

V Bruseli 11. februára 2020  
(OR. en)

---

**Medziinštitucionálne spisy:**

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

---

5424/20

ADD 4

TRANS 25

SOC 29

EMPL 21

MI 11

COMPET 13

CODEC 37

**POZNÁMKA K BODU I/A**

---

Od: Generálny sekretariát Rady

Komu: Výbor stálych predstaviteľov (časť I)/Rada

---

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

---

Predmet: Balík 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) 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

– politická dohoda

---

Vyhlásenia Komisie a členských štátov.

## **Vyhlásenie Komisie**

Komisia berie na vedomie predbežnú dohodu o sociálnych a trhových aspektoch balíka v oblasti mobility I, ktorú Rada a Európsky parlament dosiahli počas 4. trialógu, ktorý sa uskutočnil 11. – 12. decembra 2019.

Komisia vyjadruje poľutovanie nad tým, že politická dohoda, ku ktorej dospeli Rada a Európsky parlament, obsahuje prvky, ktoré nie sú v súlade s ambíciami európskeho ekologického dohovoru a s podporou, ktorú Európska rada vyjadrila cieľu dosiahnuť klimaticky neutrálnu EÚ do roku 2050. Ide o povinný návrat vozidiel do členského štátu usadenia každých 8 týždňov a obmedzenia uložené na kombinovanú dopravu. Tieto opatrenia neboli súčasťou návrhov Komisie prijatých 31. mája 2017 a neboli predmetom posúdenia vplyvu. Povinnosť návratu nákladného vozidla povedie k neefektívnosti v doprave a k zvýšeniu zbytočných emisií, znečistenia a preťaženia, pričom obmedzenia kombinovanej dopravy znižujú jej účinnosť pri podpore multimodálnej nákladnej dopravy.

Sociálne zlepšenia v tomto návrhu sú značné. Komisia bude teraz podrobne posudzovať vplyv týchto dvoch aspektov na klímu, životné prostredie a fungovanie jednotného trhu. Komisia tak urobí s ohľadom na zelenú dohodu a opatrenia na dekarbonizáciu dopravy a ochranu životného prostredia, a zároveň prihliadne na zabezpečenie dobre fungujúceho jednotného trhu.

Po posúdení vplyvu Komisia v prípade potreby uplatní svoje právo predložiť cielený legislatívny návrh skôr, než tieto dve ustanovenia nadobudnú účinnosť.

## Vyhlásenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska

Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko vyjadrujú hlboké znepokojenie nad tým, že predbežná dohoda o balíku opatrení v oblasti mobility I je v rozpore so základnou slobodou poskytovať služby na jednotnom trhu, zásadou voľného pohybu pracovníkov, ako aj s kľúčovými politikami a cieľmi EÚ v oblasti klímy.

Konkrétne požiadavka, aby sa ťažké vozidlá vracali do členského usadenia štátu aspoň každých 8 týždňov, je v rozpore s ambicióznymi cieľmi EÚ v oblasti klímy, ktoré Európska komisia stanovila v novej zelenej dohode z 11. decembra 2019. Ak sa takáto povinnosť prijme, na európskych cestách sa výrazne zvýši počet jázd nákladných vozidiel naprázdno, čo následne povedie k výraznému zvýšeniu emisií CO<sub>2</sub> z odvetvia dopravy. Toto odvetvie už dnes produkuje približne štvrtinu emisií skleníkových plynov v EÚ.

Napriek nášmu úsiliu zdôrazniť tieto body a napriek vedeckým dôkazom zo štúdií o vplyve takejto povinnosti na nárast počtu jázd naprázdno a zvýšenie emisií CO<sub>2</sub> sa na očakávaný vplyv uvedeného ustanovenia neberie ohľad a racionálne argumenty sa ignorujú. Okrem toho doteraz nebolo predložené žiadne posúdenie vplyvu na úrovni EÚ aj napriek tomu, že sa v rámci programu lepšej regulácie vyžaduje pre všetky takéto opatrenia.

Vracanie vozidiel do členského štátu usadenia je len jedným príkladom nadmerne obmedzujúcich a diskriminačných opatrení navrhnutých v rámci balíka opatrení v oblasti mobility I. Podobné obavy máme aj pri obmedzení kabotáže zavedením prehnaného obdobia bez kabotáže (tzv. *cooling off period*). Toto obdobie bez kabotáže predstavuje protekcionistické opatrenie, ktoré bude mať na jednotný trh skôr negatívny vplyv. Povinnosť návratu nákladného vozidla a obmedzenia kabotážnej prepravy prinesú podľa odhadov renomovaných výskumných ústavov ďalšie milióny ton emisií CO<sub>2</sub> každý rok.

Ďalším závažným problémom je, že povinný návrat vozidla znevýhodní členské štáty, ktoré budú mať vzhľadom na svoju zemepisnú polohu značné ťažkosti pri poskytovaní dopravných služieb nákladnými vozidlami na jednotnom trhu, keďže ich vozidlá budú musieť prejsť oveľa väčšie vzdialenosti a prekonať značné prírodné prekážky, najmä v prípade ostrovov.

Nekalá hospodárska súťaž prevádzkovateľov z tretích krajín je ďalším z faktorov, ktorým sa nevenovala náležitá pozornosť. Je to znepokojujúce najmä z dôvodu, že prijaté riešenie bude mať dlhodobý vplyv nielen na odvetvie dopravy, ale aj na hospodárstvo EÚ ako celok.

Odvetvie dopravy si zaslúži spravodlivý a spoľahlivý právny rámec EÚ, cez ktorý sa bude ďalej stimulovať jeho rozvoj a zároveň sa zabezpečia realistické a vynútiteľné pravidlá. Predbežnou dohodou sa namiesto vyvážených ustanovení a skutočného kompromisu zavádzajú reštriktívne, neprimerané a protekcionistické opatrenia.

Balík opatrení v oblasti mobility I má zásadný význam pre jednotný európsky trh aj pre odvetvie cestnej dopravy. Práve dnes potrebujeme viac ako kedykoľvek predtým zachovať bezproblémové fungovanie jednotného trhu a hospodárstiev všetkých členských štátov v EÚ a zároveň zabezpečiť súlad s ostatnými politikami EÚ.

## Vyhlásenie Belgicka

Belgicko vzalo na vedomie výsledky predbežnej dohody, ktorá sa dosiahla 11. decembra medzi Európskym parlamentom a Radou v súvislosti so sociálnym a trhovým pilierom balíka opatrení v oblasti mobility I.

Belgicko víta podstatné zlepšenie pracovných podmienok vodičov nákladných vozidiel, najmä tým, že sa zakazuje týždenný odpočinok v kabíne a pravidlá vysielania sa uplatňujú aj na kabotážnu prepravu. V budúcnosti by sa dosiahnutie rovnakých podmienok malo zabezpečiť začlenením ľahkých úžitkových vozidiel do rozsahu pôsobnosti celého balíka opatrení v oblasti mobility, návratom nákladných vozidiel každých 8 týždňov na základňu a ambicióznym harmonogramom zavádzania nových inteligentných tachografov, ktoré umožnia lepšie presadzovanie existujúcich a nových pravidiel.

Belgicko preto považuje za nekoherentné ešte viac obmedziť prístup na trh ukladaním štvordňového obdobia bez kabotáže (tzv. *cooling off period*), keď bude Európska únia zároveň zabezpečovať vzostupnú sociálnu konvergenciu.

Domnievame sa, že obdobie bez kabotáže je obchodnou prekážkou, ktorá je v rozpore s duchom vnútorného trhu a s efektívnosťou logistického reťazca, pretože kabotážna preprava umožňuje vyhýbať sa jazdám naprázdno.

Vyjadrujeme poľutovanie aj nad tým, že sa do dohody začlenil návrh týkajúci sa dlhodobého vysielania, ktorý nebol v návrhu Komisie ani v dohodách spoluzákonodarcov, a teda nebol ešte dôkladne posúdený.

Belgicko sa preto aj napriek pozitívnym sociálnym prvkom balíka zdrží hlasovania.

## Vyhlásenie Estónska

Estónsko plne podporuje ciele pôvodných návrhov sociálneho a trhového piliera balíka opatrení v oblasti mobility I<sup>1</sup>, ktoré mali pripraviť pôdu pre jasné pravidlá cestnej dopravy. Domnieva sa, že medzinárodný trh nákladnej cestnej dopravy v Európskej únii musí byť v súlade so všeobecnými zásadami jednotného trhu, otvorený hospodárskej súťaži, efektívny a šetrný k životnému prostrediu. Zastáva názor, že dodatočné požiadavky nesmú predstavovať neprimeranú administratívnu záťaž pre podniky či orgány verejného sektora ani nesmú byť v rozpore s cieľmi politiky Európskej únie v oblasti klímy.

Estónsko zastávalo počas rokovaní o balíku opatrení konštruktívny prístup a usilovalo sa zohľadniť a podporiť návrhy, ktorými by sa zlepšili pracovné podmienky vodičov, bojovalo by sa proti nezákonným trhovým praktikám a znížili by sa negatívne účinky na životné prostredie. Výsledkom rokovaní je však dohoda, ktorá estónskym dopravcom prináša konkurenčnú nevýhodu, a to najmä tým, že podnikom cestnej dopravy ukladá povinnosť organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby sa zabezpečil návrat vozidiel do členského štátu usadenia každých 8 týždňov odvetdy, čo ho opustili („povinnosť návratu vozidla“).

---

<sup>1</sup> 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; COM(2017) 281;  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>  
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) 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov; COM(2017) 277;  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>  
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; COM(2017) 278;  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Táto povinnosť nebola súčasťou pôvodného balíka. Nebola predmetom vecného posúdenia vplyvu, čo vyvoláva obavy v súvislosti s jej vzťahom k Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva<sup>2</sup>.

Povinnosťou návratu vozidla do členského štátu usadenia sa okrem toho obmedzuje zemepisná oblasť, v ktorej môžu dopravné podniky dotknutého členského štátu vykonávať svoju činnosť, a teda nie je v súlade s cieľom balíka opatrení v oblasti mobility I, ktorým je zabezpečiť rovnaké podmienky.

Touto povinnosťou sa tiež zvyšuje počet jazd naprázdno aj ďalšie emisie CO<sub>2</sub>; Estónsko preto zastáva názor, že táto požiadavka je v rozpore s cieľmi politiky EÚ v oblasti klímy a cieľmi Parížskej dohody. Nie je v súlade ani so závermi Európskej rady z 12. decembra 2019<sup>3</sup>.

Estónsko sa navyše domnieva, že táto požiadavka je neprimeraná, keďže dohoda už obsahuje opatrenia na boj proti fenoménu tzv. schránkových spoločností. Povinnosť návratu vozidla môže stimulovať takéto praktiky a okrem toho podnieti podniky cestnej dopravy z okrajových členských štátov, aby sa premiestnili, čo spôsobí pokles počtu pracovných miest a daňových príjmov.

Estónsko sa napokon obáva aj o vplyv tohto opatrenia na bezpečnosť cestnej premávky, keďže sa ním potenciálne môže zvýšiť objem dopravy.

Estónsko preto opätovne zdôrazňuje, že podporuje ciele pôvodných návrhov sociálneho a trhového piliera balíka opatrení v oblasti mobility I, zároveň však vyjadruje poľutovanie nad tým, že sa do dohody zahrnula povinnosť návratu vozidla. Estónsko bude vzhľadom na uvedené skutočnosti hlasovať proti uvedenej dohode.

---

<sup>2</sup> Medziinštitucionálna dohoda medzi Európskym parlamentom, Radou Európskej únie a Európskou komisiou o lepšej tvorbe práva;  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sk/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

<sup>3</sup> Časť 1, bod 5: *Je potrebné, aby všetky relevantné právne predpisy a politiky EÚ boli v súlade s plnením cieľa klimateckej neutrality a prispievali k nemu, a to pri dodržiavaní rovnakých podmienok. /.../*  
<http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/sk/pdf>