

V Bruseli 30. mája 2018
(OR. en)

9259/18

Medziinštitucionálne spisy:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

SPRÁVA

Od: Generálny sekretariát Rady

Komu: Rada

Č. predch. dok.: ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306
CODEC 767 + ADD 1-4

Č. dok. Kom.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926

Predmet: 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

– správa o pokroku

I. ÚVOD

1. Komisia prijala 31. mája 2017 uvedené tri návrhy ako súčasť prvej vlny v rámci balíka opatrení v oblasti mobility. V jednotlivých návrhoch sú stanovené tieto hlavné prístupy:
 - *Prístup k povolaniu a trhu*: sprísnenie a zosúladenie podmienok usadenia spoločností a zlepšenie spolupráce medzi členskými štátmi zameranej na boj proti schránkovým spoločnostiam; povinné udeľovanie licencií prevádzkovateľom ľahkých úžitkových vozidiel; revízia a zjednodušenie obmedzení v oblasti kabotáže a súvisiacich kontrolných mechanizmov; prechod na elektronické dokumenty;
 - *Časy odpočinku a jazdy a tachografy*: zvýšenie flexibility pri čerpaní týždenného odpočinku s cieľom uľahčiť vodičom pravidelný návrat domov; jasná povinnosť prevádzkovateľov poskytnúť primerané ubytovanie mimo kabíny vodiča a uhradiť ho; povinnosť zaznamenávať v tachografe prekročenia hraníc s cieľom uľahčiť kontroly;
 - *Vysielanie pracovníkov v cestnej doprave a presadzovanie právnych predpisov v sociálnej oblasti*: objasnenie uplatňovania zásad „vysielania pracovníkov“ obmedzením času stráveného v členskom štáte (v prípade medzinárodnej dopravy tri dni mesačne), po ktorého prekročení sa uplatňujú národné pravidlá týkajúce sa minimálnej mzdy a ročnej platenej dovolenky; podrobný zoznam kontrol v hostiteľskom členskom štáte vychádzajúci z harmonizovanej metódy hodnotenia rizikovosti, ktorý sa vzťahuje aj na smernicu o pracovnom čase.
2. Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) vymenoval pána Ismaila Ertuga (S&D, DE) za spravodajcu pre návrh, ktorým sa mení nariadenie č. 1071/2009 a nariadenie č. 1072/2009, pána Wima van de Campa (PPE, NL) za spravodajcu pre návrh, ktorým sa mení nariadenie č. 561/2006 a nariadenie č. 165/2014, a pani Merju Kyllönenovú (GUE/NGL, FI) za spravodajkyňu pre návrh, ktorým sa mení smernica 2006/22/ES a ktorým sa stanovujú konkrétne pravidlá v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy. Výbor má v úmysle hlasovať o príslušných správach 4. júna 2018. Výbor pre zamestnanosť a sociálne veci (EMPL) vydal stanovisko k prvému návrhu 30. apríla 2018, k druhému návrhu 26. apríla 2018 a k tretiemu návrhu 4. mája 2018.

3. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal k uvedeným trom návrhom dve stanoviská 18. januára 2018 a Európsky výbor regiónov jedno stanovisko týkajúce sa uvedených návrhov 1. februára 2018.

II. PRÁCA V RADE

4. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu skúmala návrhy počas predchádzajúcich predsedníctiev od 1. júna do 6. novembra 2017, v nadväznosti na čo vypracovala správu o pokroku¹, ktorú Rade predložila 5. decembra 2017.
5. Delegácie DK a UK vzniesli výhrady parlamentného preskúmania. Delegácia PL nedávno svoju výhradu parlamentného preskúmania stiahla. Viacero delegácií trvá na výhrade preskúmania k častiam znení, najmä pokiaľ ide o využívanie informačného systému o vnútornom trhu (IMI) na účely administratívnej spolupráce a oprávnenie Komisie.
6. Pracovná skupina počas bulharského predsedníctva preskúmala navrhované kompromisné znenia predsedníctva týkajúce sa uvedených návrhov, a to pri 16 príležitostiach v období od 16. januára do 14. mája 2018. Je dôležité poznamenať, že všetky delegácie súhlasia s tým, že uvedené tri návrhy sú tak úzko prepojené, že pokrok pri nich bude treba dosahovať paralelne. Niektoré delegácie prikladajú podobný význam prepojeniu s návrhom revízie smernice o kombinovanej doprave².
7. Značný pokrok sa dosiahol v súvislosti s technickými a niektorými politickými otázkami. Konkrétne, pokiaľ ide o nariadenie č. 1071/2009 o prístupe k povolaniu, kompromisné znenie predsedníctva rieši tieto otázky:

¹ 14841/17.

² Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (14213/1/17).

- obmedzenie začlenenia prevádzkovateľov ľahkých úžitkových vozidiel (LCV) do systému udeľovania licencií na tých prevádzkovateľov, ktorí používajú v medzinárodnej preprave LCV s hmotnosťou nad 2,5 tony. Zároveň s touto úpravou licenčných požiadaviek sa v porovnaní s návrhom rozšírili požiadavky, ktoré musí takáto licencia spĺňať: prevádzkovatelia LCV musia spĺňať všetky štandardné požiadavky a doplnilo sa prechodné ustanovenie týkajúce sa preukázania odbornej spôsobilosti;
- posilnenie niektorých z prvkov požadovaných na preukázanie skutočného a stabilného miesta usadenia v členskom štáte. Kompromisné znenie obsahuje navyše nepovinné prvky, ktoré môže členský štát uplatniť pri posudzovaní tohto prepojenia;
- zachovanie myšlienky diferencovaných finančných požiadaviek v závislosti od kategórie používaných vozidiel, pričom sa však zároveň umožňuje určitá flexibilita, pokiaľ ide o prísnejšie požiadavky a prostriedky na preukázanie splnenia tejto požiadavky;
- pokiaľ ide o vnútroštátne registre, zníženie dodatočnej pracovnej záťaže a zároveň podrobnejšie stanovenie a štandardizácia postupu administratívnej spolupráce;
- zníženie dodatočných povinností členských štátov týkajúcich sa podávania správ, a to z hľadiska ich obsahu aj frekvencie, na základe čoho by mohli zasielať Komisii kombinovanú správu o nariadení č. 1071/2009 a nariadení č. 1072/2009.

8. Pokiaľ ide o nariadenie č. 1072/2009 o prístupe na trh, kompromisné znenie predsedníctva rieši tieto otázky:

- zosúladenie licenčných požiadaviek na vykonávanie medzinárodnej prepravy tovaru s novými licenčnými požiadavkami na prevádzkovanie LCV s hmotnosťou nad 2,5 tony; v prípade, že sa uplatňujú diferencované finančné požiadavky na prístup k povolaniu, v licencií Spoločenstva sa musí uviesť, či platí len pre LCV;
- poskytnutie usmernení (vo forme odôvodnenia) týkajúcich sa posudzovania hodnoty prázdnych kontajnerov alebo paliet v kontexte následnej kabotážnej prepravy;

- zavedenie určitej miery flexibility do plánovania a vykonávania cestných kontrol v súvislosti s pravidlami kabotáže;
- zosúladienie predkladania správ zo strany členských štátov Komisii s ich povinnosťami predkladania správ v rámci nariadenia č. 1071/2009.

9. Pokiaľ ide o nariadenie č. 561/2006 o časoch odpočinku vodičov, kompromisné znenie predsedníctva rieši tieto otázky:

- obmedzenie výnimky pre vozidlá používané na nekomerčnú dopravu na maximálnu hmotnosť 12 ton, pričom Komisia navrhuje vypustiť tento váhový limit; podrobnejšie nové vymedzenie pojmu „nekomerčná doprava“;
- zachovanie existujúcej flexibility, ktorá umožňuje spojiť náhradu za skrátený týždenný odpočinok s inou dobou odpočinku v trvaní najmenej deväť hodín;
- mierne zvýšenie flexibility, pokiaľ ide o možnosť odchýliť sa od pravidiel týkajúcich sa času jazdy a odpočinku za výnimočných okolností, keď sa vodič chce dostať do operačného centra zamestnávateľa alebo do svojho miesta bydliska;
- zmena zoznamu dobrovoľných vnútroštátnych výnimiek tak, aby zahŕňal vzdialené oblasti, ktoré nie sú spojené s pevninou, a umožnením výnimiek pre vozidlá, ktoré dodávajú transportný betón, a to vzhľadom na náklad podliehajúci skaze a obmedzený rozsah prevádzky;
- zabránenie ďalším konkurenčným výhodám pre prevádzkovateľov z tretích krajín na území EÚ tým, že sa upozorní na potrebu, aby Komisia posúdila situáciu a následne navrhla riešenia.

10. Pokiaľ ide o nariadenie č. 165/2014 o tachografoch, kompromisné znenie predsedníctva rieši tieto otázky:

- aktualizácia rozsahu pôsobnosti práva Únie, ktoré majú pravidlá týkajúce sa tachografov podporovať prostredníctvom lepšieho monitorovania dodržiavania požiadaviek, a aktualizácia súvisiacich ustanovení o ochrane údajov;
- uloženie povinnosti Komisii prijať špecifikácie pre druhú verziu³ inteligentných tachografov do 12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti pozmeňujúceho aktu; zavedenie povinnosti pre novozaevidované vozidlá byť vybavené touto najnovšou verziou tachografov;
- zavedenie povinnosti používať tachografy, ktoré poskytujú rozhranie s vonkajším zariadením, vo vozidlách zaevidovaných po vyvinutí druhej verzie inteligentných tachografov;
- umožnenie opätovného zaplombovania tachografov kvalifikovanými a oprávnenými kontrolnými úradníkmi, ktorí plombu porušili na účely kontroly;
- stanovenie povinnosti zadávať informácie o prekročení hranice do tachografov, ktoré tak nerobia automaticky; tým sa vodičovi umožní počkať so splnením tejto povinnosti do ďalšej pravidelnej zastávky;
- sprísnenie povinností vodičov používajúcich analógové tachografy z hľadiska dokumentácie prekročení hraníc a doby uchovávania záznamov na palube.

³ prvá verzia inteligentných tachografov sa zavedie v roku 2019 a ich hlavnou charakteristikou bude napojenie na satelit. Druhá verzia tachografov by mala umožniť automatické zaznamenávanie prekročení hraníc. Ide o nový prvok navrhnutý Komisiou.

11. Pokiaľ ide o smernicu 2006/22/ES o presadzovaní pravidiel v sociálnej oblasti a o konkrétnych pravidlách vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy, kompromisné znenie predsedníctva rieši tieto otázky:
- zachovanie myšlienky obsiahnutej v návrhu Komisie začleniť kontrolu dodržiavania súladu so smernicou o pracovných podmienkach do smernice o presadzovaní pravidiel v sociálnej oblasti a zároveň spružniť spôsob organizovania kontrol; objasnenie toho, ktoré pravidlá stanovené v uvedenej smernici budú vo všeobecnosti predmetom cestných kontrol;
 - využívanie informačného systému Komisie o vnútornom trhu (IMI) na účely administratívnej spolupráce;
 - oprávnenie Komisie prijímať delegované akty na účely aktualizácie zoznamov porušení predpisov a ich závažnosti, ako aj na účely aktualizácie pravidiel týkajúcich sa štandardného vybavenia jednotiek zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov a aktualizácie zoznamov, v ktorých sa uvádza, čo je predmetom cestných kontrol a kontrol v priestoroch podnikov;
 - zabránenie ďalším konkurenčným výhodám pre prevádzkovateľov z tretích krajín na území EÚ tým, že sa upozorní na potrebu, aby Komisia posúdila situáciu a následne navrhla riešenia.
12. Niekoľko delegácií trvá v súvislosti s týmito riešeniami na výhradách alebo požaduje dodatočné prvky.
13. Výbor stálych predstaviteľov poskytol 2. mája 2018 usmernenia pre ďalšiu prácu. V diskusii sa potvrdilo, že hoci delegácie vo všeobecnosti súhlasia s cieľmi návrhov a želajú si pokročiť v rokovaní, majú rozdielne názory na to, ako tieto ciele dosiahnuť. Výbor pripravil 25. mája 2018 tento spis pre Radu.

III. NEVYRIEŠENÉ OTÁZKY

14. Pokiaľ ide o vzájomné prepojenia medzi spismi a so zreteľom na značný pokrok v súvislosti s technickými aspektmi, najcitlivejšími z hľadiska dosiahnutia všeobecnému kompromisu pre stanovenie predbežnej pozície Rady sú nasledujúce otázky:
- prechodné obdobie, pokiaľ ide o novú požiadavku na licencie pre ľahké úžitkové vozidlá (nariadenia č. 1071/2009 a č. 1072/2009);
 - pravidlá kabotáže (nariadenie č. 1072/2009);
 - organizovanie dôb týždenného odpočinku a miesto ich čerpania (nariadenie č. 561/2006);
 - frekvencia práva na „návrat domov“ (nariadenie č. 561/2006);
 - dodatočné vybavenie prevádzkovaných vozidiel inteligentnými tachografmi (nariadenie č. 165/2014);
 - osobitné pravidlá vysielania vodičov, pokiaľ ide o ich rozsah, trvanie a kontrolu (*lex specialis*).
- a) **Prechodné obdobie, pokiaľ ide o požiadavku na licencie pre ľahké úžitkové vozidlá (nariadenia č. 1071/2009 a č. 1072/2009)**
15. Predsedníctvo vo svojom poslednom kompromisnom návrhu navrhuje, aby sa v priebehu dvoch rokov po nadobudnutí účinnosti pozmeňujúceho aktu postupne zaviedli licenčné požiadavky pre prevádzkovateľov LCV s hmotnosťou nad 2,5 tony, ktoré sa používajú na medzinárodnom trhu nákladnej cestnej dopravy. Tento návrh podporujú mnohé delegácie, značná skupina však žiada dlhšie prechodné obdobie.

b) Pravidlá kabotáže (nariadenie č. 1072/2009)

16. Na odblokovanie situácie, ktorá vznikla v dôsledku rozdielnych posúdení vplyvu zjednodušených pravidiel kabotáže, predsedníctvo vo svojom poslednom kompromisnom návrhu navrhuje zachovať súčasné pravidlá a doplniť ich o obdobie dvoch dní medzi povolenými cyklami kabotážnej prepravy, počas ktorých sa kabotáž nevykonáva (tzv. *cooling off period*), s cieľom poskytnúť nástroj na boj proti zneužívaniu. Mnohé delegácie považujú tento krok za možné východisko, pričom ľutujú, že by tak nedošlo k požadovanému zjednodušeniu, zároveň však poznamenávajú, že kontrolná technológia sa v budúcnosti zlepší. Značná skupina delegácií odmieta zavedenie akéhokoľvek dodatočného obmedzujúceho prvku do súčasných pravidiel kabotáže.

c) Organizovanie dôb týždenného odpočinku a miesto ich čerpania (nariadenie č. 561/2006)

17. Predsedníctvo vo svojom poslednom kompromisnom návrhu navrhuje schváliť prístup Komisie, ktorým je organizovanie týždenného odpočinku v rámci štruktúry štyroch týždňov (namiesto dvoch týždňov, ako je tomu v súčasnosti), a zmeniť návrh v tom zmysle, že náhrada za skrátený týždenný odpočinok sa musí vyčerpať pred ukončením štvrtého týždňa nasledujúceho po týždni, v ktorom sa čerpal skrátený týždenný odpočinok. Názory delegácií na tento prístup sa rozchádzajú.
18. Delegácie majú odlišné názory aj na návrh predsedníctva umožniť výnimku zo zákazu čerpať pravidelný týždenný odpočinok v kabíne vozidla za predpokladu, že sa používajú bezpečné a pohodlné parkovacie miesta spĺňajúce potrebné podmienky. Delegácie, ktoré takúto výnimku odmietajú, preto nesúhlasia ani s oprávnením Komisie, aby špecifikovala kritéria, ktoré by takéto parkovacie miesta museli spĺňať. Niektoré delegácie, ktoré podporujú myšlienku udelenia výnimky, podotkli, že neexistuje dostatočné množstvo vyhradených zón, v ktorých by vodiči mohli takúto výnimku využívať. Predsedníctvo vo svojom poslednom kompromisnom znení navrhlo formuláciu, v ktorej sa špecifikuje, že vodiči by mali mať možnosť čerpať týždenný odpočinok v kabíne dovtedy, kým nebude v EÚ k dispozícii dostatočný počet vyhradených zón.

d) Frekvencia práva na „návrat domov“ (nariadenie č. 561/2006)

19. Delegácie síce vo veľkej miere súhlasia s kompromisným znením predsedníctva v tom, že miestom návratu domov, ktoré by prevádzkovateľ musel svojim vodičom ponúknuť, by malo byť buď operačné centrum alebo miesto bydliska vodiča, ich pozície v súvislosti s pravidelným harmonogramom takého návratu sa však líšia. Predsedníctvo navrhlo frekvenciu raz za šesť týždňov, zatiaľ čo v návrhu Komisie sa uvádzajú tri týždne. Značný počet delegácií žiada kratšie obdobie. Predsedníctvo navrhlo aj to, aby sa objasnilo, že táto povinnosť nemá vplyv na právo vodičov vybrať si na odpočinok akékoľvek iné miesto. V kompromisnom znení predsedníctva sa navrhuje kontrola dodržiavania tejto povinnosti zo strany podnikov (článok 8 od. 8a) v priestoroch podniku.

e) Dodatočné vybavenie prevádzkovaných vozidiel inteligentnými tachografmi (nariadenie č. 165/2014)

20. Delegácie v zásade súhlasia s úsilím predsedníctva o pokrok v dodatočnom vybavení vozidiel inteligentnými tachografmi. Komisia predložila štúdiu o prevádzkových aspektoch takéhoto vybavenia. Stále existujú rozdielne názory, a to najmä v súvislosti s týmito prvkami:
- ktoré kategórie tachografov by sa mali modernizovať v prvej vlne (štyri roky po prijatí špecifikácií pre druhú verziu inteligentných tachografov);
 - kedy by sa mala ukončiť druhá vlna (predsedníctvo navrhuje 7 rokov po prijatí uvedených špecifikácií);
 - či by pre vozidlá, ktoré už používajú inteligentné tachografy, ktoré sa zavedú v roku 2019, mala byť povinná modernizácia na vyspelejšiu verziu tachografov.

f) Osobitné pravidlá vysielania vodičov, pokiaľ ide o ich rozsah, trvanie a kontrolu (*lex specialis*)

21. Z doterajšej diskusie vyplýva, že uplatňovanie pravidiel vysielania na profesionálnych vodičov nákladných vozidiel prevádzkujúcich činnosť v iných členských štátoch, ako je členský štát, v ktorom má sídlo ich spoločnosť, predstavuje veľký problém. Názory delegácií sa rozchádzajú v otázke uplatňovania obdobia odkladu týkajúceho sa uplatňovania hlavných pravidiel vysielania vodičov na vozidlá vykonávajúce medzinárodnú prepravu tovaru a v tom, či by sa takéto obdobie odkladu malo za prísnejších podmienok vzťahovať aj na vozidlá vykonávajúce kabotážnu prepravu. Názorové rozdiely sa prejavujú aj v súvislosti s výpočtom takéhoto obdobia odkladu, a to hlavne v tom, či by sa mali započítavať poldne a či by sa do výpočtu mal zahrnúť pravidelný týždenný odpočinok. V poslednom kompromisnom návrhu predsedníctva sa rozlišuje medzi obdobím odkladu, ktoré sa má uplatňovať na medzinárodnú prepravu tovaru (sedem po sebe nasledujúcich dní v jednom kalendárnom mesiaci), a kratším obdobím odkladu (tri po sebe nasledujúce dni v jednom kalendárnom mesiaci), ktoré sa má uplatňovať vtedy, ak vodič vykonáva kabotážnu prepravu.
22. Takmer všetky delegácie podporujú návrh Komisie obmedziť požiadavky na doklady v cestnej doprave na uzavretý zoznam. Značný počet delegácií však nesúhlasí s detailmi tohto zoznamu, ako ich zmenilo predsedníctvo, a niektoré z nich vyjadrili výhrady aj pokiaľ ide o využívanie systému IMI na podávanie vyhlásení o vyslaní.
23. Najnovšie návrhy kompromisných znení predsedníctva sa uvádzajú v dodatkoch 1 až 4 k tejto správe.

IV. ZÁVERY

24. Rada sa vyzýva, aby túto správu o pokroku vzala na vedomie v záujme dosiahnutia ďalšieho pokroku v hlavných nevyriešených otázkach týkajúcich sa týchto návrhov balíka.