



V Bruseli 14.4.2014
COM(2014) 222 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o stave trhu cestnej dopravy v Únii

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o stave trhu cestnej dopravy v Únii

1. ÚVOD

Podľa článku 17 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1072/2009 o prístupe nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh¹:

„Do konca roka 2013 Komisia vypracuje správu o stave trhu cestnej dopravy Spoločenstva. Správa bude obsahovať analýzu situácie na trhu vrátane zhodnotenia účinnosti kontrol, analýzu vývoja podmienok zamestnávania v povolani, ako aj zhodnotenie, či harmonizácia pravidiel v oblastiach, ako je napríklad presadzovanie, poplatky za používanie ciest a právne predpisy v sociálnej oblasti a v oblasti bezpečnosti, pokročili do takej miery, že možno uvažovať o ďalšom otvorení domácich trhov cestnej dopravy vrátane kabotáže.“

Predmetná správa je odpoveďou na túto požiadavku. Sú v nej zhromaždené dôkazy z viacerých štúdií² a využívajú sa tu štatistické údaje o cestnej nákladnej doprave zhromaždené Eurostatom³, ako aj informácie o presadzovaní predpisov v sociálnej oblasti⁴ v cestnej nákladnej doprave zhromaždené od členských štátov. Táto správa takisto vychádza zo správy skupiny na vysokej úrovni o rozvoji trhu nákladnej cestnej dopravy EÚ z 19. júna 2012⁵. Zohľadňujú sa v nej aj výsledky rozsiahlej konzultácie so zainteresovanými stranami, ktorá sa uskutočnila pred vypracovaním správy skupiny na vysokej úrovni a po jej vypracovaní. Na záver sa v nej reaguje na potrebu revízie nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009, ktorú Komisia identifikovala v rámci Programu REFIT⁶.

2. VÝVOJ TRHU NÁKLADNEJ CESTNEJ DOPRAVY

2.1. Činnosť nákladnej cestnej dopravy

Nákladná cestná doprava je hlavný vnútrozemský spôsob dopravy v EÚ a tvorí vyše 70 % celkovej činnosti vnútrozemskej dopravy, ako je zobrazené na obrázku č. 1. Podiel cestnej

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh, Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72 – 87.

² Najmä „Zber a analýza údajov o štruktúre odvetvia nákladnej cestnej dopravy v Európskej únii“ (AECOM 2013), „Rozvoj a vykonávanie cestnej kabotáže“ (Európsky parlament, 2013), „Poplatky a dane v nákladnej cestnej doprave. Súhrnné analýzy a dátové tabuľky 1998 – 2012“ (OECD, 2013), „Sociálne a pracovné podmienky prevádzkovateľov cestnej dopravy“ (Európsky parlament, 2013).

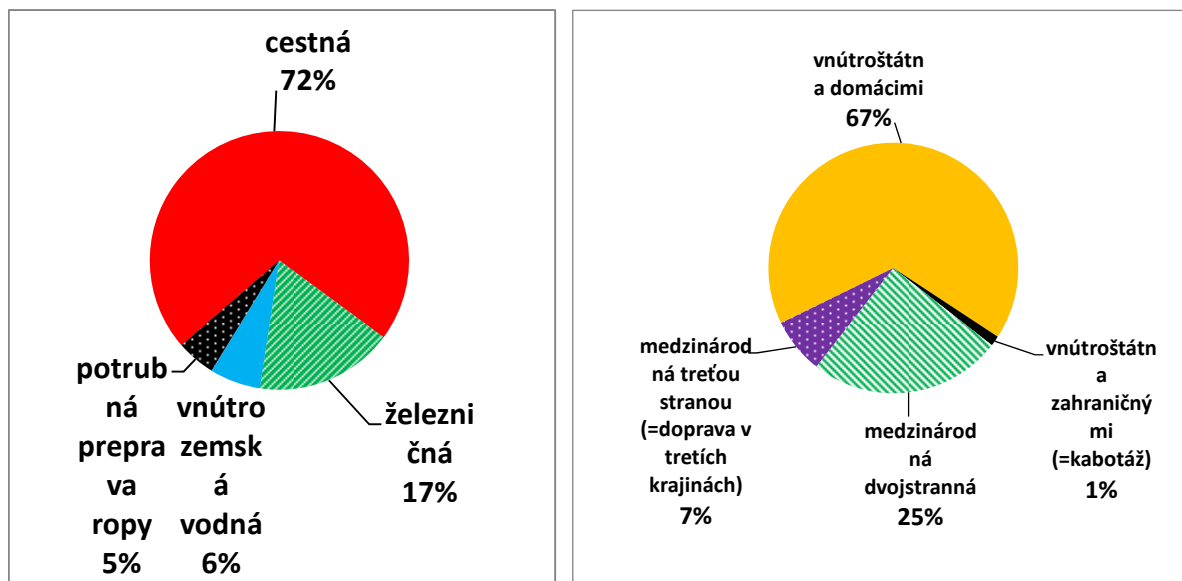
³ Z dôvodov dostupnosti údajov sa v tejto správe analyzuje vývoj na trhu nákladnej cestnej dopravy EÚ len do roku 2012. Preto sa celý text vzťahuje na EÚ-27.

⁴ T. j. nariadenie (ES) č. 561/2006 o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku vodičov z povolania; smernica 2006/22/ES o minimálnych požiadavkách na presadzovanie týchto pravidiel; nariadenie (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení a smernica 2002/15/ES o pracovnom čase mobilných pracovníkov.

⁵ Správa skupiny na vysokej úrovni o rozvoji trhu nákladnej cestnej dopravy EÚ pod vedením predsedu prof. Baylissa, jún 2012.

⁶ Regulačná vhodnosť a efektívnosť (REFIT): Výsledky a ďalšie kroky, COM(2013) 685 final.

dopravy na celkovej vnútrozemskej nákladnej doprave sa v poslednom desaťročí pohyboval na pomerne stabilnej úrovni.



Obrázok č. 1 a č. 2: Rozdelenie vnútrozemskej nákladnej doprave podľa jednotlivých druhov dopravy v EÚ-27 v roku 2012 (vľavo); cestná nákladná doprava v EÚ-27 v roku 2012 podľa typu dopravy (vpravo). Zdroj: Eurostat, GR MOVE.

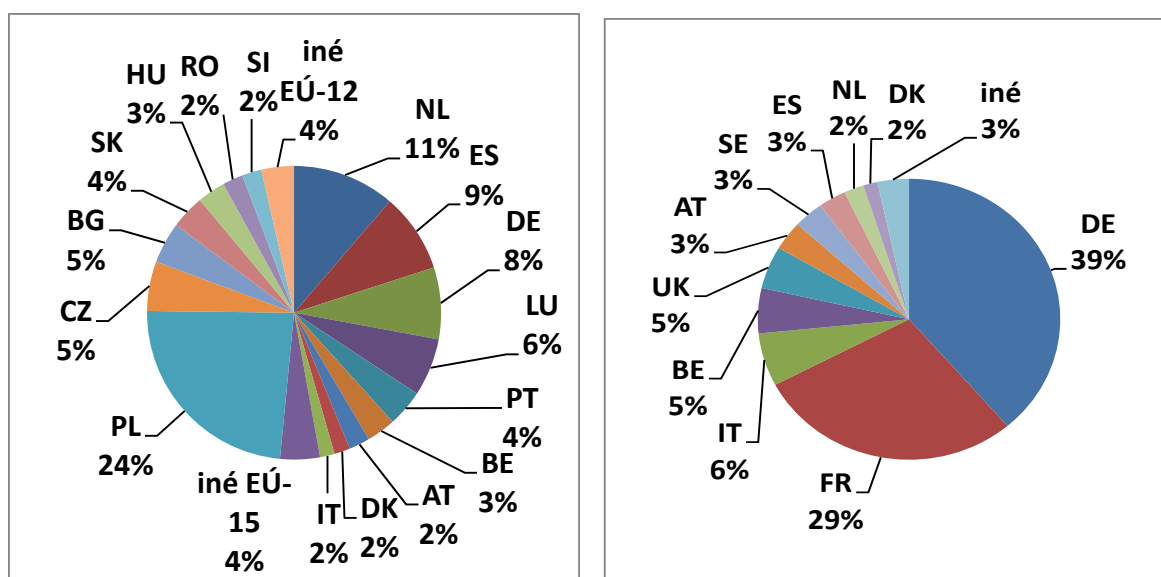
Cestná doprava vygenerovala v EÚ-27 v roku 2012 takmer 1700 miliárd tonokilometrov, čo je približne o 4 % menej ako v roku 2004 a približne o 13 % menej ako v roku s najvyššou hodnotou (2007).

Vnútroštátna doprava vykonávaná vozidlami zaregistrovanými v domácom štáte tvorila približne dve tretiny celkovej dopravnej činnosti. Vnútroštátna doprava vykonávaná vozidlami registrovanými v inom členskom štáte (t. j. kobotáž) predstavovala len niečo vyše 1 % celkovej dopravy. Podiel medzinárodnej dopravy sa v poslednom desaťročí zvýšil z 30 % z celkovej nákladnej cestnej dopravy v roku 2004 na 33 % v roku 2012. Je to znak čoraz integrovanejšieho jednotného trhu v EÚ. Štyri pätiny celkovej medzinárodnej dopravy sa vykonáva vozidlami, ktoré sú registrované buď v členskom štáte nakládky alebo v členskom štáte vykládky. Jedna pätina sa vykonáva vozidlami, ktoré sú registrované v tretej krajine (t. j. doprava v tretích krajinách), čo je nárast oproti približne jednej osmine v roku 2004. Podiel dopravy v tretích krajinách na celkovej medzinárodnej nákladnej cestnej doprave vzrástol v období od roku 2004 do roku 2012 zo 4 % na 7 % (pozri aj obrázok č. 2 vyššie).

Doprava v tretích krajinách, ktorá v období rokov 2004 až 2012 vzrástla o viac ako 80 %, je najviac sa rozvíjajúci segment trhu cestnej dopravy. Ťaží zo skutočnosti, že medzinárodná doprava je v rámci EÚ úplne liberalizovaná. Kobotážne činnosti sa takisto zvýšili (o približne 50 %), ale stále sú na pomerne nízkej úrovni. Kobotáž sa v nariadení (ES) č. 1072/2009 vymedzuje ako „vnútroštátna preprava v prenájme alebo za úhradu, ktorá sa vykonáva dočasne v hostiteľskom členskom štáte“. Je obmedzená na tri kobotážne dopravy počas siedmich dní nasledujúcich po medzinárodnej doprave. Silný nárast kobotážnej dopravy je

čiastočne spôsobený zrušením osobitných prechodných obmedzení v roku 2009 a 2012 týkajúcich sa dopravcov z väčšiny krajín, ktoré vstúpili do EÚ v rokoch 2004 a 2007.

Ako je znázornené na obrázkoch č. 3 a 4, dopravcovia z EÚ-15⁷ v absolútnom vyjadrení stále vykonávajú väčšinu kabotáže (51 %), a to prevažne v členských štátoch susediacich s členským štátom, v ktorom je vozidlo zaregistrované. Najdôležitejšie kabotážne trhy majú centrálnu polohu, sú to veľké dopravné trhy (Nemecko, Francúzsko). V siedmich z desiatich hostiteľských štátov s najvyšším podielom kabotáže vykonávajú väčšinu kabotáže vozidlá registrované v krajine z EÚ-15. Dopravcovia z EÚ-12 musia vykonávať relatívne viac dopravných činností mimo svojich domácich trhov, keďže ich vnútroštátne trhy cestnej nákladnej dopravy sú pomerne malé. Len v samotnom Francúzsku sa vykonáva viac vnútroštátnej nákladnej cestnej dopravy ako spolu v 12 členských štátoch, ktoré vstúpili do EÚ v rokoch 2004 a 2007.



Obrázok č. 3 a 4: Kabotáž v EÚ v roku 2012 podľa pôvodu vozidla (vľavo) a podľa hostiteľskej krajiny (vpravo). Zdroj: Eurostat, GR MOVE.

Približne 15 % z celkovej nákladnej cestnej dopravy v roku 2012 tvorila doprava pre vlastné potreby a zvyšných 85 % tvorila doprava v prenájme a za úhradu. Doprava v prenájme a za úhradu je doprava, ktorú vykonáva odvetvie cestnej dopravy v EÚ podľa vymedzenia v obchodnej štatistike, zatiaľ čo dopravu pre vlastné potreby vykonávajú iné hospodárske odvetvia na svoje vlastné účely. Doprava pre vlastné potreby je dôležitejšia vo vnútroštátnej doprave ako v medzinárodnej doprave.

Doprava pre vlastné potreby spravidla nie je dostupná dopravcom pôsobiacim v kabotáži alebo v doprave v tretích krajinách). V tejto súvislosti je významná len doprava v prenájme a

⁷ EÚ-15 označuje členské štáty EÚ pred 1. májom 2004; členské štáty, ktoré vstúpili do EÚ v rokoch 2004 a 2007, sú zahrnuté v EÚ-12.

za úhradu. V miere preniknutia kabotáže sa teda zohľadňuje len trhovú časť dopravy v prenájme a za úhradu. Z údajov Eurostatu vyplýva, že zahraničné vozidlá tvorili v EÚ-27 v roku 2012 priemerne 2,5 % celkového trhu vnútroštátnej dopravy v prenájme a za úhradu, zvyšných 97,5 % dopravy tvorili domáce vozidlá.

Existujú náznaky, že v údajoch Eurostatu sa podhodnotila aktuálna úroveň kabotáže, v správach členských štátov o presadzovaní sa však nevykazujú vysoké úrovne nezistenej kabotáže (pozri oddiel 4.2). Štatistické údaje Eurostatu sú navyše najobsiahlejšie a najporovnateľnejšie dostupné údaje, keďže sú výsledkom oficiálneho zberu údajov vykonávaného národnými štatistickými úradmi, ktoré tieto údaje nahlasujú Eurostatu podľa dohodnutých noriem.

2.2. Štruktúra spoločností a zamestnanosť

Trh nákladnej cestnej dopravy v EÚ tvorí približne 600 000 najmä malých podnikov s priemerným počtom štyroch zamestnancov v jednej spoločnosti. Toto číslo bolo v priebehu posledných rokov na stabilnej úrovni, keďže 80 % spoločností malo menej ako 10 zamestnancov, pričom 99 % spoločností má menej ako 50 zamestnancov. V odvetví nákladnej cestnej dopravy boli v roku 2011 zamestnané približne 3 milióny ľudí. Treba poznamenať, že tieto údaje sa vzťahujú len na spoločnosti a ľudí pôsobiacich v nákladnej cestnej doprave v prenájme a za úhradu, spoločnosti a ľudia vykonávajúci dopravu pre vlastné potreby nie sú zahrnutí. Na základe dlhodobého trendu sa ukazuje, že špeditéri a dopravní integrátori (to znamená osoba alebo spoločnosť, ktorá organizuje zásielky pre tretie strany) zohrávajú čoraz významnejšiu úlohu pri organizovaní týchto pohybov.

Ziskové marže sa počas hospodárskeho poklesu znížili v odvetví logistiky, ako aj v odvetví nákladnej cestnej dopravy. Menej ziskové činnosti sa čoraz viac zadávajú malým podnikom, čím sa zvyšuje počet článkov v logistickom reťazci⁸. Mnohé dopravné spoločnosti sa z hľadiska svojej finančnej situácie považujú za zraniteľné (podľa Banque de France až jedna tretina francúzskych cestných prepravných spoločností⁹).

Pomerne malé prekážky pre založenie dopravnej spoločnosti a vstupu na trh však znamenajú, že spoločnosti, ktoré z trhu odišli, sa naň pravidelne vracajú alebo ich nahradia nové podniky. Napriek nepriaznivému hospodárskemu prostrediu sa počet licencií Spoločenstva vydaných napríklad v Španielsku od roku 2010 do roku 2012 zvýšil (z takmer 26 000 na konci roku 2010 na vyše 27 000 na konci roku 2012). Poukazuje to na odolnú povahu odvetvia, ktoré sa očividne rýchlo prispôbuje zmenám a hospodárskemu vývoju.

Určité zainteresované strany¹⁰ tvrdia, že konkurencia zo strany dopravcov z členských štátov s nižšími nákladmi, ktorí pôsobia na domácich trhoch prostredníctvom kabotáže, viedla k zániku pracovných miest. Toto tvrdenie nie je podložené dostupnými údajmi o zamestnanosti

⁸ Zber a analýza údajov o štruktúre odvetvia nákladnej cestnej dopravy v Európskej únii, AECOM 2013.

⁹ Panorama économique et financier du transport routier en France, Banque de France, 2012.

¹⁰ Napr. ETF (Európska federácia pracovníkov v doprave), DTL (Dánske združenie dopravy a logistiky) a FNTR (Francúzska národná federácia pre cestnú dopravu).

v tomto odvetví. Zamestnanosť v odvetví nákladnej cestnej dopravy v období rokov 2005 až 2011 rástla, hoci v období od 2009 do 2010 došlo k zníženiam. Je síce potrebný ďalší prieskum ohľadne rozsahu zániku pracovných miest na úrovni členských štátov, prvotný záver však naznačuje, že tieto zníženia súvisia s hospodárskou krízou v spojení s vysokým priemerným vekom vodičov. V roku 2011 dosiahla miera zamestnanosti v odvetví nákladnej cestnej dopravy EÚ-27 opäť úroveň pred krízou. Neexistujú teda žiadne objektívne dôkazy naznačujúce, že by kobotáž, ktorá predstavuje veľmi malý percentuálny podiel na domácej doprave, mala významný vplyv na pracovné miesta vodičov nákladnej dopravy.

2.3. Vývoj produktivity

2.3.1. Produktivita práce

Ako je znázornené v tabuľke č. 1, produktivita práce v odvetví pozemnej dopravy je nižšia ako celkový hospodársky priemer a je najmenšia spomedzi všetkých druhov dopravy. Navyše je to jediný druh dopravy, v ktorom produktivita práce klesá. Potrebné sú podrobnejšie informácie o úrovniach produktivity v odvetví nákladnej cestnej dopravy. Okrem toho je potrebný ďalší prieskum na určenie vplyvu hospodárskej súťaže na úroveň produktivity práce v nákladnej cestnej doprave. Zo štúdií, ktoré sa vykonali v rámci rôznych odvetví, vyplýva, že v širšej ekonomike je produktivita práce väčšia v odvetviach otvorených medzinárodnej konkurencii (v tomto prípade medzinárodná doprava) ako v odvetviach, ktoré sú vo veľkej miere neprístupné pre medzinárodnú konkurenciu (v tomto prípade vnútroštátna doprava). Úroveň produktivity môže byť až o 15 % nižšia v odvetviach, ktoré nie sú otvorené medzinárodnej konkurencii¹¹. Možno teda predpokladať, že otvorenie vnútroštátnych trhov nákladnej cestnej dopravy pre medzinárodnú konkurenciu by prinieslo podobné zvýšenie produktivity.

Vo väčšine členských štátov sa zaznamenal pokles produktivity následkom hospodárskej krízy. To je v súlade s vývojom hospodárstva EÚ počas uvedeného obdobia. Hospodárske výstupy v období hospodárskeho poklesu klesajú rýchlejšie ako zamestnanosť, čo vedie k poklesu produktivity. Hospodárstvo EÚ ako celok zaznamenalo v období rokov 2008 – 2011 veľmi nízky nárast produktivity vo výške 0,6 %¹². Pokiaľ ide o úrovne produktivity práce, medzi jednotlivými členskými štátmi naďalej pretrvávajú výrazné rozdiely, ktoré sú podobné ako rozdiely cenových úrovní týchto členských štátov.

¹¹ Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitets Kommissionen, 2013.

¹² Vývoj v oblasti zamestnanosti a sociálnej oblasti v Európe 2012, Európska komisia.

		Pozemná doprava	Vodná doprava	Letecká doprava	Skladovanie, pomocné činnosti	Odvetvie dopravy	Hospodárstvo spolu
Produktivita práce, rok 2010	EUR na zamestnanú osobu	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Rast priemernej ročnej produktivity práce, 2001 – 2010	%	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Tabuľka č. 1: Produktivita práce v odvetví dopravy a v celom hospodárstve. Zdroj: Eurostat – národné účty a štrukturálne obchodné štatistické údaje.

2.3.2. Produktivita vozidiel

Nevyrovnanosť dopravných tokov a logistických postupov spôsobuje, že určitá miera jazd naprázdno je nevyhnutnou súčasťou nákladnej cestnej dopravy. Jazdy naprázdno by sa s ohľadom na ich nežiaduce účinky na spotrebu paliva, emisie CO₂ a náklady mali obmedziť na čo najnižšiu možnú mieru. Podiel jazd naprázdno sa v priebehu posledných rokov mierne znížil vďaka pomaly rastúcej efektívnosti organizácie dopravy. Napriek tomu však v roku 2012 tvorili jazdy naprázdno takmer jednu štvrtinu (23,2 %) všetkých vozidlokilometrov ťažkých nákladných vozidiel v EÚ¹³.

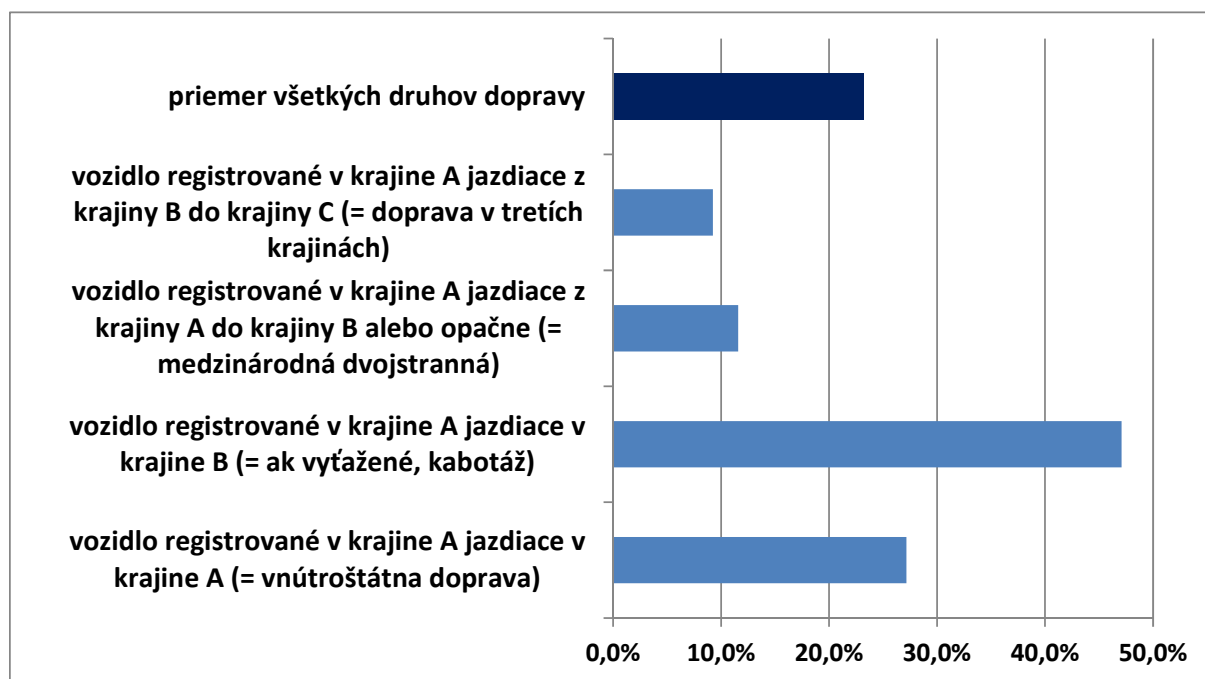
Hoci neexistuje spoľahlivý štatistický dôkaz o miere vyťaženia ostatných vozidiel, možno predpokladať, že takisto bežným javom sú čiastočne naložené vozidlá.

Miera jazd naprázdno zostáva vysoká vo vnútroštátnej doprave. Miera jazd naprázdno u domácich dopravcov vykonávajúcich vnútroštátnu dopravu tesne prekračuje 25 %. V prípade zahraničných kamiónov, ktoré uskutočňujú vnútroštátne jazdy v členskom štáte inom než v štáte registrácie, je táto miera takmer 50 %. Špecializované vozidlá (napríklad mrazený tovar prepravovaný v chladiarenských kamiónoch, tekutiny prepravované v cisternách alebo odpad prepravovaný vozidlami na zber odpadu) sú často čiastočne vyťažené alebo prázdne, keďže je náročné nájsť cesty späť pre špecializované zásielky. V rámci kabotážných jazd sa však zvyčajne prepravuje bežný náklad v plachtových prívesných vozidlách alebo kontajneroch. Vysoká miera jazd naprázdno teda pravdepodobne nie je zapríčinená náročným hľadaním nákladu na cestu späť, ktorý je dostupnejší vo všeobecnej doprave. Preto sa zdá, že dopravcov

¹³ V tomto oddiele sa používajú údaje zhromaždené Eurostatom, miery koeficientov vyťaženia cestných vozidiel sa však môžu líšiť v závislosti od typu prepravovaného nákladu. Koeficienty vyťaženia sú obmedzené aj vonkajšími faktormi, ako sú maximálna hmotnosť a rozmery vozidla. Pozri tiež: Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren, Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

obmedzujú obmedzenia vzťahujúce sa na kabotáž a nevedia si efektívne zorganizovať svoju dopravu.

Z analýzy miery jász naprázdno v rôznych trhových segmentoch vyplýva, že segmenty, ktoré sú vystavené konkurencii, najmä medzinárodná doprava (doprava v tretích krajinách a dvojstranná medzinárodná nákladná doprava), vykazujú oveľa nižšiu mieru jász naprázdno¹⁴ ako trhové segmenty, na ktoré sa naďalej vzťahujú prevádzkové obmedzenia, ako je znázornené na obrázku č. 5.



Obrázok č. 5: Podiel prázdných vozidlokilometrov z celkového počtu vozidlokilometrov podľa typu dopravy v roku 2012. Na základe údajov z 21 krajín EÚ-27 v roku 2012 (údaje nie sú dostupné pre BE, CY, IT, MT, RO a UK). Zdroj: Eurostat, GR MOVE.

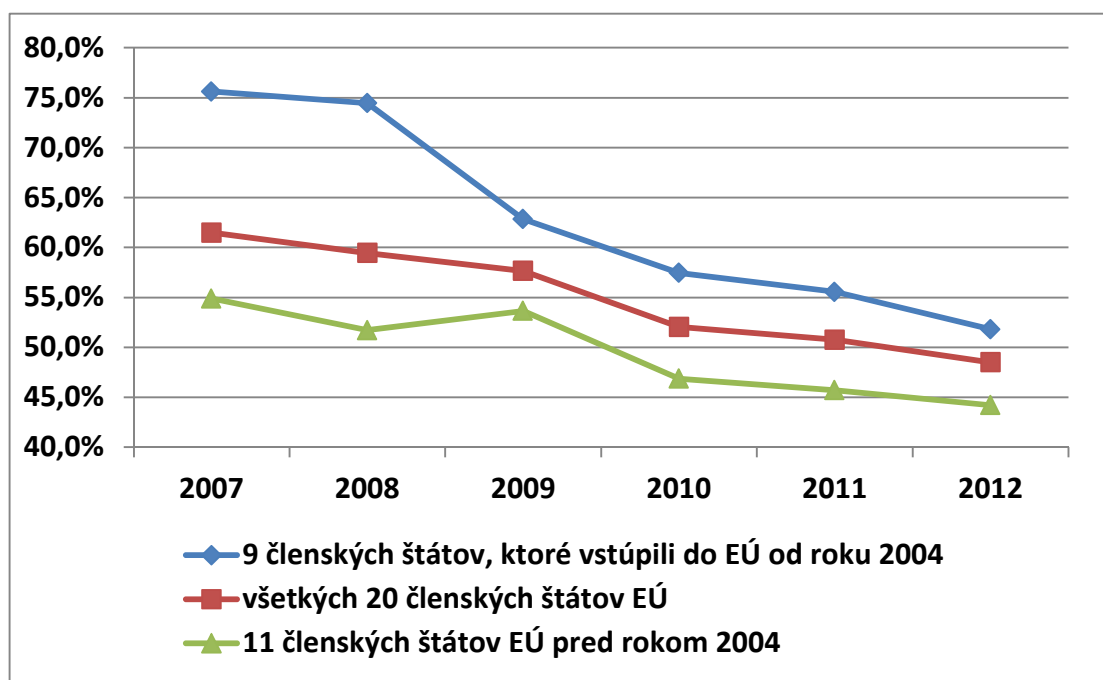
Pozitívny vplyv otvorenia trhu na úrovne vyťaženia dokazuje aj účinok odstránenia obmedzení prístupu pre dopravcov z členských štátov, ktoré vstúpili do EÚ v rokoch 2004 a 2007. Keď sa v rokoch 2009 a 2012 odstránili na nich uvalené obmedzenia kabotáže, ich podiel prázdných vozidlokilometrov v kabotáži sa výrazne znížil (pozri obrázok č. 6 nižšie). Zdá sa však, že nariadenie (ES) č. 1072/2009 nemalo pozitívny účinok na celkový podiel jász naprázdno v kabotážnej preprave. Vo viacerých členských štátoch platili pred prijatím nariadenia (ES) č. 1072/2009 voľnejšie ustanovenia¹⁵. Po nadobudnutí účinnosti ustanovení o

¹⁴ Cabotage en CO₂-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO₂ door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

¹⁵ Taliansko umožňovalo prepravcom vykonávať kabotáž na svojom území až 15 dní za mesiac vrátane maximálne piatich po sebe nasledujúcich dní naraz. Spojené kráľovstvo prijalo výklad kabotáže ako „dočasnej“ činnosti, podľa ktorého musel byť prepravca schopný preukázať, že jeho vozidlo opustilo územie Spojeného kráľovstva najmenej raz za mesiac. Grécko v roku 1998 stanovilo časové obmedzenie pre kabotáž v trvaní dvoch mesiacov za rok, ktoré v roku 2000 nahradilo nepriamym odstránením časového obmedzenia kabotáže a namiesto toho vychádzalo z vymedzenia kabotáže ako činnosti, ktorá nie je trvalá, častá, pravidelná ani nepretržitá. Okrem splnenia určitých iných podmienok

kabotáži v nariadení (ES) č. 1072/2009 v máji roku 2010 sa celková miera jazd naprázdno v zahraničných krajinách znižovala podstatne pomalšie ako predtým a stále je takmer dvakrát taká vysoká ako miera jazd naprázdno domácich vozidiel vo vnútroštátnej doprave. Hoci sa musia zohľadniť ďalšie udalosti, ako napríklad hospodárska kríza, mohlo by to znamenať, že súčasné obmedzenia kabotáže obmedzujú dopravcov v ďalšom zvyšovaní ich efektívnosti. Možno teda logicky očakávať, že ďalším otvorením trhu sa zníži miera jazd naprázdno v domácej doprave. Potenciál znižovania počtu jazd naprázdno by sa však mal posudzovať s prihliadnutím na riziko vyvolania dopytu po cestnej doprave, ktoré sa môže objaviť, ak zvýšenie ponuky v oblasti cestnej dopravy spôsobí významný pokles cien za cestnú dopravu.¹⁶ V takýchto prípadoch môže byť výraznejšie ovplyvnené odvetvie dopravy členských štátov s vyššími úrovňami nákladov, a to aj možným prechodom na iný druh dopravy. Napriek tomu však treba poznamenať, že pokles cien za cestnú dopravu by bol prínosom pre užívateľov dopravných služieb a spotrebiteľov¹⁷.

Pomôcť so znižovaním celkových emisií CO₂ a zlepšovaním efektívnosti spotreby paliva vozidiel by mohli aj ďalšie faktory vrátane rozvoja metodík merania spotreby paliva a CO₂, ako je tá, ktorú sa Komisia chystá predstaviť v pripravovanom oznámení o stratégii znižovania spotreby paliva a emisií CO₂ ťažkých nákladných vozidiel.



Obrázok č. 6: Vývoj podielu prázdnych vozidlokilometrov na jazdách v zahraničí v období rokov 2007 až 2012 podľa skupiny členských štátov, kde je vozidlo registrované.

musia vozidlá opustiť územie Grécka najmenej raz za mesiac. Komisia zamietla pokus Francúzska v roku 2002 o obmedzenie kabotáže na jeden týždeň naraz ako neprimeraný.

¹⁶ Informačný leták č. 4/1 ASSIST – Posúdenie sociálneho a ekonomického vplyvu minulých a budúcich politík udržateľnej dopravy v Európe.

¹⁷ Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013.

Na základe údajov z 20 členských štátov v rámci EÚ-27 v roku 2012 (údaje nie sú dostupné pre BE, CY, IT, LU, MT, RO a UK). Zdroj: Eurostat, GR MOVE.

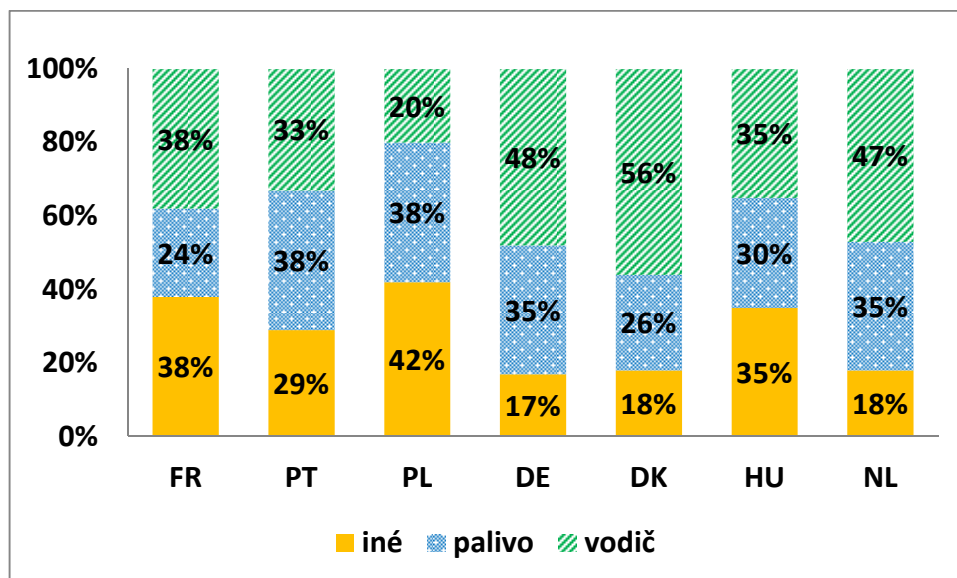
3. VÝVOJ NÁKLADOVÝCH ŠTRUKTÚR V ODVETVÍ NÁKLADNEJ CESTNEJ DOPRAVY

3.1. Nákladové faktory: Prehľad

Úroveň nákladov je jedným z hlavných faktorov, ktoré určujú konkurencieschopnosť v odvetví nákladnej cestnej dopravy. Medzi ďalšie faktory patria špecializácia a kvalita služieb. Zatiaľ čo niektoré z týchto nákladov sú úzko spojené s členským štátom usadenia (najmä náklady na registráciu a údržbu vozidla, zdaňovanie spoločnosti, kapitálové náklady), iné náklady sú variabilné a závisia od členského štátu prevádzky (poplatky za používanie ciest alebo dane z palív). Vzhľadom na existenciu dávok v závislosti od vzdialenosti a na vnútroštátnu legislatívu, ktorá môže v určitých prípadoch viesť k zosúladieniu miezd s minimálnymi normami v členskom štáte prevádzky¹⁸, náklady práce možno do určitej miery takisto zahrnúť do tejto kategórie. Práca je spoločne s palivami jedným z dvoch hlavných nákladových faktorov v odvetví nákladnej cestnej dopravy. Na určenie vplyvu možného otvorenia trhu na štruktúru odvetvia nákladnej cestnej dopravy je vhodné porovnať štruktúru nákladov odvetvia v celej EÚ. Harmonizácia nákladových štruktúr a úrovní nie je cieľom politik EÚ a ani v právomoci EÚ. Boli však vyslovené konštatovania, podľa ktorých by otvorenie trhu údajne mohlo viesť k neistým výsledkom, ak by konkurenčný tlak viedol k nedodržaniu pravidiel v sociálnej oblasti, ako sú čas jazdy a doba odpočinku, čo by zas predstavovalo riziko pre bezpečnosť cestnej premávky. Takýto vývoj by bol v rozpore s cieľmi dopravnej politiky EÚ.

Nákladové štruktúry sa v odvetví nákladnej cestnej dopravy čoraz viac podobajú. Relatívny význam dvoch hlavných nákladových faktorov (náklady práce a náklady na palivá) teraz dosiahol v EÚ porovnateľné úrovne. Zatiaľ čo v roku 2004 predstavovali náklady práce 10 % až 30 % celkových nákladov v členských štátoch, ktoré vstúpili do EÚ v danom roku, odvtedy sa zvýšili a dnes tvoria 20 % až 40 % nákladov v týchto členských štátoch. Náklady práce v absolútnom vyjadrení v členských štátoch, ktoré vstúpili do EÚ v rokoch 2004 a 2007, sú stále nižšie ako v členských štátoch EÚ-15, tento rozdiel sa však ustavične znižuje. Náklady na palivá sa pohybujú od 24 % do 38 % celkových nákladov.

¹⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1 – 6; nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I) Ú. v. EÚ L 177, 4.7.2008, s. 6 – 16.



Obrázok č. 7: Rozpis nákladov prepravcov z vybraných členských štátov. Zdroj: Zber a analýza údajov o štruktúre odvetvia nákladnej cestnej dopravy v Európskej únii, AECOM 2013.

Okrem toho pokračovala harmonizácia v ostatných oblastiach v právomoci EÚ, ktorá ovplyvňuje prevádzkové náklady podnikov nákladnej cestnej dopravy, ako je napríklad spoplatňovanie ciest. Tento vývoj sa podrobnejšie analyzuje v oddiele 6 tohto dokumentu.

3.2. Vývoj nákladov práce

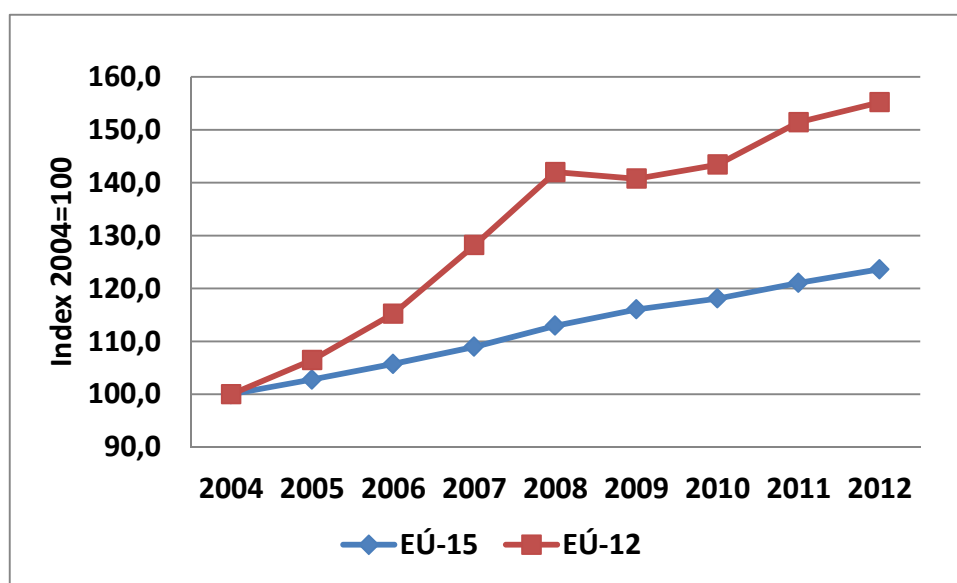
Odmeňovanie v odvetví nákladnej cestnej dopravy je zvyčajne rozdelené na rôzne nákladové zložky. Mesačné mzdy sú pevné so zreteľom na minimálne mzdy alebo kolektívne dohody¹⁹. Priemerné úrovne miezd sa líšia v závislosti od typu vykonávanej dopravy (vnútroštátna alebo medzinárodná), pričom sadzby za medzinárodnú dopravu sú vyššie ako sadzby za vnútroštátnu dopravu. Okrem týchto variácií sa zvyčajne pri stanovovaní mzdových úrovní dopĺňajú formy odmeňovania, pričom najbežnejšou z nich sú diéty (za dni) a prémie v závislosti od vzdialenosti²⁰. So zreteľom na význam nákladov práce v štruktúrach prevádzkových nákladov prepravcov môžu rozdiely v úrovni miezd ovplyvniť obchodné postupy v odvetví. Spoločnosti môžu na základe zmeny registrácie preniesť svoje činnosti do členských štátov s nižšími nákladmi práce. Ak sa tento prenos registrácie vykonáva v súlade s požiadavkami na usadenie stanovenými v nariadení (ES) č. 1071/2009, tento postup prenosu registrácie môže prispieť k cezhraničným investičným tokom a posilniť integráciu dopravného trhu EÚ. Niektoré prípady prenosu registrácie (napríklad prípady, keď sa činnosť

¹⁹ V júli roku 2012 malo 21 z 28 členských štátov EÚ (všetky okrem Dánska, Nemecka, Talianska, Cypru, Rakúska, Fínska a Švédska) vnútroštátnu legislatívu, ktorou sa stanovovala zákonná minimálna mzda alebo minimálna mzda na základe vnútroštátnej medziodvetvovej dohody. Kolektívne dohody sú zavedené v členských štátoch, ktoré nestanovujú minimálnu mzdu, hoci tieto kolektívne dohody sa môžu uplatňovať len na určité podniky (ako napríklad podniky, ktoré sú členmi obchodných komôr) a môžu sa v jednotlivých regiónoch v rámci jedného členského štátu líšiť.

²⁰ Podľa nariadenia (ES) č. 561/2006 sú príplatky v závislosti od vzdialenosti nezákonné, ak by svojím charakterom mohli ohroziť bezpečnosť cestnej premávky.

vykonáva výlučne v inom členskom štáte než v členskom štáte registrácie) však môžu svedčiť o úmyselnom vyhýbaní sa daňovým povinnostiam a nákladom práce.

Hoci situáciu na jednotlivých trhoch treba posúdiť podrobnejšie, existujú náznaky, že úroveň rozdielov miezd sa znižuje do takej miery, že sa tým obmedzuje riziko nezákonného správania²¹. Jednako je však potrebné pokračovať v úsilí o zlepšenie presadzovania. Hoci aj naďalej zostávajú rozdiely, absolútna úroveň nákladov práce sa zvyšuje rýchlejšie v členských štátoch, ktoré vstúpili do EÚ v rokoch 2004 a 2007. Po zohľadnení všetkých prvkov odmeňovania mzdy rumunských vodičov v medzinárodnej doprave podľa všetkého dosahujú podobnú úroveň ako mzdy španielskych prepravcov (4 – 5 EUR za hodinu)²². Tento vývoj je v súlade so zblížovaním priemernej úrovne miezd v EÚ, ako je znázornené na obrázku č. 8. V dôsledku toho sú rozdiely v mzdových úrovniach v odvetví nákladnej cestnej dopravy porovnateľné s rozdielmi priemerných miezd v celej EÚ a v celej ekonomike. V ďalej uvedenom grafe je zobrazený relatívny nárast miezd pracovníkov z krajín EÚ-12 v porovnaní so mzdami pracovníkov z krajín EÚ-15.



Obrázok č. 8: Vývoj indexu nákladov práce pri prevádzke podnikov v členských štátoch EÚ-15 a EÚ-12 od roku 2004. Zdroj: Eurostat, GR MOVE.

Ako je znázornené vo vyššie uvedenom grafe, rozdiely v mzdových úrovniach v odvetví nákladnej cestnej dopravy sú aj naďalej podobné ako priemerné rozdiely miezd medzi jednotlivými členskými štátmi v celej ekonomike. Treba však poznamenať, že tieto rozdiely môžu pre mobilnú povahu činností nákladnej cestnej dopravy viac ovplyvňovať hospodársku súťaž v tomto odvetví. Na rozdiel od iných odvetví možno dopravné služby dočasne poskytovať v iných členských štátoch, a pritom zachovať mzdové podmienky členského štátu bydliska. Existuje však legislatíva EÚ, na základe ktorej sa v niektorých prípadoch môže zvýšiť ochrana pracovníkov s bydliskom v inom členskom štáte (nerezidenti), ktorí dočasne

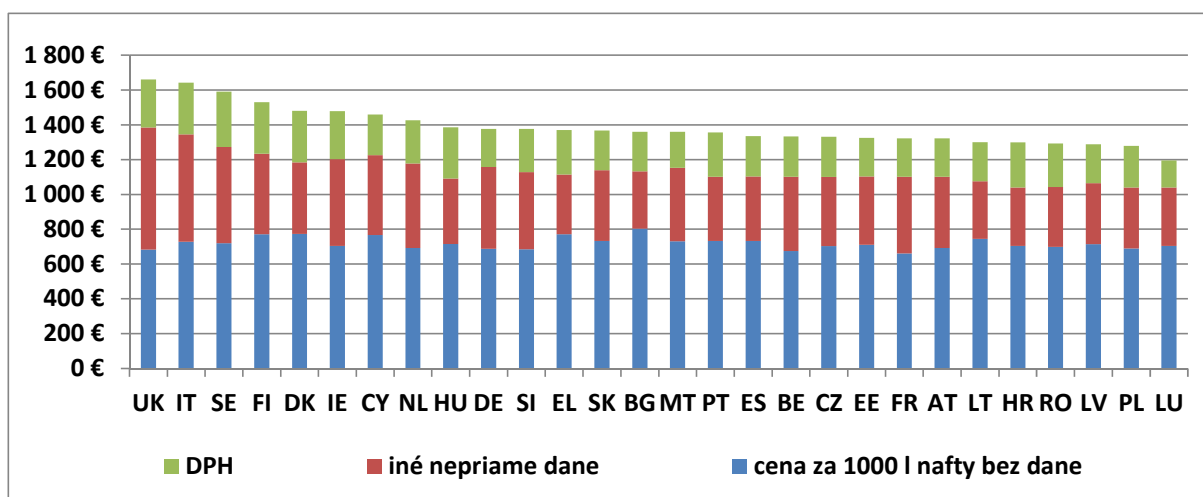
²¹ Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung, 28. január 2014.

²² Zber a analýza údajov o štruktúre odvetvia nákladnej cestnej dopravy v Európskej únii, AECOM 2013.

poskytujú služby v iných členských štátoch. Smernica 96/71/ES o vysielaní pracovníkov²³ sa uplatňuje na vodičov, ak sa na nich vzťahuje rozsah pôsobnosti danej smernice. V nariadení (ES) č. 593/2008 o zmluvných záväzkoch²⁴ sa stanovujú všeobecné kritériá na určenie rozhodného práva pre zmluvné záväzky. V určitých prípadoch sa môžu ignorovať právne predpisy, ktoré by boli za bežných okolností rozhodujúce pre zmluvu, a možno ich nahradiť povinnými pravidlami v zmysle medzinárodného práva súkromného, ktoré sa uplatňuje v mieste zvyčajného výkonu práce (článok 8).

3.3. Vývoj úrovne nákladov na palivá

Náklady na palivá v EÚ sledujú vývoj cien surovej ropy na medzinárodných trhoch a ich úroveň nie je veľmi rozdielna. Možno to čiastočne pripísať postupnej harmonizácii zdaňovania energetických výrobkov a elektriny v Európskej únii, ktoré je upravené ustanoveniami smernice Rady 2003/96/ES (smernica o zdaňovaní energií)²⁵. Štruktúra spotrebných daní z palív je harmonizovaná: v smernici sa okrem iného stanovujú minimálne sadzby dane z energetických výrobkov používaných ako motorové palivá. Členské štáty si však môžu stanoviť vlastné vnútroštátne daňové sadzby, tak ako to považujú za vhodné. Vnútroštátne daňové sadzby sa medzi jednotlivými členskými štátmi líšia. Náklady na palivá sú najnižšie v Luxembursku a najvyššie v Spojenom kráľovstve.



Obrázok č. 9: Typické náklady na 1000 l motorovej nafty podľa členských štátov (január 2014). Zdroj: Vestník cien ropných produktov Strediska pre monitorovanie jednotného trhu, 2014, Európska komisia, GR pre energetiku.

3.4. Ďalšie nákladové faktory

Okrem týchto dvoch hlavných nákladových faktorov vznikajú spoločnostiam pôsobiacim v nákladnej cestnej doprave ďalšie poplatky, napríklad:

²³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb, Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1.

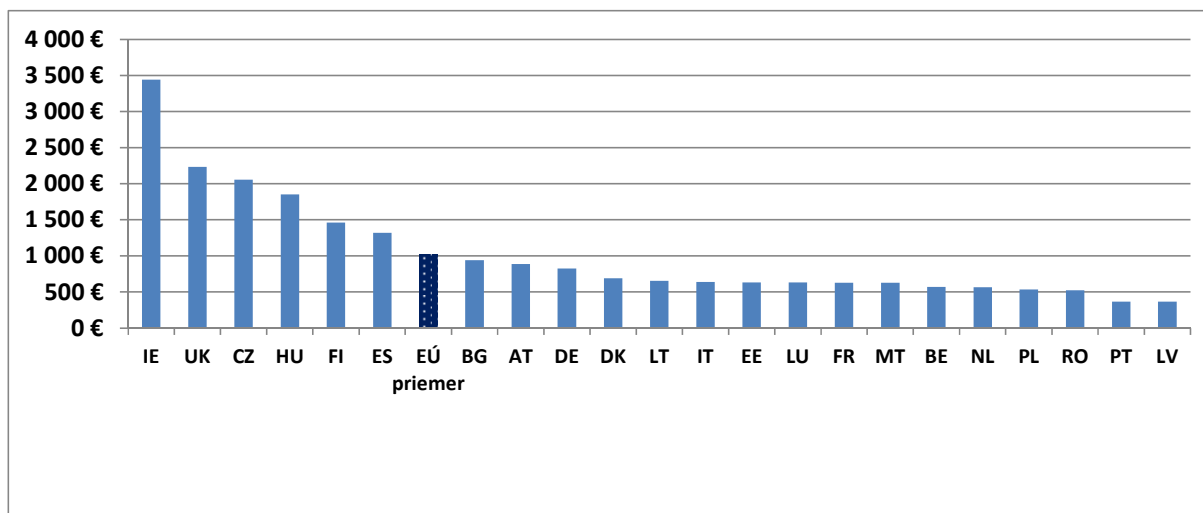
²⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I), Ú. v. EÚ L 177, 4.7.2008, s. 6.

²⁵ Smernica Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51.

- jednorazové poplatky súvisiace s usadením podniku (vrátane nákupu a registrácie vozidiel);
- pravidelné dane za vlastníctvo a prevádzkovanie vozidiel;
- dane odvodené z používania vozidla (daň z príjmu, poplatky za používanie ciest na základe času alebo vzdialenosti).

Relatívna úroveň týchto poplatkov môže ovplyvniť podnikateľské správanie. Výrazné rozdiely v úrovniach poplatkov by mohli stimulovať prípady nezákonného prenosu registrácie, čo na druhej strane znevýhodňuje spoločnosti, ktoré dodržiavajú právne predpisy. Hoci úrovne zdaňovania a spoplatňovania sú stále rozdielne, existujú náznaky, že čistá výška poplatkov splatných za vozidlo dosahuje v EÚ podobnú úroveň.

Nadalej existujú rozdiely v úrovni poplatkov za usadenie, za registráciu vozidla a za pohyb vozidla. Poplatky za usadenie sa pohybujú od jednorazového poplatku vo výške približne 40 EUR v Českej republike po vyše 1 000 EUR v Bulharsku²⁶. Dane z motorových vozidiel (registračná daň alebo daň z vlastníctva) sa medzi jednotlivými členskými štátmi takisto líšia. Rozdiely v úrovni poplatkov nenasledujú rozdiely medzi EÚ-12 a EÚ-15, ako bolo možné vidieť v prípade nákladov práce. Ročné dane z motorových vozidiel, napríklad uvedené na obrázku č. 10, sa pohybujú od 1 po 10. Medzi 10 najdrahšími členskými štátmi, pokiaľ ide o ročné dane z motorových vozidiel, sú tri krajiny z EÚ-12 (Česká republika, Maďarsko a Bulharsko).

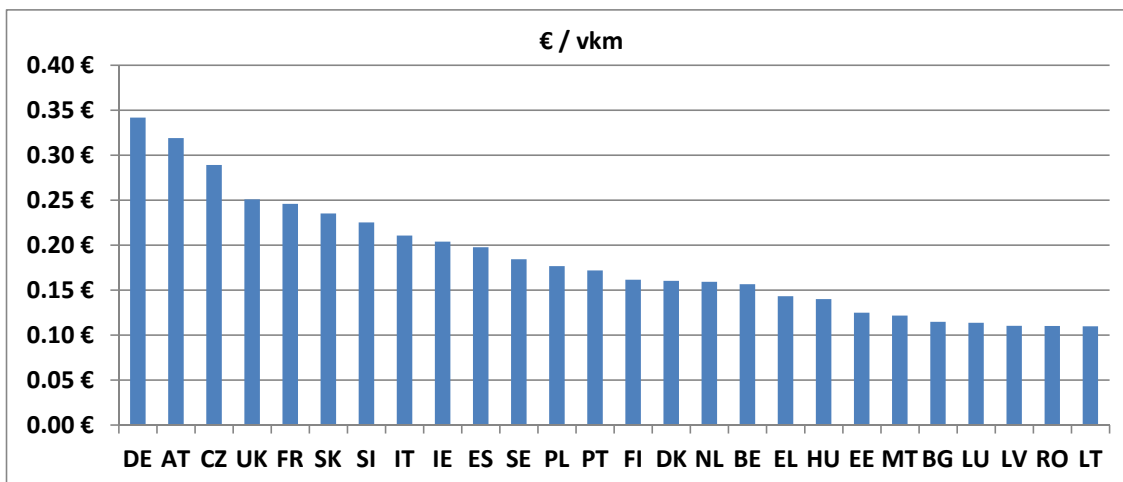


Obrázok č. 10: Ročná daň z motorových vozidiel (EUR) pre štandardnú kombináciu ťahača s návesom (rok 2012), zdroj: Daňový sprievodca ACEA 2012.

Bez toho, aby sa podrobne analyzovala úroveň rozdielov jednotlivých nákladových zložiek, je zaujímavé všimnúť si, že priemerná úroveň daní a poplatkov na domácich trasách sa napriek týmto rozdielom medzi jednotlivými členskými štátmi zrejme výrazne nelíši. Podľa výpočtov OECD uvedených na obrázku č. 10 dosahuje čistá suma poplatkov zaplatených za vozidlo kilometer v priemere 0,18 EUR, pričom medzi členskými štátmi sú pomerne malé

²⁶ Zber a analýza údajov o štruktúre odvetvia nákladnej cestnej dopravy v Európskej únii, AECOM 2013.

rozdiely. Najvyššie poplatky v EÚ sa vyberajú v Nemecku (0,34 EUR/vkm) a najnižšie v Bulharsku, Luxembursku, Lotyšsku, Litve a Rumunsku (0,11 EUR/vkm).



Obrázok č. 11: Čistá suma poplatkov zaplatených za vozidlokilometer (domáca nákladná preprava, 2012). Zdroj: Poplatky a dane za nákladnú cestnú dopravu. Súhrnné analýzy a dátové tabuľky 1998 – 2012, OECD 2013.

Môže to byť čiastočne zapríčinené tým, že členské štáty čoraz viac uplatňujú poplatky za používanie ciest na základe územia (nálepky alebo mýto). Od prijatia a následnej revízie smernice 1999/62/ES o poplatkoch pre ťažké nákladné vozidlá²⁷ sa v čoraz väčšom počte členských štátov zavádzajú systémy spoplatňovania používania ciest. Prepravcovia v EÚ budú v súvislosti so zblížovaním nákladových štruktúr čoraz viac nútení zvyšovať svoju efektívnosť a kvalitu služieb. Toto zlepšovanie by prospelo zákazníkom v odvetví nákladnej cestnej dopravy, najmä špeditérom a maloobchodu, a prostredníctvom toho by sa zvýšila efektívnosť a konkurencieschopnosť hospodárstva EÚ ako celku.

4. PRESADZOVANIE USTANOVENÍ O PRÍSTUPE NA TRH NÁKLADNEJ CESTNEJ DOPRAVY

Cieľom nariadení (ES) č. 1071/2009²⁸ a č. 1072/2009 je zabezpečiť pre podniky spravodlivý prístup na medzinárodný trh nákladnej cestnej dopravy, ako aj poskytnúť kontrolným orgánom doplňujúce kritériá na kontrolu týchto ustanovení. Správne presadzovanie týchto nariadení je potrebné na zabezpečenie toho, aby spoločnosti pôsobiace na trhu nákladnej cestnej dopravy boli spoľahlivé a súperili za rovnakých podmienok. Presadzovanie určitých ich ustanovení je však stále problematické. Najmä dva aspekty predstavujú zdroj ťažkostí prepravcov a kontrolných orgánov: ustanovenia o stabilnom a skutočnom mieste usadenia v

²⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami v znení zmien smernice 2006/38/ES a smernice 2011/76/EÚ.

²⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES, Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.

prípade nariadenia (ES) č. 1071/2009 a ustanovenia o kabotáži v prípade nariadenia (ES) č. 1072/2009.

4.1. Presadzovanie nariadenia (ES) č. 1071/2009

V nariadení (ES) č. 1071/2009 o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy sa spojili viaceré právne predpisy s cieľom zjednodušiť a doplniť ich presadzovanie. Zaviedli sa v ňom aj ďalšie požiadavky, najmä kritérium na stabilné a skutočné miesto usadenia podnikov cestnej nákladnej dopravy, ustanovenia o jednotnom formáte licencií Spoločenstva, osobitné požiadavky na vedúcich dopravy a na intenzívnejšiu spoluprácu medzi členskými štátmi v oblasti presadzovania (najmä prostredníctvom prepojenia vnútroštátnych registrov podnikov cestnej dopravy, ERRU).

Tieto zmeny prispeli k ďalšej harmonizácii, najmä pokiaľ ide o formáty licencií Spoločenstva. Musí sa však ešte pracovať na dokončení vykonávania tohto nariadenia, najmä prostredníctvom úplného prepojenia ERRU. V podrobných správach sa tiež uvádza, že v niektorých členských štátoch stále existujú tzv. schránkové spoločnosti (to znamená spoločnosti „usadené“ na daňové účely v členskom štáte, v ktorom nevykonávajú svoje administratívne činnosti ani obchodné činnosti, v rozpore s článkom 5 nariadenia (ES) č. 1071/2009. Tento postup nie je v súlade s úmyslom zákonodarcu. Takáto prax sa príležitostne zdokumentuje²⁹, stále je však ťažké ju kvantifikovať, a to pre jej nezákonnú povahu.

Pretrvávajúca existencia takýchto schránkových spoločností je zapríčinená rozdielnymi zdrojmi a prioritami, ktoré sa v dotknutých členských štátoch vyčleňujú na presadzovanie. Môže to vytvoriť ťažkosti pre ostatné členské štáty pri nahlasovaní takýchto spoločností ich členským štátom registrácie, ktoré sa nie vždy vedú spoľahnúť na silnú podporu svojich partnerov. Navyše ustanovenia upravujúce presadzovanie požiadavky na „stabilné miesto usadenia“ sú slabé³⁰. Preto je v tejto oblasti zrejme potrebná intenzívnejšia cezhraničná spolupráca a prísnejšie presadzovanie náležitých ustanovení.

4.2. Nariadenie (ES) č. 1072/2009: problémy pri vykonávaní a vnútroštátny vývoj

Kontrolné orgány a rovnako aj prepravcovia hlásia rozdiely v metódach používaných na presadzovanie nariadenia (ES) č. 1072/2009. Tieto rozdiely môžu prepravcov odrádzať od vykonávania činností na domácich trhoch v zahraničí. Napriek pokusom o vyjasnenie podmienok nariadenia (ES) č. 1072/2009³¹ je vykonávanie určitých ustanovení naďalej rozdielne. Napríklad Fínsko považuje operácie s viacerými vykládkami (v rámci ktorých prepravca vyloží časť jedného nákladu vo viacerých destináciách, ako napríklad v dcérskych

²⁹ Inšpekcia v rámci vysielania pracovníkov v cestnej doprave: usmernenie pre kontrolné orgány. Záverečná správa projektu TRANSPO, marec 2012, www.tagliacarne.it/download/229.html.

³⁰ Podľa článku 12 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009: „Členské štáty musia do 31. decembra 2014 vykonávať kontroly minimálne každých päť rokov, aby preverili, či podniky spĺňajú [požiadavky na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy].“

³¹ Nový režim kabotáže na základe nariadenia (ES) č. 1072/2009, otázky a odpovede. Európska komisia, rok 2011. http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf.

spoločnostiach tej istej spoločnosti) za viaceré dopravné činnosti, zatiaľ čo v iných členských štátoch sa operácie s viacerými vykládkami považujú za jednu dopravu. Kontrolné orgány Dánska a Fínska požadujú, aby prepravcovia vedeli v prípade kontroly na mieste dokázať kabotáž vo forme nákladných listov. Ostatné členské štáty poskytujú prepravcom určitý čas na zhromaždenie týchto informácií, ak nie sú jednoducho dostupné, napríklad v prípade, že nákladný list sa neprepravuje so zásielkou.

V niektorých členských štátoch sa navyše prejavuje tendencia obmedzovať regulačnými prostriedkami a kontrolami podmienky, za ktorých môžu prepravcovia vykonávať medzinárodnú dopravu a kabotáž. Napríklad ide o diskrimináciu zo strany kontrolných orgánov v prípade vozidiel, ktoré patria dcérskym spoločnostiam miestnych spoločností usadených v inom členskom štáte, alebo uplatňovanie obmedzujúcich ustanovení na typy tovaru prepravovaného najmä prepravcami usadenými v inom členskom štáte. Súkromné iniciatívy tolerované orgánmi prispievajú k stigmatizovaniu zahraničných vodičov. V jednom členskom štáte je u miestnych vodičov pomerne úspešná aplikácia pre smartfóny na vyhľadanie a sledovanie kamiónov registrovaných v zahraničí. Z dlhodobého hľadiska pri týchto regulačných a súkromných iniciatívach hrozí narušenie *acquis* vnútorného trhu v oblasti dopravy a najmä je ohrozené zvýšenie efektívnosti vyplývajúce z otvorenia trhu cezhraničnej dopravy.

Význam týchto postupov je zrejme ešte spornejší, keď sa zoberie do úvahy nízka miera zdokumentovaných porušení ustanovení o kabotáži. Hoci existujú obavy týkajúce sa nezákonnej kabotáže [t. j. kabotáže, ktorá presahuje tri prepravy povolené na základe nariadenia (ES) č. 1072/2009 alebo ktorá sa nevykonáva po medzinárodnej preprave, alebo ktorá sa vykonáva viac ako sedem dní po medzinárodnej preprave], kontrolné orgány spravidla neboli schopné doložiť tieto tvrdenia. V členských štátoch, v ktorých sa vykonávali rozsiahle kontroly kabotáže, bola úroveň porušovania predpisov nízka (1,7 % všetkých kontrolovaných vozidiel v prípade Dánska³²). Kontrolné orgány sa bežnejšie stretávajú s inými porušeniami predpisov, ako je napríklad nedodržiavanie časov jazd, ktoré majú vplyv na hospodársku súťaž medzi prepravcami a aj na bezpečnosť.

Na záver, nariadenia (ES) č. 1071/2009 a č. 1072/2009 sa v jednotlivých členských štátoch chápu, vykladajú a uplatňujú rozdielne. V dôsledku toho sa prevádzkovatelia nachádzajú v nákladnej a mätúcej situácii, ktorú mal balík z roku 2009 odstrániť v prvom rade.

4.3. Revízia nariadení v rámci programu REFIT

Komisia vo svojom oznámení o regulačnej vhodnosti EÚ z decembra 2012³³ spustila Program regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT), ktorého cieľom je sprehľadniť právne predpisy EÚ a znížiť regulačné zaťaženie. V rámci preverovania, ktoré nasledovalo po oznámení, sa určila revízia nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 ako priorita. Zjednodušenie

³² <http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece>, ďalšie informácie možno nájsť na adrese <http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm>.

³³ Regulačná vhodnosť a efektívnosť EÚ [COM(2012) 746].

nariadení by kontrolným úradníkom umožnilo ich efektívnejšie a jednotnejšie presadzovanie, čo by prepravcom poskytlo konzistentný výklad nariadení a predvídateľné prevádzkové prostredie. Cieľom revízie by na jednej strane malo byť vyjasnenie problematických pojmov nariadení, najmä vymedzenia pojmu stabilného a skutočného miesta usadenia v nariadení (ES) č. 1071/2009 a pojmu kabotáže v nariadení (ES) č. 1072/2009. Ďalej by sa mohli ešte posilniť možnosti spolupráce medzi členskými štátmi pri presadzovaní nariadenia (ES) č. 1071/2009. Nakoniec by sa revíziou mohlo zlepšiť presadzovanie nariadení. Zavedenie ďalších záväzných ustanovení týkajúcich sa frekvencie a spôsobu vykonávania kontrol by pomohlo zmierniť nezrovnalosti, ktoré existujú pri presadzovaní nariadení. Efektívnosť presadzovania by sa mohla zvýšiť aj lepším využitím nových technických možností kontroly, ako je napríklad nová generácia digitálnych tachografov.

5. SOCIÁLNY ROZMER ODVETVIA NÁKLADNEJ CESTNEJ DOPRAVY

Legislatíva EÚ poskytuje všeobecný a aj odvetvový rámec zameraný na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky, vhodné pracovné podmienky a nenarušenú hospodársku súťaž v odvetví nákladnej cestnej dopravy. Súčasťou tohto rámca je nariadenie (ES) č. 561/2006 o časoch jazdy a trvaní odpočinku³⁴ a smernica 2002/15/ES o pracovnom čase mobilných pracovníkov³⁵. V záujme zabezpečenia správneho presadzovania týchto pravidiel sú tieto ustanovenia doplnené predpismi o minimálnych úrovniach kontrol (smernica 2006/22/ES³⁶) a podrobnými právnymi a technickými ustanoveniami o záznamovom zariadení, ktoré sa má používať v cestnej doprave [nariadenie (EHS) č. 3821/85³⁷]. Nedostatočná úroveň dodržiavania týchto pravidiel by mohla mať negatívne dôsledky. Medzi tieto negatívne dôsledky patrí zhoršenie pracovných podmienok pracovníkov v cestnej doprave, zvýšené ohrozenie bezpečnosti cestnej premávky a ďalších používateľov ciest a znevýhodnenie podnikov, ktoré dodržiajú predpisy.

Pokračuje sa v úsilí o ďalšie zlepšenie presadzovania týchto ustanovení. Súčasťou sú usmernenia a vysvetľujúce poznámky vypracované Komisiou, ktoré sa poskytnú k dispozícii členským štátom a zainteresovaným stranám³⁸. Usmernenia však naďalej budú nezáväzná. Komisia v dôsledku toho nemôže sankcionovať členské štáty, ktoré ich nedodržiavajú. Vypracovanie usmernení je náročné (o usmernení k obdobiu 24 hodín na výpočet času jazdy a obdobia odpočinku sa diskutovalo viac ako 4 roky a jeho text stále nie je dokončený).

³⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85, Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

³⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES zo 11. marca 2002 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb, Ú. v. ES L 80, 21.1.1997, s. 35.

³⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS, Ú. v. ES L 102, 11.4.2006, s. 35.

³⁷ Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave, Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

³⁸ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm.

Významné rozdiely sú aj medzi členskými štátmi, ktoré skutočne uplatňujú usmernenia, o ktorých sa s nimi diskutovalo v náležitom výbore.

V úsilí sa pokračuje v spolupráci so zainteresovanými stranami. Dokončil sa projekt TRACE³⁹, v rámci ktorého sa vytvorili spoločné osnovy pre školenia pracovníkov orgánov cestnej kontroly. V bielej knihe o dopravnej politike z roku 2011⁴⁰ sa ako priorita určilo podporovanie kvalitných pracovných miest a pracovných podmienok.

5.1. Pracovné podmienky

Pracovné podmienky v odvetví nákladnej cestnej dopravy sú ťažké, dôkazom čoho je nízka atraktivnosť odvetvia. Medzi dôvody patria mobilná povaha cestnej dopravy a dlhé obdobia strávené mimo domova. Ďalšie rizikové faktory, ktoré identifikovala Európska agentúra pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci, zahŕňajú skutočnosť, že vodiči často pracujú osamote, riadenie typu „just-in-time“ a požiadavky klientov vedú k veľkému pracovnému tlaku, pracujú na pracoviskách iných osôb, zvyšuje sa využívanie monitorovania na diaľku a zložitej technológie, ďalej usporiadanie pracoviska, dostupnosť vybavenia a služieb (hygienické, stravovacie a lekárske zariadenia), riziko infekčných chorôb, násilia a útokov, dlhotrvajúce sedenie a vystavenie vibráciám, riziká úrazu pri nakládke a vykládke a riziká pre bezpečnosť cestnej premávky spojené s prácou v cestnej doprave⁴¹. V tej istej správe sa takisto atypická pracovná doba v odvetví identifikuje ako faktor, ktorý má negatívne účinky na zdravie. Globálne sa však počet nehôd s účasťou ťažkých nákladných vozidiel znižuje a zlepšuje sa dodržiavanie ustanovení o časoch jazdy a trvaní odpočinku⁴².

Intenzívnejšie využívanie riadiacich postupov „just-in-time“, ktoré sa vyvinuli vďaka novým technickým možnostiam dostupným v odvetví logistiky, znamená, že vodiči sú pod tlakom, aby splnili dodacie lehoty. Tlak na pracovníkov v cestnej doprave sa zrejme zvýšil počas prebiehajúcej hospodárskej krízy a zainteresované strany sa domnievajú, že je spojený s rôznymi nezákonnými postupmi, ako napríklad prekračovanie časov jazdy, výkonnostné odmeny ohrozujúce bezpečnosť cestnej premávky, alebo fiktívna samostatne zárobková činnosť⁴³. Hlavné sociálne otázky, ktoré si podľa zainteresovaných strán vyžadujú legislatívne opatrenie, sú uvedené v tabuľke č. 2.

Problém	Stupeň dôležitosti
Nezákonné/nespravodlivé schémy zamestnania, ktoré vedú k sociálnemu dumpingu (vrátane schránkových spoločností)	*****

³⁹ <http://www.traceproject.eu>.

⁴⁰ Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 0144 v konečnom znení.

⁴¹ Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci v číslach: bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci v odvetví dopravy – prehľad, Európska agentúra pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci, 2011.

⁴² Prehľad a hodnotenie presadzovania právnych predpisov v sociálnej oblasti v EÚ pre profesionálne odvetvie cestnej dopravy, Európsky parlament, rok 2012.

⁴³ Sociálne a pracovné podmienky prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy, Európsky parlament, rok 2013.

Nedostatočné presadzovanie predpisov a kontroly	*****
Sociálna harmonizácia v členských štátoch EÚ-27 ešte ani zďaleka nie je dosiahnutá	****
Nezákonná kabotáž	****
Kvalita zariadení na oddych a vyhradených zariadení	***
Časy jazdy a trvanie odpočinku	**

Tabuľka č. 2: Problémy, ktoré si podľa zainteresovaných strán vyžadujú legislatívne opatrenie s ohľadom na sociálne a pracovné podmienky v odvetví nákladnej cestnej dopravy. Zdroj: Sociálne a pracovné podmienky prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy, Európsky parlament, rok 2013.

Problémy v tabuľke č. 2, na ktoré poukázali zainteresované strany, úzko súvisia s vykonávaním nariadení (ES) č. 1071/2009 a č. 1072/2009, hoci presadzovanie je v právomoci členských štátov. Neuspokojivé presadzovanie týchto ustanovení môže byť zapríčinené chýbajúcimi záväznými ustanoveniami o počte a frekvencii kontrol v týchto dvoch nariadeniach. Absencia týchto ustanovení spôsobuje, že pre Komisiu je ťažké monitorovať vykonávanie týchto nariadení. Preto sa tieto nariadenia musia zlepšiť zavedením záväzných ustanovení o presadzovaní.

Časy jazdy a trvanie odpočinku sú naďalej oblasťou vyvolávajúcou znepokojenie. Z nedávnych hodnotení vyplýva, že dodržiavanie príslušnej legislatívy sa zlepšuje⁴⁴, stále však zostávajú rozdiely v postupoch presadzovania členských štátov⁴⁵. Podiel cestných kontrol alebo kontrol v priestoroch spoločností stále kolíše, ako aj podiel pracovných dní podrobených kontrole. Prejavujú sa tak odlišné zdroje vynakladané členskými štátmi na presadzovanie, ako aj rozdiely v trhoch dopravy (zatiaľ čo kontroly v priestoroch spoločností sú efektívne v členských štátoch s mnohými veľkými spoločnosťami, cestné kontroly môžu byť efektívnejšie na trhoch, na ktorých prevládajú menšie podniky).

Z posledných výskumov tiež skôr vyplýva, že riziká spojené s konkurenciou v oblasti sociálneho zabezpečenia sú obmedzené, čo je zapríčinené vyrovnávaním nákladov práce upravených o produktivitu a harmonizáciou viacerých pracovných noriem. Okrem toho sa nepreukázalo, že by členské štáty s nižšími nákladmi mali nižšiu úroveň presadzovania právnych predpisov v sociálnej oblasti a v oblasti práce. Neexistuje teda dôkaz o tom, že nedodržiavanie právnych predpisov v oblasti práce by im prinieslo konkurenčnú výhodu.⁴⁶ Na základe uvedeného možno povedať, že sa musí pokračovať v celkovom úsilí o zlepšenie presadzovania medziodvetvovej legislatívy v sociálnej oblasti v odvetví cestnej dopravy.

⁴⁴ Správa o vykonávaní v rokoch 2009 – 2010 nariadenia (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a smernice 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave, SWD(2012) 270 v konečnom znení.

⁴⁵ Prehľad a hodnotenie presadzovania právnych predpisov v sociálnej oblasti v EÚ pre profesionálne odvetvie cestnej dopravy, Európsky parlament, rok 2012.

⁴⁶ Sociálna súťaž v EÚ: Mýty a fakty, Notre Europe – Jacques Delors Institute, 2013.

5.2. Očakávaná zmena

Odvetvie nákladnej cestnej dopravy už teraz ovplyvňuje viacero väčších dlhodobých zmien, prvou je pretrvávajúci nedostatok vodičov. Populácia pracovníkov v cestnej nákladnej doprave starne, pričom sa očakáva, že v nasledujúcich 10 až 15 rokoch odíde do dôchodku len v Nemecku vyše 250 000 vodičov⁴⁷. Táto skutočnosť v spojení s nedostatkom kvalifikovaných vodičov, ktorý bol zistený už pred hospodárskou krízou, bude mať veľký vplyv na možnosti nábora spoločností pôsobiacich v nákladnej cestnej doprave. Výsledky tohto nedostatku už možno cítiť v niektorých členských štátoch, ako napríklad v Lotyšsku, kde sa zatiaľ v malých počtoch prijímajú vodiči z tretích krajín.

Európska agentúra pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci zdôrazňuje meniacu sa povahu náplne práce pracovníkov v doprave. Zvýšené využívanie technológie je kľúčový faktor v medzinárodnej doprave. Palubné počítače, nová generácia digitálnych tachografov a iné telematické vybavenie zohrávajú čoraz väčšiu úlohu pri organizácii pohybu dopravy a pri kontrole dodržiavania uplatniteľnej legislatívy. Ďalšie technické vylepšenia (nové pohonné systémy, automatizované diaľničné systémy) takisto zmenia náplň práce vodičov. V spojení s rastúcim priemerným vekom vodičov vzniknú nové potreby odbornej prípravy vodičov. Celoživotné vzdelávanie by sa síce malo považovať za prioritu, mali by sa však prispôbiť aj učebné plány budúcich vodičov.

Komisia bude pokračovať vo svojom dialógu s členskými štátmi a zainteresovanými stranami s cieľom pripraviť sa na tieto zmeny. Výbor pre sociálny dialóg na odvetvovej úrovni existuje ako nástroj, ktorý možno využiť na aktívne riešenie takýchto budúcich úloh. Vítané sú príspevky sociálnych partnerov so zreteľom na prijatie sociálneho zákonníka pre mobilných pracovníkov v odvetví cestnej dopravy, ako sa uvádza v iniciatíve 8 bielej knihy o dopravnej politike z roku 2011. Ako sa zdôrazňuje v oznámení Komisie s názvom Integrovaná priemyselná politika vo veku globalizácie – Konkurencieschopnosť a udržateľnosť v popredí záujmu⁴⁸, riešenie problémov na trhu zamestnanosti v rámci sociálneho dialógu je kľúčovým prvkom konkurenčnej a efektívnejšej priemyselnej politiky. V súvislosti s budúcim nedostatkom vodičov by sa mali podporovať aj opatrenia na zlepšenie využitia vozidiel (napr. uľahčenie konsolidácie vyťaženia, plánovanie distribúcie). Otvorenie trhu, ktoré by pravdepodobne prispelo k efektívnejšiemu vyťaženiu vozidiel, by takisto pomohlo zmierniť tento nedostatok.

6. ĎALŠÍ REGULAČNÝ VÝVOJ

Zákonodarca EÚ po prijatí nariadenia (ES) č. 1072/2009 podnikol kroky smerom k ďalšej harmonizácii vnútorného trhu nákladnej cestnej dopravy prijatím ďalších legislatívnych opatrení, ako je zdôraznené ďalej v texte. Tento vývoj prispieva v rámci otvorenia trhu k harmonizácii trhových podmienok týkajúcich sa prepravcov EÚ.

⁴⁷ ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Stuttgart 2012.

⁴⁸ KOM(2010) 614 v konečnom znení.

6.1. Spoplatňovanie používania ciest

Smernica 1999/62/ES zmenená smernicou 2006/38/ES bola ďalej upravená smernicou 2011/76/EÚ. V tejto smernici sa stanovuje spoločný rámec pre členské štáty na zriadenie mýtnych systémov založených na prejdenej vzdialenosti a poplatkov na základe času používania (nálepky) pre ťažké nákladné vozidlá (nad 3,5 tony) za používanie určitej infraštruktúry. Zmenou z roku 2011 sa do smernice začlenili prvky zamerané na lepšie zohľadnenie zásady, podľa ktorej znečisťovateľ platí, ako sú napríklad možnosti členských štátov vyberať od prepravcov poplatky za vplyv ich vozidla na kvalitu ovzdušia a hladinu hluku. Žiadny členský štát síce zatiaľ nezačal internalizovať externé náklady, čoraz viac ich však teraz využíva určitú formu spoplatňovania používania infraštruktúry.

- Fungujúce systémy nálepiek: Bulharsko, Rumunsko, Maďarsko a Litva majú vnútroštátne systémy nálepiek pre kamióny. Spojené kráľovstvo zavedie nálepky od 1. apríla 2014. Švédsko, Dánsko, Holandsko, Belgicko a Luxembursko používajú spoločnú nálepku Eurovignette.
- Systémy nálepiek vo vývoji: Lotyšsko.
- Fungujúci systém celosieťového elektronického mýta: Nemecko, Rakúsko, Česká republika, Maďarsko, Slovensko, Poľsko a Portugalsko.
- Systém celosieťového elektronického mýta vo vývoji: Dánsko, Belgicko a Francúzsko. Francúzsko bude poplatky vyberať len za existujúce diaľnice vo vlastníctve štátu a vnútroštátne cesty bez mýta, takže zachová svoj súčasný systém mýt s fyzickými prekážkami pre diaľničné koncesie.
- Mýtné systémy s fyzickými prekážkami: Írsko, Francúzsko, Španielsko, Taliansko, Slovinsko a Grécko. Aj iné krajiny majú ručný výber mýta na malých počtoch ciest, ich rozsah však nie je významný. Poľsko a Portugalsko majú takisto mýtné systémy s fyzickými prekážkami na časti siete, aj keď sa klasifikujú ako krajiny s celosieťovým elektronickým výberom mýta, pretože to je ich hlavný systém.
- Žiadne mýta: Lotyšsko, Fínsko, Estónsko, Malta a Cyprus.

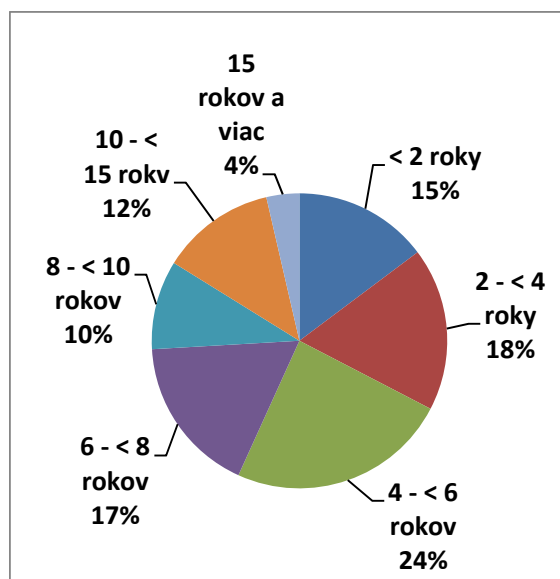
Okrem toho sa vyvíja úsilie o zavedenie Európskej služby elektronického výberu mýta (EETS). Technické špecifikácie o interoperabilite EETS sú uvedené v smernici 2004/52/ES⁴⁹, pričom rozhodnutie Komisie 2009/750/ES⁵⁰, ktorým sa vymedzujú špecifikácie EETS, nadobudlo účinnosť v októbri roku 2009. Činnosti sa teraz sústreďujú na regionálne služby elektronického výberu mýta, ktoré sa považujú za krok smerom k pokrytiu v celej EÚ.

⁴⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve, Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁵⁰ Rozhodnutie Komisie 2009/750/ES zo 6. októbra 2009 o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov, Ú. v. EÚ L 268, 13.10.2009, s. 11 – 29.

6.2. Špecifikácie vozidiel

Kritériá uplatniteľné na vozidlá používané prepravcami EÚ sa od prijatia nariadenia (ES) č. 1072/2009 podstatne zmenili. Nadobudnutie účinnosti emisnej normy Euro VI v januári roku 2013 (po nadobudnutí účinnosti emisných noriem Euro V v roku 2008) viedlo k rýchlejšej obnove vozového parku v EÚ-15 a aj v EÚ-12, kde je priemerný vek používaných vozidiel vyšší⁵¹. Celkovo sa modernejšie vozidlá používajú v medzinárodnej nákladnej doprave viac ako v domácej nákladnej doprave, čo je čiastočne zapríčinené nižšími mýtami uplatňovanými na takéto vozidlá a ich nižšou spotrebou palív, ale aj potrebou pravidelne nahrádzať tieto vozidlá, ktoré rýchlo najazdia veľa kilometrov.



Obrázok č. 12: Vekové zloženie ťažkých nákladných vozidiel používaných prepravcami EÚ-27 v roku 2012 (podiel na celkovom počte vozidlokilometrov v %). Zdroj: Eurostat, GR MOVE.

Okrem prijatia noriem Euro sa špecifikácie vozidiel budú ďalej harmonizovať prijatím harmonizovaných európskych požiadaviek na typové schválenie ťažkých nákladných motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ktoré nadobudli účinnosť v roku 2012⁵².

6.3. Bezpečnosť cestnej premávky

Bezpečnostná úroveň v EÚ vrátane bezpečnosti ťažkých nákladných vozidiel sa ustavične zlepšuje a nevykazuje žiadny negatívny vplyv prijatia nových ustanovení o prístupe na trh nákladnej cestnej dopravy v roku 2009. Ako vyplýva z nasledujúcej tabuľky, počet nehôd s

⁵¹ V priemere polovicu všetkých vozidlokilometrov prepravcov EÚ-15 najazdili vozidlá mladšie ako 5 rokov. Zodpovedajúci podiel v prípade prepravcov EÚ-12 sa blíži jednej tretine (32 %). Vozidlá používané na medzinárodnú prepravu sú zvyčajne oveľa novšie ako vozidlá používané na vnútroštátnu dopravu. Pokiaľ ide o priemerný vek vozidiel z akéhokoľvek členského štátu používaných v medzinárodnej doprave, neexistujú veľké rozdiely.

⁵² Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 z 12. decembra 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky na typové schválenie v prípade hmotností a rozmerov motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, a mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, Ú. v. EÚ L 353, 21.12.2012, s. 31 – 79.

účasťou ťažkých nákladných vozidiel (HGV), ktorých výsledkom sú úmrtia, sa znížil takmer vo všetkých dotknutých členských štátoch.

	2008			2009			2010			Zmena medzi rokmi 2008 a 2010 (HGV)
	HGV	Spolu	HGV ako % z celku	HGV	Spolu	HGV ako % z celku	HGV	Spolu	HGV ako % z celku	
Belgicko	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	-9,0 %
Česká republika	169	1076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3,6 %
Dánsko	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	-41,9 %
Nemecko	625	4477	14 %	536	4152	13 %	534	3648	15 %	-14,6 %
Írsko	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-70,4 %
Grécko	138	1553	9 %	113	1456	8 %	127	1258	10 %	-8,0 %
Španielsko	452	3099	15 %	353	2714	13 %	333	2479	13 %	-26,3 %
Francúzsko	596	4275	14 %	502	4273	12 %	552	3992	14 %	-7,4 %
Taliansko	977	4725	21 %	785	4237	19 %	835	4090	20 %	-14,5 %
Luxembursko	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350,0 %
Holandsko	107	677	16 %	95	644	15 %				
Rakúsko	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	-9,3 %
Poľsko	1 155	5437	21 %	952	4572	21 %	947	3908	24 %	-18,0 %
Portugalsko	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	-15,2 %
Rumunsko	292	3061	10 %	252	2796	9 %	191	2377	8 %	-34,6 %
Slovinsko	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0,0 %
Fínsko	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	-13,2 %
Švédsko	72	397	18 %	45	358	13 %				
Spojené kráľovstvo	380	2645	14 %	287	2337	12 %	282	1965	14 %	-25,8 %

Tabuľka č. 3: Smrteľné nehody s účasťou ťažkých nákladných vozidiel podľa členského štátu (2008 – 2010). Zdroj: Základné fakty o bezpečnosti cestnej premávky, rok 2012, ťažké nákladné vozidlá a autobusy, Európske observatórium bezpečnosti cestnej premávky.⁵³

Tento pokles čiastočne vyplýva zo zníženia objemu nákladnej dopravy, ktoré nastalo v období rokov 2008 až 2010 (-7 %). K zníženiu miery nehôd s účasťou ťažkých nákladných vozidiel však pravdepodobne prispeli aj ďalšie faktory, ako je kvalitnejšie technické vybavenie vozidiel a lepšie presadzovanie dopravných predpisov. V tejto súvislosti treba uviesť iniciatívu na prijatie pravidiel pre lepšiu spoluprácu pri presadzovaní predpisov týkajúcich sa rôznych dopravných deliktov⁵⁴. Ich úplný účinok možno očakávať v nadchádzajúcich mesiacoch po ukončení prechodného obdobia 7. novembra 2013.

Možno predpokladať, že tento vývoj bude pokračovať, keďže v legislatívnom procese sú v súčasnosti viaceré návrhy, ktoré po prijatí prispesú k lepšej údržbe existujúcich vozidiel⁵⁵ a k uvádzaniu na trh vozidiel, ktoré sú bezpečnejšie pre zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky⁵⁶.

6.4. Zdaňovanie palív

Energetické výrobky vrátane komerčných palív sú predmetom už uvedenej smernice 2003/96/ES o zdaňovaní energetických výrobkov a elektriny. V tejto smernici sa okrem iného stanovuje minimálna hodnota spotrebných daní z palív. Komisia prijala 13. apríla 2011 návrh na revíziu tejto smernice⁵⁷. Ak sa tento návrh prijme, zosúladi sa ním politiky zdaňovania energií, aby sa zohľadnil vplyv palív a iných energetických výrobkov na životné prostredie, čím sa vytvoria ďalšie stimuly pre prepravcov, aby používali ekologickejšie vozidlá.

7. ZÁVERY

7.1. Situácia na trhu

K hlavným udalostiam, ktoré ovplyvnili trh nákladnej cestnej dopravy od prijatia smernice (ES) č. 1072/2009, patria globálne trendy, ako sú hospodárska kríza a postupné rozširovanie EÚ. Hoci sa do roku 2011 zdalo, že toto odvetvie sa z hospodárskej krízy pomaly zotavuje, objem dopravy odvtedy opäť klesol, čo je v súlade s vývojom vo zvyšku hospodárstva. Ďalšie hlavné trendy, ktoré existovali pred hospodárskou krízou, majú naďalej významný vplyv na

⁵³ Niektoré členské štáty nepredložili porovnateľné údaje, a preto sa nenachádzajú v tabuľke. Tieto členské štáty sú: Bulharsko, Maďarsko, Estónsko, Lotyšsko, Litva, Slovensko, Malta a Cyprus. Švédsko a Holandsko nepredložili údaje za rok 2010.

⁵⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/82/ES z 25. októbra 2011 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve, Ú. v. EÚ L 288, 30.4.2004, s. 1 – 15.

⁵⁵ Návrh nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES [COM(2012) 380 final].

⁵⁶ Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave, [COM(2013) 195 final].

⁵⁷ Návrh smernice Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, [KOM(2011) 169/3].

definovanie dopravných pohybov, ako je rastúca úloha špeditérov a poskytovateľov logistiky, ktorí sú tretími stranami, pri konsolidovaní vyťaženia a v zmluvných vzťahoch s prepravcami.

Prijatie balíka predpisov v oblasti cestnej dopravy v roku 2009 prispelo k tomu, že prepravcovia a kontrolné orgány majú k dispozícii spoločné normy a kritériá na prístup k povoleniu a k trhu medzinárodnej nákladnej cestnej dopravy. Niektoré ustanovenia nariadenia (ES) č. 1072/2009 sa však ťažko uplatňujú, najmä ustanovenia týkajúce sa stabilného miesta usadenia podnikov cestnej nákladnej dopravy a ustanovenia týkajúce sa kabotáže. Navyše mozaika vnútroštátnych právnych predpisov, ktorú malo prepracované znenie z roku 2009 odstrániť, sa opäť objavuje, čo má negatívne dôsledky na medzinárodný trh cestnej dopravy.

Odvetvie bude v konečnom dôsledku v budúcnosti čeliť viacerým výzvam. Aby na ne mohlo reagovať, bude musieť zlepšiť svoju efektívnosť. Nedostatok vodičov zmierňuje kríza, stále je však zdrojom obáv, a to najmä v prípade špecializovaných vodičov. V budúcnosti tak vzniknú nové požiadavky na vodičov a ich kvalifikáciu, a to aj v prípade starnúcej pracovnej sily. Okrem toho zostávajú pracovné podmienky v odvetví cestnej nákladnej dopravy náročné, pričom zmluvné vzťahy sa vyznačujú vysokou mierou samostatnej zárobkovej činnosti. So zreteľom na klesajúci počet dostupných vodičov musia spoločnosti znížiť vysokú mieru jazd naprázdno, aby mohli lepšie využiť svoj personál. Vyššia efektívnosť odvetvia nákladnej cestnej dopravy prispeje ku konkurencieschopnosti hospodárstva EÚ ako celku.

7.2. Zbližovanie trhových ukazovateľov

Členské štáty EÚ majú v odvetví cestnej nákladnej dopravy podobne ako aj v iných častiach hospodárstva rozdielne nákladové štruktúry. Hoci je nepravdepodobné, že rozdiely v nákladoch zmiznú úplne, tieto rozdiely sa budú ustavične znižovať. Prepravcom pôsobiacim v medzinárodnej doprave vznikajú náklady, ako sú poplatky za používanie ciest a náklady na palivo, ktoré sa uplatňujú na používateľov bez ohľadu na členský štát registrácie. Okrem toho účasť vodičov na medzinárodnej doprave, v ktorej sú mzdy tradične vyššie, viedlo k zvýšeniu mzdovej hladiny, najmä v členských štátoch, ktoré do EÚ vstúpili v rokoch 2004 a 2007. Postupné zbližovanie úrovne nákladov núti prepravcov ku konkurencii v efektívnosti a kvalite služieb, z čoho majú osoh používatelia dopravy v celom hospodárstve EÚ. Vyrovnanie nákladov však nie je v právomoci EÚ a ani cieľom jednotného trhu.

Okrem toho sa zaviedli legislatívne zmeny, ktoré viedli k ďalšej harmonizácii rámcových podmienok v odvetví cestnej nákladnej dopravy. Zahŕňa to rastúce využívanie systémov spoplatňovania ciest, ďalšiu technickú harmonizáciu, vyššiu bezpečnosť cestných dopravných vozidiel a intenzívnejšiu spoluprácu medzi členskými štátmi EÚ pri riešení dopravných deliktov. Týmito zmenami sa zmierňuje riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, ktoré by mohlo vzniknúť v dôsledku tlaku konkurencie, najmä v prípade ďalšieho otvorenia trhu.

Existuje určitý priestor na ďalšiu harmonizáciu v oblasti presadzovania ustanovení o prístupe k trhu cestnej nákladnej dopravy, ktoré je v jednotlivých členských štátoch stále odlišné. Zdá sa, že najmä ustanovenia o kabotáži v nariadení (ES) č. 1072/2009 a o stabilnom a skutočnom mieste usadenia v nariadení (ES) č. 1071/2009 sa neuplatňujú jednotne. To bráni prepravcom

pôsobiť za rovnakých podmienok a vytvára ťažkosti pre kontrolné orgány zodpovedné za uplatňovanie týchto pravidiel. Riešenie týchto nedostatkov pomôže obmedziť nezákonný prenos registrácie, ktorý negatívne ovplyvňuje hospodársku súťaž a pracovné podmienky.

7.3. Ďalšie kroky

Z uvedených aspektov vyplýva, že by sa malo uvažovať o ďalšej reforme s cieľom objasniť ustanovenia o prístupe na trh nákladnej cestnej dopravy EÚ. Vyváženou reformou vrátane ustanovení na zabezpečenie jednotného uplatňovania pravidiel o prístupe na trh by sa objasnili právne ustanovenia, ktoré členské štáty a odvetvie chápu a vykladajú rozdielne. Jasnejšie pravidlá by poskytli základ pre lepšiu kultúru dodržiavania predpisov a obmedzili by možnosti podvodu (tak vo fiškálnej, ako aj sociálnej sfére). Je to nevyhnutný predpoklad na zlepšenie jednotnosti presadzovania, ktorá sa očakáva od jednotného európskeho dopravného priestoru. Plánovaná revízia nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 v rámci Programu REFIT bude predstavovať prvý krok týmto smerom.

Na základe vhodných opatrení presadzovania sa ako primerané javí postupné preskúmanie niektorých zastaraných obmedzení, ktoré stále znemožňujú prístup na trh. Podmienky na vykonávanie kobotáže obmedzujú trhy prístupné prepravcom EÚ, keďže domáce trhy tvoria približne dve tretiny celého prepraveného objemu cestnej dopravy. Postupné zrušenie týchto obmedzení by mohlo prispieť k zníženiu administratívneho zaťaženia, ktoré spôsobujú súčasné zložité nejasné pravidlá. Navyše by to umožnilo efektívnejšie zosúladenie ponuky a dopytu v odvetví dopravy. Ako vyplýva z výskumov, uvoľnenie obmedzení kobotáže by mohlo prispieť k hospodárnejšiemu odvetviu cestnej dopravy s efektívnejším využívaním zdrojov, keďže by mohlo viesť k zníženiu jász naprázdno a zohrávalo by dôležitú úlohu pri zvyšovaní hospodárskej efektívnosti a efektívnosti spotreby paliva v odvetví. K tomu prispievajú aj ďalšie iniciatívy, ako napríklad pripravované oznámenie o stratégii na zníženie spotreby paliva a emisií CO₂ ťažkých nákladných vozidiel.

S cieľom zaistiť súlad hospodárskeho a sociálneho rozmeru bude potrebné vypracovať opatrenia zamerané na obnovenie atraktívnosti povolania a na zlepšenie pracovného prostredia vodičov. Patria k tomu opatrenia o presadzovaní predpisov, kontrole a obmedzovaní daňových podvodov a podvodov v sociálnej oblasti, ako aj vyššia úroveň odbornej prípravy a kvalifikácie. Prospelo by to aj hospodárstvu ako celku a zvýšilo by to atraktívnosť povolania. Keby odvetvie malo k dispozícii vysokokvalifikovaných a dostupnú pracovnú silu, pomohlo by to vyriešiť hroziaci nedostatok vodičov. Okrem toho by sa malo naďalej pracovať na zlepšení presadzovania právnych predpisov EÚ v sociálnej oblasti v cestnej doprave vrátane ustanovení týkajúcich sa časov jazdy a trvania odpočinku.

Vždy, keď súčasné a plánované nástroje a opatrenia uvedené v tejto správe zahŕňajú spracovanie osobných údajov, musí sa tak diať v súlade s nariadením 95/46/ES o ochrane osobných údajov⁵⁸ a s vnútroštátnymi ustanoveniami, ktorými sa daná smernica vykonáva.

Ako uviedol predseda Barroso vo svojom prejave o stave Únie 11. septembra 2013: „*Náš jednotný trh pre tovar funguje spoľahlivo a uvedomujeme si jeho hospodárske výhody. Ten istý model musíme rozšíriť aj na ďalšie oblasti: na mobilitu, komunikácie, energetiku, finančníctvo a elektronický obchod, aby sme spomenuli aspoň niektoré. Musíme odstraňovať prekážky, ktoré brzdia dynamické podniky a ľudí. Musíme dokončiť prepájanie Európy.*“

⁵⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov, Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.