s cieľom čerpať dobu dlhého odpočinku (článok 8 ods. 8a nariadenia (ES) č. 561/2006), a to posilnením požiadavky týkajúcej sa dokazovania a monitorovania a objasnením pravidiel týkajúcich sa miesta návratu. V znení Rady sa od vodiča vyžaduje, aby sa vrátil do operačného centra zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu a kde sa začína jeho týždenný odpočinok, v členskom štáte, v ktorom je podnik usadený, alebo do miesta bydliska vodiča, pričom sa rozumie, že je na vodičovi, aby si zvolil miesto, kde strávi doby odpočinku, zatiaľ čo zamestnávateľ je zodpovedný za zaručenie možnosti pravidelného návratu. V súlade s pozmeňujúcim návrhom 385 sa dohodlo na základnej frekvencii raz za štyri týždne. Z dôvodu zjednodušenia a nerovných rokovacích pozícií medzi vodičmi a ich zamestnávateľmi Rada neprijala prvky ďalšej flexibility, ktoré presadzoval Parlament v pozmeňujúcich návrhoch 355, 377, 385.

e) Minimálne normy týkajúce sa parkovacej infraštruktúry

20. Hoci návrh Komisie neobsahoval žiadne osobitné ustanovenia týkajúce sa parkovísk, Rada počas diskusií s Parlamentom a Komisiou súhlasila s požiadavkou, aby Komisia na oficiálnom webovom sídle sprístupnila a pravidelne aktualizovala zoznam všetkých certifikovaných parkovísk, na ktorých majú vodiči vykonávajúci cestnú a osobnú dopravu k dispozícii primeranú infraštruktúru (článok 8a nariadenia (ES) č. 561/2006). V znení Rady sa vyžaduje, aby Komisia prostredníctvom delegovaných aktov stanovila normy v oblasti služieb a ochrany, ako aj postup certifikácie týchto parkovísk. V rámci kompromisu, v ktorom sa zohľadnili kľúčové záujmy Parlamentu obsiahnuté v pozmeňujúcom návrhu 387, sa do znenia Rady nedostali požiadavky, aby sa do nariadenia zahrnuli podrobnejšie ustanovenia (pozmeňujúci návrh 400).

f) Prerušenie týždenného odpočinku na trajekte alebo vo vlaku

21. V znení Rady sa zachováva návrh Komisie na zmenu pravidiel týkajúcich sa vodiča sprevádzajúceho vozidlo, ktoré sa prepravuje na trajekte alebo vo vlaku, počas odpočinku. Doba denného odpočinku alebo skrátená doba týždenného odpočinku vodiča sa môže prerušiť inými činnosťami, ktoré spolu nepresiahnu jednu hodinu, najviac dvakrát (článok 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006). Pokiaľ ide o doby pravidelného týždenného odpočinku, v znení Rady sa rozširuje výnimka na cesty trajektom alebo vlakom, ktoré sú naplánované na 8 hodín alebo viac, za predpokladu, že vodič má prístup k spacej kabíne. Pozmeňujúce návrhy 364, 388 a 389 sa v pozícii Rady akceptovali čiastočne v preformulovanej podobe.

g) Čas jazdy za výnimočných okolností

22. V znení Rady sa rozširuje návrh Komisie, pokiaľ ide o výnimočné okolnosti, takže vodiči môžu za prísnych podmienok a v rámci záruk prekročiť denný a týždenný čas jazdy o maximálne jednu hodinu alebo o maximálne dve hodiny, ak bola bezprostredne pred dodatočnou jazdou vyčerpaná neprerušovaná prestávka v trvaní 30 minút, a to aby sa dostali do operačného centra zamestnávateľa alebo do miesta svojho bydliska. Táto výnimka sa môže uplatniť len pred začiatkom doby dlhšieho odpočinku a vyžaduje si plnú náhradu (článok 12 ods. 2 nariadenia (ES) č. 561/2006). Pozmeňujúci návrh 391 sa teda v pozícii Rady akceptoval čiastočne v preformulovanej podobe.
23. V znení Rady sa okrem toho ustanovuje, že Komisia na verejnom webovom sídle bezodkladne zverejní informácie týkajúce sa naliehavých prípadov, v ktorých môžu členské štáty za výnimočných okolností udeliť dočasné výnimky z pravidiel o čase jazdy a odpočinku (článok 14 nariadenia (ES) č. 561/2006). Pozmeňujúci návrh 395 sa teda v pozícii Rady akceptoval čiastočne v preformulovanej podobe.

h) Vybavenie vozidiel inteligentnými tachografmi (verzia 2)

24. Pokiaľ ide o údaje zaznamenané inteligentným tachografom, v znení Rady sa dopĺňa, že tachografmi musí byť možné zaznamenať polohu vozidla pri každom prekročení hranice členského štátu, čo je prvok, ktorý bol zahrnutý už v návrhu Komisie, ako aj vtedy, keď vozidlo vykonáva činnosti nakládky alebo vykládky, a musí tiež zaznamenávať, či ide o prepravu cestujúcich alebo tovaru (článok 8 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 165/2014). V pozícii Rady sa teda zachovala podstata pozmeňujúcich návrhov 409 až 411.
25. Pokiaľ ide o zavedenie inteligentných tachografov, Parlament aj Rada uprednostňovali podstatne skorší termín vybavenia vozidiel inteligentnými tachografmi (článok 3 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 165/2014). V kompromisnom znení sa vyžaduje, aby boli vozidlá, ktoré boli pôvodne vybavené analógovým alebo digitálnym tachografom, dodatočne modernizované najneskôr do troch rokov od konca roka, v ktorom nadobudli účinnosť podrobné ustanovenia pre novú generáciu inteligentných tachografov, a vozidlá, ktoré sú vybavené inteligentným tachografom (verziou 1), najneskôr do štyroch rokov po nadobudnutí účinnosti týchto podrobných ustanovení. Komisia bude mať 12 mesiacov na prijatie špecifikácií pre druhú generáciu inteligentných tachografov (článok 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014); vozidlá zaevidované po prvýkrát 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti týchto špecifikácií už musia byť vybavené novou verziou (článok 8 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 165/2014). Pozmeňujúce návrhy 368, 369, 403 – 406, 412 a 415 sa v pozícii Rady akceptovali čiastočne v preformulovanej podobe, zatiaľ čo pozmeňujúci návrh 402 sa neakceptoval.
26. Rada v súvislosti s touto zmenou súhlasila s požiadavkou, aby členské štáty do troch rokov od nadobudnutia účinnosti uvedených podrobných ustanovení vybavili svoje kontrolné orgány v primeranom rozsahu zariadením na diaľkovú včasnú detekciu (článok 9 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014); pozmeňujúci návrh 413/rev sa teda prevzal čiastočne.
27. V znení Rady sa v tomto kontexte tiež spresňuje návrh Komisie o manuálnom zaznamenávaní prekročenia hranice, kým sa to nezabezpečí automaticky prostredníctvom inteligentných tachografov (článok 34 ods. 1, 6 a 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014), čiže sa zohľadnil pozmeňujúci návrh 417.

i) Ďalšie prvky pozície Rady

28. Do konečného znenia pozície Rady sa zahrnuli tieto ďalšie prvky, ktoré Rada doplnila do návrhu Komisie:

- a) podrobnejšie vymedzenie pojmu „nekomerčná doprava“ (článok 4 nariadenia (ES) č. 561/2006);
- b) možná výnimka pre vozidlá používané na dodávku transportného betónu (článok 13 ods. 1 písm. r) nariadenia (ES) č. 561/2006);
- c) postup preskúmania určitých vykonávacích aktov (článok 25 ods. 2 nariadenia (ES) č. 561/2006);
- d) požiadavka, aby boli údaje o prekročení maximálneho času jazdy zaznamenané tachografom súčasťou komunikácie s kontrolným orgánom na účely diaľkovej včasnej detekcie možnej manipulácie alebo zneužitia (článok 9 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 165/2014);
- e) požiadavka, aby tachografy novej generácie umožňovali vonkajšiemu zariadeniu používať údaje v prevádzkovom režime (článok 10 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014);
- f) postup na opätovné zaplombovanie odstránených alebo porušených plomb tachografov, ktoré boli otvorené kontrolnými úradníkmi (článok 22 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 165/2014);
- g) oprávnenie príslušného orgánu vyžadovať v prípade potreby výmenu karty vodiča s cieľom zabezpečiť súlad s novými technickými špecifikáciami (článok 26 ods. 7a nariadenia (EÚ) č. 165/2014).

29. Rada v plnej miere alebo v zásade prijala nasledujúce pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu k návrhu Komisie:

- a) rozšírenie výnimky pre vodičov v rámci remeselnej výroby (článok 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006), pozmeňujúci návrh 374;

- b) potreba vykonať zo strany Komisie posúdenie prípadných osobitných pravidiel odpočinku pre vodičov vykonávajúcich príležitostnú osobnú dopravu (článok 8 ods. 9a nariadenia (ES) č. 561/2006), pozmeňujúce návrhy 354, 372, 380;
- c) doplnenie odmien za rýchlosť dodávky do zoznamu škodlivých stimulov (článok 10 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006), pozmeňujúci návrh 390;
- d) možná výnimka pre vozidlá prepravujúce stavebné stroje v okruhu 100 km (článok 13 ods. 1 písm. q) nariadenia (ES) č. 561/2006), pozmeňujúci návrh 394;
- e) osobitná správa Komisie o systémoch autonómnej jazdy a ich vplyve na pravidlá času jazdy a odpočinku (článok 9a nariadenia (ES) č. 561/2006), pozmeňujúci návrh 397;
- f) doplnenie objasnenia, že tachografy a tachografové karty musia mať dostatočnú pamäťovú kapacitu na uchovávanie požadovaných údajov (článok 4 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014), pozmeňujúci návrh 406;
- g) aktualizácia odborná príprava vodičov (ktorej náklady hradí zamestnávateľ) a kontrolných orgánov (pozmeňujúce návrhy 418 a 419, odôvodnenia 30 a 31);
- h) kompletnejšia dokumentáciu týkajúca sa odpočinku, prestávok a dovoleníek aj odpočinku stráveného na trajekte alebo vo vlaku (článok 34 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 165/2014), pozmeňujúci návrh 416.

IV. ZÁVER

30. 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.
31. Rada sa preto domnieva, že jej pozícia v prvom čítaní predstavuje vyvážený výsledok a že sa po prijatí zmenených nariadení zlepšia pracovné podmienky vodičov a tiež že tieto zmeny prispievajú k bezpečnosti na cestách a k vytvoreniu rovnakých podmienok v odvetví cestnej dopravy prostredníctvom harmonizácie, objasnenia pravidiel a lepšej kontroly.
-