



Rada
Európskej únie

V Bruseli 16. marca 2020
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0123(COD)**

**6734/20
ADD 1 REV 1**

**CODEC 174
TRANS 110**

POZNÁMKA K BODU I/A

Od: Generálny sekretariát Rady

Komu: Výbor stálych predstaviteľov/Rada

Predmet: Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy (**prvé čítanie**)

– prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady
= vyhlásenia

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.

Vyhlasenie 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 štátu usadenia 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 jazd nákladných vozidiel naprázdno, čo následne povedie k výraznému zvýšeniu emisií CO₂ 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 jazd naprázdno a zvýšenie emisií CO₂ 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 prehnanejšieho 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 CO₂ 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, neprímerané 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.

Vyhlasenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska

Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko vyjadrujú svoj nesúhlas s automatickým zaradením ustanovenia o subsidiarite a proporcionalite do prijatej politickej dohody o troch právnych aktoch balíka opatrení v oblasti mobility I počas technickej revízie znenia právnikmi lingvistami.

Uznávame, že zásada subsidiarity a zásada proporcionality majú pre vykonávanie právomocí EÚ prvoradý význam. Pridanie takéhoto ustanovenia v tomto neskorom štádiu legislatívneho procesu nie je vo všeobecnosti osvedčeným postupom a v prípade balíka opatrení v oblasti mobility I sa dá obzvlášť ťažko akceptovať, a to z dôvodu politickej citlivosti celého spisu a vzhľadom na dlhodobé dôsledky navrhovaných ustanovení na fungovanie európskeho odvetvia cestnej dopravy.

S poľutovaním treba konštatovať, že tento krok tiež potvrdzuje, že rýchle schvaľovanie malo negatívny vplyv na kvalitu prijatých právnych predpisov. Okrem toho by sme chceli poukázať na absenciu posúdenia vplyvu niektorých kľúčových ustanovení politickej dohody. Túto skutočnosť uznala aj Komisia vo svojom vyhlásení predloženom na zasadnutí Coreperu (časť I) 20. decembra 2019, v ktorom potvrdila, že niektoré opatrenia neboli súčasťou návrhov Komisie predložených 31. mája 2017 a neboli predmetom posúdenia vplyvu.

Chýbajúca dôkladná analýza bráni tomu, aby opatrenia navrhnuté v daných troch legislatívnych aktoch, ktoré sú súčasťou balíka opatrení v oblasti mobility I, boli riadne vyhodnotené z hľadiska ich súladu so zásadou proporcionality.

Vyhlásenie Estónska

Estónsko plne podporuje ciele pôvodných návrhov sociálneho a trhového piliera balíka opatrení v oblasti mobility I¹, 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 odvtedy, čo ho opustili („povinnosť návratu vozidla“).

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 práva².

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.

¹ Dokumenty 9668/17 – COM(2017) 281 final, 9670/17 - COM(2017) 277 final, 9671/17 - COM(2017) 278 final.

² 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>

Touto povinnosťou sa tiež zvyšuje počet jazd naprázdno aj ďalšie emisie CO₂; 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 2019³.

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.

Vyhlásenie Maďarska

Maďarsko by chcelo znovu zdôrazniť hlboké znepokojenie nad tým, že rôzne zložky prvého balíka opatrení v oblasti mobility majú škodlivé dôsledky, ktoré narúšajú trh a sú nepriaznivé z hľadiska klímy, a vyjadruje výraznú nespokojnosť s tým, že nebolo vykonané riadne a rozsiahle posúdenie vplyvu, čo je v rozpore s pôvodnými cieľmi prvého balíka opatrení v oblasti mobility.

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

Maďarsko vždy preukazovalo, že je pripravené bojovať proti podvodom, zneužívaniu pravidiel a nekalým praktikám, ako aj riešiť sociálne podmienky vodičov v odvetví cestnej dopravy. Pri riešení týchto otázok by sme sa mali vyhnúť fragmentácii, protekcionizmu a kladeniu nadmernej administratívnej záťaže na európske dopravné podniky, ktoré pôsobia na vnútornom trhu cestnej dopravy a dodržiavajú pravidlá. Zachovanie účinného fungovania nášho vnútorného trhu je pre nás otázkou, o ktorej nemožno vyjednávať, pretože v období rastúceho globálneho hospodárskeho napätia povedie k zvýšeniu zamestnanosti a konkurencieschopnosti pre Európu.

Týmto balíkom sme preto mali zabezpečiť, aby budúci právny rámec EÚ umožňoval využitie plného potenciálu konkurenčných výhod pri súčasnom zabezpečení spravodlivej hospodárskej súťaže a primeranej úrovne pracovných podmienok pre vodičov. Konečná dohoda však túto rovnováhu nezabezpečuje a uprednostňuje len jeden prístup založený na štátnom protekcionizme a nevykonateľných pravidlách v tomto odvetví.

Sme presvedčení predovšetkým o tom, že osobitné pravidlá pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy („*lex specialis*“) predstavujú neodôvodnené obmedzenie základných slobôd a v dôsledku toho narúšajú rovnaké podmienky v rámci EÚ. Konštatujeme, že konečná dohoda potvrdzuje naše pochybnosti týkajúce sa oddelenia otázky cestnej dopravy od zmeny smernice o vysielaní pracovníkov [smernica (EÚ) 2018/957]. Predovšetkým zavedený model týkajúci sa vysielania vodičov, v rámci ktorého bolo toto oddelenie vykonané, nebol súčasťou návrhu Komisie a ako taký nebol predmetom posúdenia vplyvu.

Po druhé, považujeme tiež za veľmi problematické, že úplný zákaz týždenného odpočinku v kabíne nezohľadňuje nedostatok vhodných miest na odpočinok v rámci EÚ s primeraným ubytovaním pre vodičov. Takýto zákaz by preto predstavoval ustanovenie Únie, ktoré by sa nedalo vykonať, čo by spochybňovalo jeho zákonnosť.

Po tretie, pokiaľ ide o naše ciele v oblasti klímy, požiadavka, aby sa vozidlá vracali do členského štátu usadenia aspoň raz za 8 týždňov, je v rozpore s ambicióznymi cieľmi EÚ v oblasti klímy, ktoré Európska komisia predstavila v európskej zelenej dohode z 11. decembra 2019. Prípadné prijatie takéhoto opatrenia bude mať za následok zvýšený počet jazd prázdnych nákladných vozidiel na európskych cestách a následne aj nárast emisií CO₂ z odvetvia cestnej dopravy.

Riziko vzniku nespravodlivej konkurenčnej výhody pre prevádzkovateľov z tretích krajín je ďalším faktorom, ktorý nie je v konečnej dohode náležite zohľadnený. Povinné nahrádzanie vysoko nákladných tachografov so sebou navyše prináša konkurenčnú výhodu pre dopravcov z tretích krajín, keďže dátum zavedenia inteligentných tachografov pre vozidlá podnikov, na ktoré sa vzťahuje dohoda AETR, je neistý.

Modernizácia európskeho odvetvia cestnej dopravy, ktoré je mimoriadne dôležitým stavebným kameňom európskeho hospodárstva, je nevyhnutnosťou tak zo sociálneho hľadiska, ako aj z hľadiska konkurencieschopnosti. Tento cieľ nemožno dosiahnuť bez venovania úplnej pozornosti zachovaniu úspešných výsledkov vnútorného trhu a jeho fungovania a bez zodpovedného postupu v záujme dosiahnutia ambiciózných cieľov v oblasti klímy.

