



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 15. 4. 2020
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

pozícii Rady k prijatiu nariadenia, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009, nariadenie (ES) č. 1072/2009 a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôbiť ich vývoju v odvetví, nariadenia, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006 o minimálnych požiadavkách na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a časy denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov, a smernice, ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a ktorou sa stanovujú konkrétne pravidlá vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 1024/2012

(Text s významom pre EHP)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

pozícii Rady k prijatiu nariadenia, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009, nariadenie (ES) č. 1072/2009 a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví, nariadenia, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006 o minimálnych požiadavkách na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a časy denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov, a smernice, ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a ktorou sa stanovujú konkrétne pravidlá vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 1024/2012

(Text s významom pre EHP)

1. SÚVISLOSTI

Komisia 31. mája 2017 v rámci balíka mobility („Európa v pohybe“) prijala komplexný balík troch legislatívnych návrhov týkajúcich sa sociálnych aspektov a aspektov vnútorného trhu v oblasti cestnej dopravy v EÚ.

Ide o tieto tri legislatívne návrhy:

1. návrh na zmenu nariadenia č. 1071/2009 o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a nariadenia č. 1072/2009 o prístupe na trh medzinárodnej cestnej dopravy;
2. návrh na zmenu nariadenia č. 561/2006 o pravidlách týkajúcich sa času jazdy a odpočinku v oblasti cestnej dopravy a nariadenia č. 165/2014 o tachografoch;
3. návrh na zmenu smernice 2006/22/ES o minimálnych požiadavkách na kontrolu dodržiavania pravidiel týkajúcich sa času jazdy a odpočinku a vytvorenie pravidiel špecifických pre dané odvetvie týkajúcich sa vysielania vodičov (lex specialis k smernici 96/71/ES o vyslaných pracovníkoch a smernici 2014/67/EÚ na jej presadzovanie).

Dátum predloženia návrhu Európskemu parlamentu a Rade:

[dokumenty COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD),

COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD) a COM(2017) 277 final – 2017/0122 (COD)]

01/06/2017

Dátum stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru: 18/01/2018

Dátum stanoviska Výboru regiónov: 01/02/2018

Dátum pozície Európskeho parlamentu v prvom čítaní:

04/04/2019

Dátum prijatia pozície Rady:

07/04/2020

2. CIEĽ NÁVRHU KOMISIE

Všeobecným cieľom návrhov Komisie je zlepšiť pracovné a sociálne podmienky pracovníkov v cestnej doprave a zároveň zabezpečiť spravodlivejšie podmienky hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi.

Hlavnými cieľmi návrhu Komisie zrevidovať pravidlá prístupu k povolaniu a trhu je objasniť a zjednodušiť tieto pravidlá a bojovať proti schránkovým spoločnostiam a zároveň vo všeobecnosti zachovať súčasný stupeň otvorenosti trhu.

Cieľom návrhu na revíziu pravidiel týkajúcich sa času jazdy a odpočinku a tachografov je objasniť určité ustanovenia a prispôbiť niektoré pravidlá meniacim sa potrebám odvetvia a zintenzívniť inteligentné presadzovanie sociálnych pravidiel v cestnej doprave.

Pokiaľ ide o návrh Komisie na revíziu smernice o presadzovaní a stanovenie osobitných pravidiel pre vysielanie pracovníkov v cestnej doprave, cieľom je zabezpečiť primerané a účelné uplatňovanie pravidiel o vysielaní pracovníkov, zlepšiť presadzovanie a zaistiť, aby administratívna spolupráca medzi členskými štátmi bola štruktúrovanejšia a efektívnejšia.

3. PRIPOMIENKY K POZÍCII RADY

Pozícia Rady v prvom čítaní, ktorú Rada prijala 7. apríla 2020, podporuje hlavné ciele návrhov Komisie zlepšiť pracovné a sociálne podmienky pre pracovníkov v cestnej doprave a zároveň zabezpečiť spravodlivejšie podmienky hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi.

Pozícia Rady je v porovnaní so súčasnými pravidlami EÚ v sociálnej oblasti a oblasti vnútorného trhu v cestnej doprave významným krokom vpred, a to z niekoľkých dôvodov:

- **Organizácia časov týždenného odpočinku**

Komisia navrhla, aby sa požiadavky na týždenný odpočinok prispôbili skutočnej praxi v tomto odvetví tým, že sa umožní väčšia flexibilita pri organizácii časov týždenného odpočinku, aby vodiči mohli v období štyroch týždňov čerpať dva po sebe idúce časy skráteného týždenného odpočinku. Pozícia Rady podporuje cieľ návrhu Komisie a zároveň obmedzuje túto možnosť na vodičov pôsobiacich v medzinárodnej nákladnej doprave, a to za určitých podmienok, t. j. dva po sebe idúce časy skráteného odpočinku sa musia čerpať mimo členského štátu usadenia, po sebe idúce časy skráteného odpočinku sa musia kompenzovať pred nasledujúcim plnohodnotným časom odpočinku a vodič sa musí vrátiť „domov“ každé 3 týždne. Tieto podmienky sú v súlade s cieľom Komisie poskytnúť väčšiu flexibilitu pre diaľkovú nákladnú dopravu a zároveň zabezpečiť, aby sa vodiči pravidelne vracali domov na dlhý čas odpočinku. Pokiaľ ide o osobnú dopravu, Komisia má v úmysle ďalej skúmať organizáciu časov jazdy a odpočinku s cieľom posúdiť, či sú potrebné osobitné pravidlá.

- *Pravidelný návrat vodiča*

Komisia navrhla zaviesť pre dopravné podniky povinnosť organizovať prácu vodičov tak, aby sa mohli vrátiť domov na týždenný odpočinok aspoň raz za tri po sebe idúce týždne. Zámerom bolo zabrániť situácii, keď vodiči pracujú v zahraničí dlhodobo bez možnosti návratu domov k svojim rodinám. Pozícia Rady podporuje tento cieľ obsiahnutý v návrhu Komisie. Špecifikuje sa v nej, že vodiči by sa mali vrátiť do operačného centra zamestnávateľa, v ktorom má vodič obvykle základňu, alebo do miesta bydliska vodiča v rámci každého obdobia štyroch po sebe idúcich týždňov. V odôvodnení sa objasňuje, že „vodiči si môžu slobodne vybrať, kde chcú stráviť svoj čas odpočinku“. Interval sa skracuje na tri týždne v prípade, že vodič čerpal dva po sebe idúce časy skráteného týždenného odpočinku. Pozícia Rady nezachádza tak ďaleko, ako návrh Komisie. Komisia však uznáva, že pozícia Rady je inšpirovaná rovnakým cieľom, a to najmä v prípade vodičov v medzinárodnej doprave, ktorí zvyčajne čerpajú dva po sebe idúce časy skráteného týždenného odpočinku a potom sa na konci tretieho týždňa vrátia domov.

- *Zákaz čerpať pravidelný týždenný odpočinok v kabíne vozidla a bezpečné a chránené parkoviská*

Komisia navrhla, aby sa v súlade s judikatúrou objasnilo, že vodiči nemôžu čerpať pravidelný týždenný odpočinok vo vozidle a že zamestnávateľ je povinný poskytnúť vodičovi primerané ubytovanie s vhodným vybavením na spanie a hygienickými zariadeniami, ak vodič nie je schopný tieto časy týždenného odpočinku čerpať na súkromnom mieste podľa vlastného výberu. Zámerom bolo zlepšiť pracovné podmienky vodičov a zabezpečiť, aby mali dobré podmienky na odpočinok. Pozícia Rady podporuje návrh Komisie prostredníctvom zákazu čerpania času pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle. Rada ide ďalej ako návrh Komisie tým, že poveruje Komisiu, aby predložila podrobné ustanovenia týkajúce sa bezpečných a chránených parkovísk, t. j. úrovne služieb a postupu certifikácie týchto parkovísk. Pozícia Rady v plnej miere zodpovedá cieľu Komisie zabezpečiť primerané podmienky odpočinku pre vodičov a v tejto súvislosti je ešte ambicióznejšia.

- *Uplatňovanie pravidiel o vysielaní pracovníkov v cestnej doprave*

Komisia navrhla zaviesť osobitné kritériá na uplatňovanie pravidiel o vysielaní pracovníkov v cestnej doprave, ktoré zohľadnia vysoko mobilný charakter tohto odvetvia a zaručia spravodlivé odmeňovanie pre vodičov, ktorí dlhý čas pracujú v zahraničí. Komisia navrhla z pravidiel o vysielaní pracovníkov týkajúcich sa minimálnej mzdy a minimálnej dovolenky vyňať medzinárodnú dopravu zahŕňajúcu obdobie vyslania do 3 dní za kalendárny mesiac, pričom v prípade kabotážnej prepravy sa navrhlo, aby naďalej v plnej miere podliehala pravidlám o vysielaní pracovníkov. Pozícia Rady podporuje zásadu sektorových pravidiel vysielania pracovníkov v cestnej doprave, pričom sa ako alternatíva k systému založenému na čase, ktorý navrhuje Komisia, navrhuje nový systém založený na dopravných operáciách. Dvojstranné dopravné operácie týkajúce sa členského štátu usadenia prevádzkovateľov sú plne vyňaté z uplatňovania pravidiel o vysielaní, zatiaľ čo doprava prepravcami tretej krajiny a kabotážna preprava, ktoré nezahŕňajú členský štát usadenia prevádzkovateľov, plne podliehajú uplatňovaniu pravidiel o vysielaní pracovníkov.

Takisto existuje výnimka z uplatňovania pravidiel o vysielaní pracovníkov na dodatočné činnosti spojené s dvojstrannými dopravnými operáciami. V prípade nákladnej dopravy môže vodič vykonávať jednu činnosť nakládky a/alebo vykládky

v členských štátoch alebo tretích krajinách, cez ktoré vodič prechádza, za predpokladu, že vodič tovar nenaloží a nevyloží v tom istom členskom štáte. Ak po dvojstrannej dopravnej operácii začínajúcej sa v členskom štáte usadenia, počas ktorej nebola vykonaná žiadna ďalšia činnosť, nasleduje dvojstranná dopravná operácia do členského štátu usadenia, výnimka pre dodatočné činnosti sa rozšíri najviac na dve dodatočné činnosti nakládky a/alebo vykládky.

V prípade osobnej dopravy môže vodič v rámci dvojstranných dopravných operácií nechať raz nastúpiť a/alebo raz vystúpiť cestujúcich v členských štátoch alebo tretích krajinách, cez ktoré prechádza, za predpokladu, že vodič neponúka služby osobnej dopravy medzi dvoma miestami v členskom štáte, cez ktorý prechádza. To isté platí pre spiatočnú cestu.

Výnimky z pravidiel o vysielaní na dodatočné činnosti spojené s dvojstrannými dopravnými operáciami sa budú uplatňovať odo dňa, keď budú vodiči povinní manuálne zaznamenávať údaje o prekročení hraníc v tachografoch. Prestanú sa uplatňovať odo dňa, keď bude povinné do vozidiel montovať inteligentné tachografy, ktoré spĺňajú požiadavky na zaznamenávanie prekročenia hraníc a dodatočných činností.

V pozícii Rady sa tiež objasňuje, že pokiaľ ide o uplatňovanie pravidiel o vysielaní pracovníkov, nesmie byť podnikom usadeným v štáte, ktorý nie je členským štátom EÚ, poskytované priaznivejšie zaobchádzanie ako podnikom usadeným v členskom štáte, a to ani pri vykonávaní dopravných operácií podľa dvojstranných alebo mnohostranných dohôd, ktorými sa udeľuje prístup na trh Únie.

Napokon sa v pozícii Rady objasňuje uplatňovanie pojmu „dlhodobé vysielanie“, ktorý sa zaviedol v revidovanej smernici o vysielaní pracovníkov [smernica (EÚ) 2018/957], na operácie medzinárodnej cestnej dopravy v tom zmysle, že obdobia dosiahnuté v jednom členskom štáte sa nesčítavajú s obdobiami v ktoromkoľvek inom členskom štáte.

Podobne ako návrh Komisie vychádza pozícia Rady z cieľa zabezpečiť, aby vodiči, ktorí musia niesť životné náklady iných členských štátov, než je štát, v ktorom žijú, boli platení v súlade s týmito nákladmi a mali tak primeranú životnú úroveň. Objasnenia uvedené v pozícii Rady v súvislosti s dlhodobým vysielaním a uplatňovaním pravidiel o vysielaní pracovníkov do tretích krajín sú potrebné a vítané, aby sa odstránili pochybnosti o uplatňovaní pravidiel o vysielaní pracovníkov zo strany členských štátov. Komisia navrhla aj osobitné administratívne požiadavky na uplatňovanie pravidiel o vysielaní pracovníkov v cestnej doprave, aby zabránila neprimeranému administratívne zaťaženiu prevádzkovateľov. Pozícia Rady podporuje návrh Komisie a stanovuje, že výmeny informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi a predkladanie vyhlásení o vyslaní zo strany podnikov cestnej dopravy sa budú vykonávať prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu (IMI). Využívaním IMI sa ešte viac zníži administratívne zaťaženie správnych orgánov a podnikov, a prispeje sa tak k celkovému cieľu balíka opatrení v oblasti mobility.

- *Zavedenie novej tachografovej technológie*

Komisia nenavrhol zmeniť nariadenie o tachografoch. Rada však považuje za potrebné zaviesť novú generáciu „inteligentných“ tachografov, aby sa umožnilo presnejšie lokalizovať vozidlá používané pri cezhraničných dopravných operáciách, čím sa uľahčí presadzovanie pravidiel v sociálnej oblasti a v oblasti vnútorného trhu. V pozícii Rady sa stanovuje harmonogram zavádzania tejto novej technológie do

nových vozidiel (dva roky od dátumu prijatia technických špecifikácií) a do existujúceho vozového parku (modernizácia tri roky odo dňa prijatia technických špecifikácií pre všetky vozidlá vybavené iným tachografom, ako je inteligentný tachograf vo verzii 1; modernizácia štyri roky odo dňa prijatia technických špecifikácií pre všetky vozidlá vybavené inteligentným tachografom vo verzii 1). Pozícia Rady je plne v súlade s hlavným cieľom balíka opatrení v oblasti mobility, ktorým je umožniť účinné a efektívne presadzovanie nových pravidiel v sociálnej oblasti a v oblasti vnútorného trhu.

- *Uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa prístupu k povolaniu a času jazdy a odpočinku v súvislosti s ľahkými úžitkovými vozidlami*

S cieľom zaviesť minimálnu úroveň profesionalizácie prevádzkovateľov, ktorí používajú ľahké úžitkové vozidlá, a tým zbližiť podmienky hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi navrhla Komisia rozšíriť niektoré pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy na podniky používajúce ľahké úžitkové vozidlá. Na týchto prevádzkovateľov by sa totiž vzťahovali kritériá týkajúce sa stabilného a skutočného miesta usadenia v členskom štáte a zodpovedajúcej finančnej spôsobilosti. Pozícia Rady podporuje začlenenie prevádzkovateľov využívajúcich ľahké úžitkové vozidlá do rozsahu pôsobnosti pravidiel o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy, pričom uplatňuje na týchto prevádzkovateľov všetky pravidlá. Tieto pravidlá sa však vzťahujú len na prevádzkovateľov, ktorí sú zapojení do medzinárodnej dopravy za poplatok a úhradu a používajú vozidlá s prípustnou celkovou hmotnosťou nad 2,5 tony. Okrem toho pozícia Rady rozširuje na týchto prevádzkovateľov pravidlá týkajúce sa času jazdy a odpočinku a tachografov. Pozícia Rady je v súlade s cieľom návrhu Komisie, ktorým je zaviesť minimálnu úroveň profesionalizácie prevádzkovateľov používajúcich ľahké úžitkové vozidlá, a vytvoriť rovnaké podmienky medzi týmito prevádzkovateľmi a prevádzkovateľmi ťažkých nákladných vozidiel. Pozícia Rady, aby na týchto prevádzkovateľov vzťahovali aj pravidlá pre časy jazdy a odpočinku a tachografy, je prijateľná, pretože ešte viac zvýši bezpečnosť cestnej premávky tohto typu vozidiel v medzinárodnej doprave za poplatok a úhradu.

- *Pravidlá týkajúce sa kabotáže*

Komisia navrhla zrevidovať pravidlá týkajúce sa kabotáže tým, že sa v hostiteľskom členskom štáte umožní neobmedzený počet operácií kabotáže do 5 dní od vykládky v rámci medzinárodnej prepravy. Toto pravidlo by nahradilo súčasné obmedzenie na 3 operácie kabotáže za 7 dní a jeho cieľom je uľahčiť presadzovanie a zároveň vo všeobecnosti zachovať súčasnú úroveň otvorenosti trhu. V pozícii Rady sa zachovávajú súčasné obmedzenia kabotáže (3 operácie kabotáže za 7 dní), pričom sa zavádza štvordňová lehota bez kabotáže, počas ktorej prevádzkovateľa nesmú vykonávať ďalšiu kabotážnu prepravu v tom istom členskom štáte. Rada sa neriadi prístupom, ktorý navrhla Komisia a ktorého cieľom bolo najmä uľahčiť presadzovanie. Zachovanie súčasného modelu kabotáže je náročnejšie z hľadiska presadzovania, Komisia sa však domnieva, že s novou generáciou „inteligentných“ tachografov, ktorá je súčasťou pozície Rady, bude jednoduchšie určiť druh operácie vykonávanej dopravcami a príslušný počet. To by v porovnaní so súčasnou situáciou malo vykonateľnosť pravidiel kabotáže zlepšiť. Komisia môže súhlasiť s myšlienkou lehoty bez kabotáže s cieľom vyriešiť otázku „systematickej kabotáže“, t. j. prevádzkovateľov, ktorí opakujú niekoľko po sebe idúcich období kabotáže v tom istom členskom štáte tým, že tento členský štát opustia a opätovne doň vstúpia v

rozpore s obmedzeniami uloženými nariadením (EÚ) č. 1072/2009, ktoré sú zachované v zmenenom texte.

- *Kritériá usadenia týkajúce sa vodičov (Rím I)*

Komisia nenavrhol žiadnu novú požiadavku týkajúcu sa náboru pracovníkov vo vzťahu ku kritériu stabilného a skutočného miesta usadenia v členskom štáte, pokiaľ ide o prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy. V pozícii Rady sa uvádza nové kritérium usadenia v členskom štáte, v ktorom sa vyžaduje, aby prevádzkovatelia mali priebežne a pravidelne k dispozícii vodičov, ktorí majú obvykle základňu v operačnom centre v členskom štáte usadenia, a to úmerne k objemu dopravných operácií. Zámerom pozície Rady je prispieť k dostatočnému počtu zamestnancov tam, kde má byť stabilné a skutočné miesto usadenia v členskom štáte. Ponecháva sa v nej dostatok priestoru na to, aby nedošlo k neprimeranému obmedzeniu slobody prevádzkovateľov pri náboře zamestnancov.

- *Lehoty na vykonanie/dátumy uplatňovania*

Komisia nenavrhol konkrétne dátumy uplatňovania nových pravidiel. Pozícia Rady určuje, že nariadenie, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009, sa bude uplatňovať 18 mesiacov odo dňa nadobudnutia jeho účinnosti. Nariadenie (ES) č. 1071/2009 ako celok a požiadavka byť držiteľom licencie Spoločenstva podľa nariadenia (ES) č. 1072/2009 sa však budú vzťahovať na prevádzkovateľov, ktorí v medzinárodnej preprave používajú ľahké úžitkové vozidlá nad 2,5 tony, až 21 mesiacov po dátume nadobudnutia účinnosti pozmeňujúceho nariadenia. Revidovaná smernica o presadzovaní (smernica 2006/22/ES) a lex specialis o vysielaní pracovníkov budú mať dátum transpozície vnútroštátnych opatrení členskými štátmi 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti aktu. Keďže revidované nariadenia (ES) č. 561/2006 a 165/2014 sa budú uplatňovať ihneď po nadobudnutí účinnosti, obsahujú prechodné ustanovenia na uplatňovanie ustanovení týkajúcich sa zavádzania inteligentných tachografov (pozri vyššie) a uplatňovanie pravidiel na ľahké úžitkové vozidlá (od 1. júla 2026). Nové pravidlá si budú vyžadovať značný čas na prispôsobenie členských štátov, prevádzkovateľov a Komisie. Najmä ďalší vývoj informačného systému o vnútornom trhu na uplatňovanie pravidiel o vysielaní, nové požiadavky na odbornú prípravu a skúšky pre prevádzkovateľov, ktorí používajú ľahké úžitkové vozidlá, a technický vývoj potrebný pre nové tachografové technológie si vyžadujú dostatočný čas na realizáciu. Pozícia Rady je preto v tejto súvislosti prijateľná.

Komisia má však výhrady k dvom opatreniam uvedeným v pozícii Rady, konkrétne k povinnosti pravidelného návratu nákladných vozidiel do členského štátu usadenia prevádzkovateľov a k možnosti členských štátov uplatňovať obmedzenia kabotáže na vnútroštátne úseky kombinovanej dopravy. Z tohto dôvodu Komisia vydala toto vyhlásenie týkajúce sa politickej dohody, ktorú Európsky parlament a Rada dosiahli 12. decembra 2019:

„Komisia berie na vedomie predbežnú dohodu o sociálnych a trhových aspektoch balíka v oblasti mobility I, ktorú Rada a Európsky parlament dosiahli počas 4. trialógu, ktorý sa uskutočnil 11. a 12. decembra 2019.

Komisia vyjadruje poľutovanie nad tým, že politická dohoda, ku ktorej dospeli Rada a Európsky parlament, obsahuje prvky, ktoré nie sú v súlade s ambíciami európskeho ekologického dohovoru a s podporou, ktorú Európska rada vyjadrila cieľu dosiahnuť klimaticky neutrálnu EÚ do roku 2050. Ide o povinný návrat vozidiel do členského štátu usadenia každých 8 týždňov a obmedzenia uložené na kombinovanú dopravu. Tieto opatrenia

neboli súčasťou návrhov Komisie prijatých 31. mája 2017 a neboli predmetom posúdenia vplyvu. Povinnosť návratu nákladného vozidla povedie k neefektívnosti v doprave a k zvýšeniu zbytočných emisií, znečistenia a preťaženia, pričom obmedzenia kombinovanej dopravy znižujú jej účinnosť pri podpore multimodálnej nákladnej dopravy.

Sociálne zlepšenia v tomto návrhu sú značné. Komisia bude teraz podrobne posudzovať vplyv týchto dvoch aspektov na klímu, životné prostredie a fungovanie jednotného trhu. Komisia tak urobí s ohľadom na ekologický dohovor a opatrenia na dekarbonizáciu dopravy a ochranu životného prostredia, a zároveň prihliadne na zabezpečenie dobre fungujúceho jednotného trhu.

Po posúdení vplyvu Komisia v prípade potreby uplatní svoje právo predložiť cielený legislatívny návrh skôr, než tieto dve ustanovenia nadobudnú účinnosť.“

Keďže obe predmetné opatrenia sú súčasťou pozície Rady, Komisia potvrdzuje stanovisko, ktoré zaujala vo vyhlásení.

4. ZÁVER

Komisia sa domnieva, že napriek určitým nedostatkom pozície Rady zavedenie nových a jasnejších ustanovení opísaných vyššie zabezpečí lepšie pracovné a sociálne podmienky, spravodlivú hospodársku súťaž a väčšiu právnu istotu v odvetví cestnej dopravy. Nové ustanovenia budú tiež predstavovať pevný základ pre budúce presadzovanie pravidiel cestnej dopravy.

Komisia v duchu kompromisu prijíma pozíciu prijatú Radou, na základe čoho Európsky parlament môže prijať konečné znenie v druhom čítaní. Komisia sa totiž domnieva, že prijatie sociálnych a trhových návrhov by odvetviu cestnej dopravy prinieslo značné výhody. Komisia však trvá na svojich výhradách k dvom opatreniam uvedeným v pozícii Rady.