



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 14.12.2004
KOM(2004)815 v konečnom znení

2003/0255(COD)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa druhého pododseku článku 251 ods. 2 Zmluvy o založení ES

týkajúce sa

**spoločnej pozície Rady k prijatiu smernice Európskeho parlamentu a Rady o
minimálnych podmienkach implementácie smernice 2002/15/ES a nariadení Rady (EHS)
č. 3820/85 a 3821/85 o sociálnej legislatíve činností v oblasti cestnej dopravy**

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa druhého pododseku článku 251 ods. 2 Zmluvy o založení ES

týkajúce sa

spoločnej pozície Rady k prijatiu smernice Európskeho parlamentu a Rady o minimálnych podmienkach implementácie smernice 2002/15/ES a nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a 3821/85 o sociálnej legislatíve činností v oblasti cestnej dopravy

(Text s významom pre EHP)

1- OKOLNOSTI

Dátum zaslania návrhu EP a Rade (dokument KOM(2003)628v konečnom znení - 2003/0255(COD)):	2. december 2003
Dátum stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru	3. júna 2003
Dátum stanoviska Európskeho parlamentu, prvé čítanie:	20. apríla 2004
Dátum prijatia spoločnej pozície:	9. december 2004

2- HLAVNÝ CIEĽ NÁVRHU KOMISIE

Smernica Rady 88/599/EHS z 29. novembra 1988 stanovila spoločné minimálne úrovne vykonávania na dobu jazdy v cestnej doprave a pravidlá na dobu odpočinku obsiahnuté v nariadení (EHS) č. 3820/85, v zásade 1 % z dní odpracovaných vodičmi vozidiel patriacimi do oblasti pôsobnosti nariadenia a minimálne 2 spoločné kontroly ročne vykonané dvoma alebo viacerými vykonávacími orgánmi členského štátu. Liberalizácia v sektore cestnej dopravy, nástup jednotného trhu, následný nárast cestnej dopravy ako dominantného spôsobu vnútroštátnej dopravy a dravá konkurencia, ktorá vládne v danom sektore, si zasluhujú lepšie presadzovanie sociálnych pravidiel Spoločenstva.

Majúc túto skutočnosť na zreteli, Komisia predložila návrh zvýšiť počet kontrol, zlepšiť ich kvalitu a venovať sa otázke harmonizovaného prístupu k porušovaniam a k sankciám.

Pokiaľ ide o zvýšenie počtu kontrol, Komisia navrhla zvýšiť minimálne percento na 3 % okamžite, pričom vyššie percento týchto kontrol sa bude vykonávať v areáli (najmenej 50 % v protiklade so súčasnými 25 %) a taktiež zvýšené minimálne percento kontrol vykonávaných na krajnici (minimálne 30 % v protiklade so súčasnými 15%). Pokiaľ ide o spoločné kontroly, Komisia navrhla zvýšiť minimum z dvoch kontrol na šesť ročne s cieľom stimulovať spoluprácu a výmenu osvedčených postupov v danej oblasti medzi vykonávacími orgánmi.

S cieľom zvýšiť kvalitu vykonávacích činností Komisia navrhla pre vykonávacích pracovníkov minimálny výcvik a vybavenie, vypracovanie a implementáciu národnej stratégie

vykonávania členskými štátmi, vymenovanie koordinujúceho orgánu na kontrolu tejto stratégie a na spájanie sa s vykonávacími orgánmi iných členských štátov. Pokiaľ ide o cestnú infraštruktúru, musia sa vytvoriť dostatočné parkovacie plochy umožňujúce vodičom odpočinúť si a uľahčiť kontroly na krajnici. Pokiaľ ide o spoluprácu medzi vykonávajúcimi orgánmi členského štátu, bude zriadený výbor, ktorý umožní výmenu osvedčených postupov, vypracuje spoločné pravidlá posudzovania rizík podnikov s cieľom zamerať sa na vykonávacie operácie, odsúhlasí jednotnú dokumentáciu týkajúcu sa dokladu o chorobe a ročnej dovolenke a kritériá pre spoločnú elektronickú výmenu informácií a správ. Taktiež sa plánovali spoločné výcvikové kurzy.

Pokiaľ ide o spoločný prístup k porušeniam a k sankciám, Komisia navrhla, aby členské štáty sprístupnili svojim vykonávacím orgánom dočasnú imobilizáciu vozidla spolu s ostatnými špecifikovanými sankciami. Boli navrhnuté proporcionálne finančné sankcie pre tých účastníkov dočasného reťazca, u ktorých nedodržanie týchto pravidiel viedlo k ziskom. Bol zostavený zoznam závažných porušení, u ktorých členské štáty museli oznamovať uvedené sankcie. Komisia vypracuje potom správu, ktorá bude analyzovať pokuty stanovené pre rôzne porušenia a s definitívnou platnosťou rozhodne o miere, do akej musia byť harmonizované.

3- PRIPOMIENKY K SPOLOČNEJ POZÍCIÍ

Rada vykonala niekoľko podstatných zmien týkajúcich sa návrhu Komisie, ktoré sú z väčšej časti prijateľné, keďže zabezpečujú v konečnom dôsledku splnenie jeho cieľov.

Prvá sa týka ustanovení o sankciách a závažných porušeníach. Rada prijala ustanovenia týkajúce sa imobilizácie vozidiel, rozsahu sankcií dostupných príslušným orgánom, ako aj spoluzodpovednosti a príslušných finančných sankcií pre dopravný reťazec za porušenia a vložila ich do sesterského návrhu nariadenia o dobách jazdenia a obdobiach odpočinku, ktoré nahradí súčasné nariadenie (EHS) 3820/85. Keďže tieto otázky sa týkajú viac porušení ustanovení nariadenia a lepšie sa hodia do tohto návrhu, Komisia je spokojná s tým, že sa tam nachádzajú. Navyše, keďže ustanovenia nariadenia sú priamo uplatniteľné, pri ich implementácii bude zachovaná vyššia miera jednotnosti. Komisia ľutuje, že Rada nepovažovala však za vhodné zahrnúť spoločnú definíciu závažných porušení sociálnych pravidiel. Toto má za následok, že následný článok vyžadujúci od Komisie, aby nahlasovala sankcie pre členské štáty za závažné priestupky, je menej účelovo zameraný.

Druhou zmenou je spojenie nárastu celkového minimálneho percenta kontrol, ako aj väčšieho minimálneho podielu kontrol, ktoré sa musia vykonávať v areáli alebo na krajnici, so zavedením digitálneho tachografu. Z tohto dôvodu Rada navrhla etapovitý nárast, v prvom rade úmerne minimálnemu počtu kontrol, ktoré sa musia vykonávať na krajnici alebo v areáli od 1. 1. 2008, a v druhom rade, pokiaľ ide o nárast minimálnych úrovni kontroly od 1. 1. 2009 počínajúc. Posuv na minimum 3 % už nie je bezprostredný, keďže Komisia navrhla až od roku 2011, dočasnú prechodnú etapu 2 % iba od 1. 1. 2009. Vzhľadom na skutočnosť, že niektoré členské štáty už v súčasnosti kontrolujú viac ako 2 % bez výhod, ktoré prináša digitálny tachograf, toto dokazuje nedostatok úsilia zo strany členských štátov. Komisia je však pripravená vyrovnať sa s dlhodobým oneskorením, majú na zreteli skutočnosť, že vzhľadom na takéto dlhé obdobie zavádzania budú všetky členské štáty schopné zorganizovať sa tak, aby ľahko splnili zvyšujúce sa minimálne požiadavky. Rada taktiež limitovala na 4 % akýkoľvek ďalší možný nárast minimálneho percenta kontrol prostredníctvom komitológie za podmienky, že by k nemu mohlo dôjsť až od roku 2013, a ak bude viac ako 90 % kontrolovaných vozidiel vybavených digitálnym tachografom. Na rozdiel od návrhu Komisie,

toto ustanovenie stanovuje strop ďalšieho nárastu na základe komitológie. To však naznačuje ochotu Rady zvažovať vyššie úrovne vykonávania a do tej miery to treba uvítať ako pozitívny, hoci oneskorený signál týkajúci sa záväzku vykonávania. Je pravdepodobné, že do roku 2013 bude podmienka týkajúca sa digitálnych tachografov splnená. Z tohto dôvodu členské štáty v rámci článku 3 doplnili, že štatistické údaje o druhu použitého tachografu sa musia zhromažďovať počas trvania kontrol a že takéto kontroly nesmú diskriminovať na základe použitého tachografu.

Konečnou hlavnou zmenou je vyňatie vykonávania sektorových pravidiel o pracovnej dobe v smernici 2002/15/ES z oblasti pôsobnosti navrhovanej smernice. Keďže Komisia nevidela žiadnu logiku smernice zameranej na zvýšený výkon sociálnych pravidiel Spoločenstva, ktorá vylúčila niektoré základné sociálne prvky, zoči voči opozícii zo strany väčšiny členských štátov a s cieľom uľahčiť dohodu o materiály v rámci Rady, Komisia súhlasila s vyňatím týchto pravidiel z návrhu.

Navyše, Rada rozlišovala medzi na jednej strane vymenovaním koordinujúceho orgánu pre medzinárodný styk za účelom zhromažďovania štatistických údajov o vykonávaní od príslušných kompetentných orgánov a spojenia s ich oponentmi v iných členských štátoch, a na druhej strane nepovinného koordinujúceho orgánu, ktorý vypracuje a bude dozerat' na implementáciu národnej stratégie vykonávania. U niektorých členských štátov môžu tieto dve funkcie vykonávať dve rôzne organizácie. Komisia víta záväzok k národnej stratégii vykonávania a mieru koordinácie medzi príslušnými orgánmi, aspoň vo vzťahoch s inými členskými štátmi a Komisiou.

Komisia akceptovala v celom rozsahu alebo len sčasti dvadsaťjeden z tridsaťosem zmien a doplnkov navrhnutých Európskym parlamentom vo svojom prvom čítaní. Rada zahrnula osem, tak ako existujú, v zásade alebo sčasti, do svojej spoločnej pozície. Zatiaľ čo nevydala zmenený a doplnený návrh po prvom čítaní v Parlamente, Komisia objasnila Rade počas diskusií v tejto inštitúcii, tie parlamentárne zmeny a doplnky, ktoré podporuje, a tie, ktoré zamietla a dôvody svojho postoja.

4- PODROBNÉ PRIPOMIENKY KOMISIE

4.1. Zmeny a doplnky akceptované Komisiou a začlenené do spoločnej pozície úplne alebo len čiastočne

Nižšie uvedené odkazy sa týkajú úvodných častí a článkov spoločnej pozície.

Zmena a doplnok 3. Znenie tejto zmeny a doplnku odzrkadľuje cieľ kľúčových sociálnych nástrojov, pre ktoré sa stanovujú vykonávacie opatrenia touto smernicou. Rada ho vložila do úvodnej časti 1 v mierne pozmenenej forme.

Zmena a doplnok 12 (časť). Zmena a doplnok zabezpečuje konzistentnosť názvu a cieľa navrhovanej smernice. Toto hľadisko je zahrnuté v spoločnej pozícii.

Zmena a doplnok 21. Štatistické údaje zozbierané po kontrolách budú teraz zahŕňať aj typ použitého tachografu s cieľom zamedziť diskriminácii a pomôžu určiť, či bola splnená podmienka ďalšieho zvyšovania percenta kontrol uvedených v druhom odseku článku 2. Komisia mohla taktiež akceptovať zahrnutie krajiny registrácie, toto však nebolo zahrnuté do spoločnej pozície.

Zmena a doplnok 42. V prílohe I, časť A, Komisia akceptuje, že kontroly na krajnici môžu vzťahovať tak na týždenné štrnásťdňové doby jazdenia ako aj na týždenné doby odpočinku. Zatiaľ čo však Rada pre dopravu dosiahla politickú dohodu o zmenenom a doplnenom návrhu Komisie o dobách jazdenia a obdobiach odpočinku 11. júna 2004, v ktorom je stanovený týždenný limit jazdenia, spoločná pozícia k vykonávaniu týchto pravidiel nestanovuje kontrolu tohto nového limitu na krajnici. Počíta sa iba so zahrnutím kontrol týždenných dôb odpočinku na krajnici. Pokiaľ ide o kontroly doby jazdenia, pre Komisiu je to významná zmeškaná príležitosť.

4.2. Zmeny a doplnky akceptované Komisiou a nezačlenené do spoločnej pozície

Zmena a doplnok 5. Zmena a doplnok 5 si stanovuje za cieľ interoperabilitu národných monitorovacích systémov. Komisia to v zásade prijala vzhľadom na koordináciu v EÚ. Zatiaľ čo spoločná pozícia Rady neobsahuje žiadny odkaz na interoperabilitu; ponecháva si otvorenú možnosť byť súčasťou nižšej inštalácie nového výboru, ktorý sa musí zriadiť podľa článku 13.

Zmeny a doplnky 6, 7, 20, 63 a 29 (čiast). Snahou týchto zmien a doplnkov je posilnenie cieľa návrhu použitím presnejšieho jazyka. Spoločná pozícia však zachováva pôvodné znenie návrhu.

Zmena a doplnok 19 (časť). Zmena a doplnok kladie na vykonávacie orgány členského štátu požiadavku zabezpečiť vyvážený prístup ku kontrolám v areáli podnikov tak, že sa výslovne stanoví že minimálne 50 % kontrol sa musí týkať malých a stredných podnikov. Spoločná pozícia neukladá túto povinnosť.

Zmena a doplnok 24 (časť). Táto zmena a doplnok navrhuje rôzne príklady kedy treba prijať opatrenia na vytvorenie kontrolných bodov. Komisia podporila celkovú formuláciu týkajúcu sa iných „bezpečných miest“. Spoločná pozícia uprednostňuje nevypracovávať predpis pre kontrolné body.

Zmena a doplnok 26. Cieľom zmeny a doplnku je zabezpečiť, aby spiaci vodiči neboli zbytočne rušení kontrolami. Zatiaľ čo Rada sympatizovala s týmto zámerom v tejto zmene a doplnku, považovala ho za príliš problematický v praxi.

Zmena a doplnok 28. Zmena a doplnok zdôrazňuje, že pokiaľ ide o vzájomnú pomoc medzi členskými štátmi, potenciálne porušenia prešetrí členský štát zistenia prostredníctvom kontroly v areáli príslušného podniku. Spoločná pozícia zachováva pôvodné znenie, keďže Rada usúdila, že článok 6 ods. 4 sa vzťahuje na túto otázku.

Zmena a doplnok 31. Zmena a doplnok ukladá členským štátom povinnosť uverejniť zozbierané údaje. Rada dospela k záveru, že dvojročná správa Komisie, obsahujúca špecifické údaje zo strany členských štátov, bola dostačujúca.

Zmena a doplnok 32. Snahou zmeny a doplnku je zabezpečiť, aby bola každá sankcia, vrátane dočasnej imobilizácie vozidla, vykonaná bez diskriminácie. Rada preniesla článok o sankciách a imobilizácii do sesterského návrhu o dobách jazdenia a dobách odpočinku, kde je v spoločnej pozícii k tomuto návrhu v článku 19 ods. 1 zahrnutie nediskriminácie v rámci charakteristík sankcií, ktoré sa majú používať.

Zmeny a doplnky 35 – 37. Snahou prvej zmeny a doplnku je byť kompletnejším v tom, čo predstavuje závažný priestupok proti ustanoveniu o maximálnej pracovnej dobe v rámci smernice 2002/15/ES. Rada sa rozhodla odstrániť túto smernicu z uplatňovania návrhu a taktiež vypustiť akýkoľvek spoločný zoznam závažných priestupkov. Z toho dôvodu odpadá aj odkaz na tých, ktorých sa zoznam týka, ako je dátum oznámenia špecifických sankcií. Spoločná pozícia k sesterskému návrhu o dobe jazdenia a dobe odpočinku však v článkoch 19 ods. 1 a 27 výslovne stanovuje, že členské štáty musia informovať Komisiu o svojich pravidlách sankcionovania do jedného roka.

Zmena a doplnok 39. Zmena a doplnok rozvádza charakter správy Komisie o sankciách. Spoločná pozícia ponecháva holú požiadavku na správu o závažných sankciách, zatiaľ čo ruší spoločný zoznam závažných sankcií.

Zmena a doplnok 40. Zmena a doplnok umožňuje Komisii flexibilitu uverejňovania smerníc o vykonávacích postupoch v samostatnom dokumente mimo svojej bežnej dvojročnej správy. Spoločná pozícia si zachováva pôvodné znenie.

4.3. Zmeny a doplnky zamietnuté Komisiou, ale včlenené do spoločnej pozície

Zmena a doplnok 19 (časť). Zmena a doplnok sa vracia k súčasnej situácii, keď sa 15 % súčasného minimálneho percenta odpracovaných dní musí skontrolovať na krajnici. Spoločná pozícia to odzrkadľuje len dočasne, keďže po 1. 1. 2008 nastane posun na minimálne 30 %.

Zmena a doplnok 23 (časť). Spoločná pozícia obsahuje požiadavku pre členské štáty uchovávať záznamy zozbieraných údajov za predchádzajúci rok.

Zmena a doplnok 27. Spoločná pozícia zakazuje diskrimináciu pri cestných kontrolách na základe toho, či sú vozidlá vybavené analógovým alebo digitálnym tachografom.

4.4. Zmeny a doplnky zamietnuté Komisiou a nevčlenené do spoločnej pozície

Zmeny a doplnky 1, 15, 34 a 66. Tieto zmeny a doplnky požadujú, aby súčasťou kontrol bola kontrola oprávnení vodičov tretej krajiny. Príslušné nariadenie však už predpisuje pre členské štáty požiadavku na rozsiahlejšie kontroly.

Zmena a doplnok 11. Zmena a doplnok požaduje odkaz na nové nariadenie navrhnuté ako náhrada za súčasné nariadenie (EHS) 3820/85. Toto je však zbytočné, keďže po prijatí sa bude odkaz na posledne uvedené nariadenie chápať ako odkaz na nové nariadenie.

Zmena a doplnok 13, 14 a 16. Tieto zmeny a doplnky zahŕňajú definíciu vodiča a vzťahu medzi pravidlami AETR a Spoločenstva pre dobu jazdenia a obdobia odpočinku. Spoločná pozícia k sesterskému návrhu o dobách jazdenia a obdobia odpočinku stanovila inú definíciu a vzťah. Tieto budú platiť pre návrh na vykonávanie.

Zmeny a doplnky 18, 30, 41. Tieto zmeny a doplnky sú procedurálne alebo inštitucionálne nesprávne. Zvýšenie percenta odpracovaných dní, ktoré sa majú kontrolovať, nemôže povoliť samotná Komisia a Parlament; jednoznačný jednotný výklad pravidiel nemôžu podať jednotlivé členské štáty, môže sa tak stať len na základe Spoločenstva; legislatívne ustanovenia o komitológii neumožňujú legálnu požiadavku na zastupovanie sociálneho partnera.

Zmeny a doplnky 22, 25. Požiadavka na zachovanie tejto úrovne podrobností údajov v záznamoch o kontrolách sa javí neprimeraná. Podobne, požadovanie rovnováhy v intenzite kontrol medzi lokalitami sa javí príliš nariaďujúce.

Zmena a doplnok 33. Vzájomná pomoc medzi členskými štátmi pri ukladaní pokút za zistené porušenia bola nahradená zavedením extrateritoriality pre sankcie v sesterskom návrhu o dobách jazdenia a obdobiach odpočinku.

Zmena a doplnok 38. Komisia nesmie byť viazaná predložením návrhu na harmonizáciu sankcií pred výsledkom správy o sankciách.

5- ZÁVER

Zatiaľ čo by bola preferovala zahrnutie vykonávania pravidiel o pracovnej dobe, spoločného zoznamu závažných porušení a predchádzajúceho zvýšenia minimálnych stupňov kontroly, Komisia je toho názoru, že spoločná pozícia prijatá 9.12.2004 kvalifikovanou väčšinou v značnej miere sleduje ciele a prístup k jej návrhu a môže to teda podporiť.