

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006“

[KOM(2011) 451 v konečnom znení – 2011/0196 (COD)]

(2012/C 43/18)

Spravodajca: **Jan SIMONS**

Rada Európskej únie (1. septembra 2011) a Európsky parlament (29. septembra 2011) sa rozhodli podľa článkov 91 a 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006“

KOM(2011) 451 v konečnom znení – 2011/0196 (COD).

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 23. novembra 2011.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 476. plenárnom zasadnutí 7. a 8. decembra 2011 (schôdza zo 7. decembra 2011.) prijal 136 hlasmi za, pričom 1 člen hlasoval proti a 4 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 Výbor vo všeobecnosti víta návrh nariadenia, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a nariadenie (ES) č. 561/2006, ktorým sa stanovujú pravidlá o časoch vedenia motorového vozidla a dobách odpočinku vodičov motorových vozidiel, pretože sa tým zlepšuje bezpečnosť cestnej premávky, pracovné podmienky vodičov a vytvára sa spravodlivá hospodárska súťaž dopravcov v cestnej doprave.

1.2 Výbor kladne hodnotí snahu Komisie spojiť funkcie karty vodiča s vodičským preukazom, čím sa má zvýšiť bezpečnosť a zmenšiť administratívne zaťaženie v miere zodpovedajúcej praktickým možnostiam. To isté platí o možnosti uvedenej v článku 6 integrovať digitálny tachograf do inteligentných dopravných systémov (ITS), čo by aplikáciám ITS umožnilo ľahší prístup k zaznamenaným alebo vytvoreným údajom.

1.3 Rovnako môže výbor súhlasiť s možnosťou, ktorá sa vytvorí týmito navrhovanými zmenami a doplneniami, aby tachograf mohol na účely kontroly komunikovať na diaľku, takže vodiči, ktorí dodržiavajú pravidlá, sa vyhnú cieľným kontrolám.

1.4 Výbor vzal s uspokojením na vedomie navrhované články 7 až 16 o typovom schválení. Považuje ich za vynikajúci príklad toho, ako je možné jednoznačne a úplne opísať úlohy, ktoré musia členské štáty plniť na základe európskych právnych predpisov.

1.5 V článku 19 ods. 4 Komisia navrhuje obmedziť vlastným dielňam podnikov prístup na trh v celej Európe na digitálne tachografy vozidiel iných dopravných podnikov, aby sa zabránilo konfliktu záujmov, hoci existenciu takýchto konfliktov nijako nepreukazuje. Najmä vzhľadom na zvyšovanie nákladov, ktoré takéto obmedzenie trhu môže priniesť, by v zmysle prvej vety odseku 4 mal každý členský štát mať možnosť rozhodnúť v prípade potreby o tomto obmedzení, pričom by nezávislý uznaný orgán vydal na tieto opravy a toto ciachovanie záruku zhody.

1.6 Pokiaľ ide o zodpovednosť za porušenie nariadenia, Komisia navrhuje brať na zodpovednosť dopravný podnik s možnosťou zvážiť dôkazy o tom, že dopravný podnik nemožno rozumne brať na zodpovednosť za porušenie, ku ktorému došlo. Podľa názoru výboru je toto ustanovenie primerané.

1.7 Pri zmenách a doplneniach nariadenia a jeho príloh v budúcnosti by sa podľa názoru EHSV mal prizvať výbor spomínaný v článku 40 a sociálni partneri.

1.8 Podľa výboru možno budúca komunikácia cez európsky satelit umožní iné kontrolné mechanizmy, ktoré budú z dlhodobého hľadiska lacnejšie, spoľahlivejšie, budú zaberáť menej priestoru v kabíne vozidla, a takisto budú uľahčovať kontrolu. Výbor žiada Komisiu, aby preskúmala, či by sa napríklad pomocou špecializovaného programového vybavenia palubného počítača, ktorý už mnohé nákladné automobily majú, nedali dosiahnuť kvalitatívne rovnaké alebo dokonca lepšie výsledky ako s digitálnym tachografom.

2. Úvod

2.1 Komisia 19. júla 2011 predložila návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 [KOM(2011) 451 v konečnom znení]. Európsky parlament a Rada v súlade s článkom 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie požiadali Európsky hospodársky a sociálny výbor o vypracovanie stanoviska k návrhu.

2.2 Výbor ochotne prijíma túto žiadosť, keďže spolu s Komisiou zastáva názor, že zlepšenie tachografového systému a jeho kontroly je dôležité z viacerých dôvodov:

2.3 systém zlepšuje bezpečnosť cestnej premávky, lebo umožňuje lepšie sledovanie časov vedenia motorového vozidla a dobô odpočinku vodičov v cestnej doprave;

2.4 systém prispieva k lepším pracovným podmienkam vodičov;

2.5 systém by prispel k vytvoreniu spravodlivej hospodárskej súťaže dopravcov v cestnej doprave;

2.6 nákladové zefektívnenie tachografov je v súlade so stratégiou Komisie ďalej integrovať dopravný trh a urobiť cestnú dopravu bezpečnejšou, efektívnejšou a konkurencieschopnejšou, ako sa uvádza v bielej knihe o doprave z 28. marca 2011;

2.7 v praxi používa približne 6 miliónov vodičov ešte stále dva druhy tachografov: vo vozidlách, ktoré boli uvedené na trh pred 1. májom 2006 sa ešte od roku 1985 používajú analógové tachografy, kým vozidlá, ktoré boli uvedené na trh od 1. mája 2006 musia byť vybavené digitálnym tachografom.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 Výbor vo všeobecnosti víta návrh nariadenia, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a nariadenie (ES) č. 561/2006, ktorým sa stanovujú pravidlá o časoch vedenia motorového vozidla a dobách odpočinku vodičov motorových vozidiel. Výbor sa stotožňuje predovšetkým s cieľmi, pretože konkrétne navrhované zmeny a doplnenia majú zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a pracovné podmienky vodičov a vytvoriť spravodlivú hospodársku súťaž dopravcov v cestnej doprave.

3.2 Komisia v článku 27 predloženého návrhu nariadenia navrhuje spojiť funkcie karty vodiča s vodičským preukazom, čím sa má zvýšiť bezpečnosť systému a značne zmenšiť administratívne zaťaženie. Vodiči by potom mali byť menej naklonení používaniu svojho vodičského preukazu na nekalé praktiky. Zámerom je čiastočne zmeniť a doplniť smernicu o vodičských preukazoch (smernica 2006/126/ES) súčasne s predkladaným návrhom nariadenia. Výbor sa s tým súhlasí v takom rozsahu, v akom je táto možnosť uskutočniteľná v praxi.

3.3 Výbor vzal s uspokojením na vedomie navrhované články 7 až 16 o typovom schválení. Považuje ich za vynikajúci príklad toho, ako je možné jednoznačne a úplne opísať úlohy, ktoré musia členské štáty plniť na základe európskych právnych predpisov.

4. Konkrétne pripomienky

4.1 Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti (článok 3), nielenže sa poukazuje na rozsah pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 s jeho ustanoveniami sociálnej povahy, ale členské štáty dostávajú v odseku 4 aj možnosť nechať vybaviť záznamovým zariadením všetky vozidlá, teda aj vozidlá pod 3,5 tony. Výbor s tým súhlasí.

4.2 Podľa predloženého nariadenia sa má umožniť diaľková komunikácia z tachografu na kontrolné účely, čím kontrolné orgány dostanú určité údaje o dodržiavaní pravidiel pred zastavením vozidla na cestnú kontrolu. Využitím tejto možnosti sa vodiči, ktorí dodržiavajú pravidlá, na cestách vyhnú cieľovým kontrolám. Výbor súhlasí s týmto prístupom uvedeným v článku 5.

4.2.1 EHSV upozorňuje na hlavnú problematiku ochrany údajov, ktorú zdôraznil Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov 6. októbra 2011 (EDPS/11/9), že treba v tomto odvetví zabrániť vývoju riešení narušujúcich súkromie, keď chýbajú jednoznačné podmienky upravujúce využívanie a ukladanie údajov o vodičovi, kým nedôjde k aktualizácii technických špecifikácií.

4.3 Po 48 mesiacoch po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia má byť možné automatické zaznamenávanie presnej polohy vozidiel prostredníctvom globálneho navigačného satelitného systému (GNSS). Podľa Komisie tak kontrolné orgány dostanú viac informácií, ktoré umožňujú kontrolu dodržiavania predpisov sociálnej povahy. Táto možnosť je obsiahnutá v článku 4. EHSV si vie predstaviť, že v spolupráci s Komisiou pritom bude zohrávať úlohu výbor ustanovený v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011 a spomínaný v článku 40.

4.4 EHSV kladne vníma možnosť dospieť k prepojeniu digitálneho tachografu s inteligentnými dopravnými systémami, ktorá je ustanovená v článku 6, čím budú mať ostatné aplikácie inteligentných dopravných systémov jednoduchší prístup k údajom, ktoré zaznamenáva a vytvára digitálny tachograf.

4.5 Ustanoveniami článku 19 ods. 4. by Komisia chcela zvýšiť spoľahlivosť dielni sprísnením právneho rámca na ich schvaľovanie. Jedným z návrhov je, aby väčšie dopravné podniky, ktoré majú vlastné dielne na opravu a ciachovanie digitálnych tachografov, nemohli tieto činnosti vykonávať na vlastných vozidlách. Má sa tak zabrániť možnému konfliktu záujmov. Najmä vzhľadom na zvyšovanie nákladov, ktoré takéto obmedzenie trhu môže priniesť, by v zmysle prvej vety odseku 4 mal každý členský štát mať možnosť rozhodnúť v prípade potreby o tomto druhu obmedzenia, pričom by nezávislý uznaný orgán vydal na tieto opravy a toto ciachovanie záruku zhody.

4.6 Podľa článku 29 bude za porušenie nariadenia spôsobené vodičom podniku zodpovedať dopravný podnik, pričom bude možnosť preukázať, že dopravný podnik nemožno rozumne brať na zodpovednosť za porušenie, ku ktorému došlo. Výbor môže s takouto úpravou zodpovednosti súhlasiť.

4.7 Výbor sa súhlasí so znením článkov 30 až 36, ako ich navrhuje Komisia. Tieto články obsahujú ustanovenia o používaní kariet vodiča, záznamových listov a ostatných dokladov, ktoré musí mať vodič pri sebe, a odbornej príprave úradníkov poverených kontrolou. Výbor kladne hodnotí hlavne tento posledný aspekt. Práve tým sa budú môcť právne predpisy EÚ harmonizovanejšie a účinnejšie uplatňovať.

4.8 V článku 37 navrhuje Komisia sankcie. V jeho odseku 3 Komisia uvádza, že sankcie stanovené členskými štátmi za závažné porušenia vymedzené v smernici 2009/5/ES musia byť najvyššími kategóriami sankcií uplatniteľnými v členskom štáte za porušenie právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy. Výbor v tom súhlasí s Komisiou.

4.9 V článkoch 38 až 40 Komisia navrhuje, aby mala právomoc prispôbovať prílohy I, IB a II technickému pokroku. EHSV sa vyslovuje za to, aby návrhy úprav robil výbor uvedený v článku 40 a aby na rokovania výboru boli pozývaní sociálni partneri.

4.10 Výbor sa vyjadruje kladne k návrhu Komisie zriadiť fórum pre tachografy, ako sa uvádza v článku 41, pričom účastníkmi by boli odborníci z členských štátov aj z krajín Európskej dohody o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (dohoda AETR). Zosúladiť by sa tým pravidlá technického vyhotovenia v krajinách EÚ a v krajinách AETR.

4.11 Predkladaným návrhom sa Komisia pridáva svojho cieľa, ktorým je navrhovanie technických zlepšení týkajúcich sa digitálneho tachografu. Výbor si kladie otázku, či budúca komunikácia cez európsky satelit neumožní iné kontrolné mechanizmy, ktoré budú z dlhodobého hľadiska lacnejšie, spoľahlivejšie, budú zberať menej priestoru v kabíne vozidla, a takisto budú uľahčovať kontrolu. Výbor navrhuje Komisii, aby preskúmala, či by sa napríklad pomocou špecializovaného programového vybavenia palubného počítača, ktorý už mnohé nákladné automobily majú, nedali dosiahnuť kvalitatívne

rovnaké alebo dokonca lepšie výsledky ako s digitálnym tachografom. Výbor si pritom predstavuje, že rozličné úlohy, ktoré vyplývajú z právnych predpisov a požiadaviek podnikového riadenia bude plniť jediné zariadenie umiestnené v kabíne nákladného automobilu.

4.12 Zdá sa, že nariadením (ES) č. 561/2006, ktoré priamo platí vo všetkých členských štátoch, a potom ani šiestimi, navyše nezáväznými usmerneniami o rozličných bodoch interpretácie, vypracovanými kontrolnými orgánmi a pre kontrolné orgány, sa zatiaľ nezjednotili všetky rozličné interpretácie vykonávania nariadenia týmito kontrolnými orgánmi. Výbor odporúča odstrániť rozdiely najlepšie ešte pred účinnosťou nového zmeneného a doplneného nariadenia, ktorej začiatok sa neočakáva skôr, než o dva roky, aby sa vykonávanie kontrol naozaj zjednotilo.

4.13 Výbor má ešte tri pripomienky. Netýkajú sa síce návrhov terajších dvoch nariadení a neskôr ešte návrhu tretieho nariadenia, pri ktorých sa chystajú zmeny, možno ich však podľa jeho názoru bez obáv zahrnúť do tohto stanoviska.

4.13.1 Zabudovanie snímačov hmotnosti by mohlo signalizovať preťaženie, čo by bolo výhodné tak pre dopravcu, ako aj pre kontrolné orgány.

4.13.2 Výbor navrhuje, aby digitálne záznamové zariadenie slúžilo aj na registrovanie miesta počiatku a konca jazdy prostredníctvom satelitu GNSS. Zlepšilo by to kontrolu kabotáže členskými štátmi. Prítom však treba pripomenúť, že neobmedzená kabotáž bude povolená od roku 2014, ak nie dokonca skôr, ako sa to uvádza v bielej knihe z roku 2011, s čím výbor takisto súhlasí.

4.13.3 Výbor sa vždy zasadzoval za zosúladenie a jednotné uplatňovanie pravidiel pre cezhraničnú dopravu. Tieto prvky zohrávajú významnú úlohu, veď spravodlivá hospodárska súťaž dopravcov v cestnej doprave je možná iba vtedy, keď budú pravidlá a kontrola ich dodržiavania v EÚ všade rovnaké. Odhliadnuc od niektorých kritických pripomienok uvedených v tomto stanovisku sú návrhy obsiahnuté v nariadení príkladom, ako možno dosiahnuť jednotnosť. Výbor žiada, aby sa tomu venovala rovnaká pozornosť pri príprave budúcich právnych predpisov, či už nových alebo zmenených.

V Bruseli 7. decembra 2011

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Staffan NILSSON