



Slovenské vydanie

Informácie a oznámenia

Ročník 61

8. júna 2018

Obsah

I Uznesenia, odporúčania a stanoviská

STANOVISKÁ

Európsky hospodársky a sociálny výbor

531. plenárne zasadnutie EHSV z 17. a 18. januára 2018

2018/C 197/01	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Podpora MSP v Európe s osobitným zameraním na horizontálny legislatívny prístup k MSP a dodržiavanie prístupu „najprv myslieť na malých“ iniciatívy „Small Business Act“ (prieskumné stanovisko)	1
2018/C 197/02	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Zaujať komplexný prístup k priemyselnej politike v EÚ – zlepšiť podnikateľské prostredie a podporu v prospech konkurencieschopnosti európskeho priemyslu (prieskumné stanovisko)	10

III Prípravné akty

EURÓPSKY HOSPODÁRSKY A SOCIÁLNY VÝBOR

531. plenárne zasadnutie EHSV z 17. a 18. januára 2018

2018/C 197/03	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Ročný pracovný program Únie pre európsku normalizáciu na rok 2018 [COM(2017) 453 final]	17
2018/C 197/04	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o boji proti podvodom s bezhotovostnými platobnými prostriedkami a proti ich falšovaniu, ktorou sa nahrádza rámcové rozhodnutie Rady 2001/413/SVV [COM(2017) 489 final – 2017/0226 (COD)]	24
2018/C 197/05	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh smernice Rady, ktorou sa mení smernica 2011/16/EÚ, pokiaľ ide o povinnú automatickú výmenu informácií v oblasti daní v súvislosti s cezhraničnými opatreniami podliehajúcimi oznamovaniu [COM(2017) 335 final – 2017/0138 (CNS)]	29

2018/C 197/06	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Odporúčanie na odporúčanie Rady o hospodárskej politike eurozóny [COM(2017) 770 final]	33
2018/C 197/07	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru — Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví [COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD)]	38
2018/C 197/08	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru: Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a ktorou sa stanovujú konkrétne pravidlá vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy [COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)] a Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a časy denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov [COM(2017) 277 final – 2017/0122 (COD)] .	45
2018/C 197/09	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Letectvo: Otvorená a prepojená Európa [COM(2017) 286 final] a Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o ochrane hospodárskej súťaže v leteckej doprave, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 868/2004 [COM(2017) 289 final – 2017/0116 (COD)]	58
2018/C 197/10	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru — Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie) [COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD)]	66
2018/C 197/11	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 726/2004, pokiaľ ide o umiestnenie sídla Európskej agentúry pre lieky [COM(2017) 735 final – 2017/0328 (COD)]	71
2018/C 197/12	Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1093/2010, pokiaľ ide o sídlo Európskeho orgánu pre bankovníctvo [COM(2017) 734 final – 2017/0326 (COD)]	72

I

(Uznesenia, odporúčania a stanoviská)

STANOVISKÁ

EURÓPSKY HOSPODÁRSKY A SOCIÁLNY VÝBOR

531. PLENÁRNE ZASADNUTIE EHSV Z 17. A 18. JANUÁRA 2018

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Podpora MSP v Európe s osobitným zameraním na horizontálny legislatívny prístup k MSP a dodržiavanie prístupu „najprv myslieť na malých“ iniciatívy „Small Business Act“

(prieskumné stanovisko)

(2018/C 197/01)

Spravodajkyňa: **Milena ANGELOVA**

Pomocný spravodajca: **Panagiotis GKOFAS**

Konzultácia	bulharské predsedníctvo Rady EÚ, 5. 9. 2017
Právny základ	článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu
Prijaté v sekcii	18. 12. 2017
Prijaté v pléne	17. 1. 2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania	241/5/8
(za/proti/zdržalo sa)	

1. Závery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) zdôrazňuje, že malé a stredné podniky si vyžadujú osobitnú pozornosť ⁽¹⁾, a vyzýva Európsku komisiu (EK), aby zabezpečila právnu záväznosť iniciatívy „Small Business Act“ (SBA) a jej zásad. To musia sprevádzať rýchle, starostlivo navrhnuté, koordinované spoločné kroky Európskej únie (EÚ), členských štátov – vrátane regionálnej a miestnej úrovne – a podnikateľských združení, ktoré budú zamerané na zlepšenie situácie MSP v skutočných podmienkach. Všetci aktéri sa musia zaviazat', že budú vykonávať to, na čom sa spoločne dohodli, a musia niesť svoj podiel zodpovednosti v kontexte spoločenského vývoja a hospodárskych procesov.

⁽¹⁾ A to najmä teraz 35 rokov od vyhlásenia Európskeho roka malých a stredných podnikov a remesiel Európskym parlamentom, 25 rokov od spustenia vnútorného trhu a 15 rokov od zavedenia eura.

1.2. Je potrebné intenzívnejšie zapojenie sociálnych partnerov a organizácií zastupujúcich MSP do európskeho semestra, ako aj dôsledné podávanie správ a monitorovanie vykonávania a výsledkov partnerských dohôd medzi členskými štátmi. EHSV vyzýva EK a Radu, aby realizáciu SBA zaradili do podrobného preskúmania v rámci európskeho semestra a ročného prieskumu rastu v úzkej spolupráci s organizáciami zastupujúcimi MSP.

1.3. EHSV žiada inkluzívnu, koherentnú, účinnú horizontálnu európsku politiku pre MSP, ktorá tiež zohľadňuje potreby rôznych podskupín MSP, napr. podniky tvoriace hodnoty, mikropodniky, malé podniky, rodinné a tradičné podniky, ako aj tie podniky, ktoré pôsobia vo vzdialených oblastiach, samostatne zárobkovo činné osoby a remeselníkov, a považuje za dôležité, aby každá z týchto podskupín mala svoju definíciu⁽²⁾. Sloboda podnikania na základe foriem hospodárskej demokracie, ktorá je vlastná európskemu sociálnemu a trhovému modelu, ako sa uznáva v Charte základných práv Európskej únie, musí byť efektívne chránená, a podpora podnikateľského ducha, kultúry a vzdelávania sa musí v Európe posilniť.

1.4. EHSV odporúča, aby bulharské, rakúske a rumunské rotujúce predsedníctva Rady EÚ vytvorili a sprevádzkovali stálu medziinštitucionálnu spoločnú poradnú skupinu pre MSP s organizáciami zastupujúcimi MSP. Svoju činnosť by začala sledovaním osobitných pracovných programov na roky 2014 – 2020 týkajúcich sa horizontálnych a medziodvetvových politík a programov pre MSP a podávaním správ o nich.

1.5. EHSV zdôrazňuje, že je potrebné urýchlene vykonávať osobitné návrhy stanovené v tomto dokumente, a vyzýva EK, Európsky parlament (EP) a Radu, aby podnikli včasné opatrenia na tento účel.

2. Kontext a súčasný stav

2.1. V septembri 2017 požiadalo nadchádzajúce bulharské predsedníctvo Rady EÚ o vypracovanie prieskumného stanoviska na tému *Podpora MSP v Európe s osobitným zameraním na horizontálny legislatívny prístup k MSP a dodržiavanie prístupu „najskôr myslieť na malých“ iniciatívy „Small Business Act“*. EHSV veľmi oceňuje túto iniciatívu, keďže je v súlade s mnohými výzvami v jeho stanoviskách, aby sa iniciatíva SBA a jej zásady stali právne záväznými.

2.2. V júni 2017 EK uverejnila plán⁽³⁾ na začatie konzultácií o relevantnosti a potrebe aktualizovať definíciu MSP. Prvé reakcie na tento plán ukázali, že väčšina respondentov (18 z 22) považuje definíciu za zastaranú a žiada, aby sa aktualizovala a upravila⁽⁴⁾.

2.3. V roku 2011 EK uverejnila Preskúmanie iniciatívy Small Business Act pre Európu⁽⁵⁾ s cieľom urýchliť jej vykonávanie⁽⁶⁾ a v roku 2014 začala verejnú konzultáciu o tom, ako by sa SBA mala revidovať⁽⁷⁾. Je však škoda, že v nadväznosti na ňu neboli podniknuté žiadne kroky v tejto oblasti politiky. Ročný pokrok SBA posudzuje sieť vyslancov pre MSP, ale ešte treba vynaložiť veľké úsilie, aby sa zabezpečilo, že sa táto informácia skutočne dostane k MSP a organizáciám, ktoré ich zastupujú.

2.4. EHSV oceňuje ciele úsilie EK uplatňovať zásadu „najskôr myslieť na malých“, a najmä prístup, ktorý spočíva v zohľadňovaní záujmov MSP, uplatnený v programe REFIT a iniciatíve pre začínajúce a rozširujúce sa podniky⁽⁸⁾.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2009, s. 22 a Ú. v. EÚ C 226, 16.7.2014, s. 10.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/sme-definition_en.

⁽⁴⁾ http://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-2868537/feedback_en?size=10&page=2. Úsilie EK spustiť ďalšiu etapu konzultácií vo všetkých jazykoch EÚ si zaslúži pochvalu, keďže umožní väčšiu účasť.

⁽⁵⁾ COM(2011) 78 final.

⁽⁶⁾ COM(2008) 394 final.

⁽⁷⁾ https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en, Ref. Ares(2015)812234 – 25/02/2015.

⁽⁸⁾ COM(2016) 733 final.

3. Všeobecné pripomienky

3.1. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že pokrok v skutočnom uplatňovaní zásady „najskôr myslieť na malých“ je naďalej rozdrobený a ani zďaleka nie je dosiahnutý. Toto oneskorenie vykonávania je veľmi nebezpečné, pretože MSP v súčasnosti čelia väčšiemu množstvu problémov než kedykoľvek predtým – ostrá hospodárska súťaž, nedostatok odborných pracovníkov, nové formy práce a spotreby, čoraz komplexnejší a intenzívnejší tok informácií, obmedzené zdroje na inováciu, neustála degradácia úlohy podnikateľa, nestabilné finančné trhy, zložitý prístup k financovaniu a vysoká závislosť od vonkajšieho prostredia, obmedzená vyjednávacía sila⁽⁹⁾. Situáciu MSP naďalej zhoršuje príliš zložitý proces technickej normalizácie, pravidiel týkajúce sa ochrany duševného vlastníctva a všeobecné pravidlá ochrany údajov, zneužívanie trhu globálnymi aktérmi a sťažené zapájanie sa do európskych/vnútroštátnych zákaziek a globálneho hodnotového reťazca. Mali by sa navrhovať účinnejšie riešenia najmä tam, kde sú MSP negatívne ovplyvnené štrukturálnymi problémami a zlyhaním trhu.

3.2. Digitalizácia a technologické zmeny, ktoré so sebou prináša, vrátane elektronického obchodu, neznamená len cenné príležitosti pre MSP, ale aj dôležité výzvy, ktoré ich nútia zmeniť svoju kultúru, činnosti a obchodné modely. Bolo by veľmi žiaduce, aby sa hospodárske odvetvia a regióny, ktoré sú pre MSP najkritickejšie, lepšie začlenili do iniciatívy Priemysel 4.0.

4. Lepšia tvorba politiky a efektívnejšie uplatňovanie

4.1. EHSV vidí definíciu MSP nie ako riešenie všetkých problémov MSP, ale ako nástroj na zabezpečenie lepšieho prístupu k podporným opatreniam. Každá revízia definície by mala vychádzať z hodnotenia vplyvu navrhovaných zmien na politiky a programy EÚ pre MSP a najmä na ich prínos k rastu a vytváraniu pracovných miest. Aktualizácia musí zohľadniť kľúčové odporúčania založené na výsledkoch konzultácií a na rozhodnutí Súdneho dvora EÚ⁽¹⁰⁾. EHSV požaduje ďalšiu činnosť s cieľom preskúmať možnosť, aby revízia obsahovala aspoň tieto prvky⁽¹¹⁾: možnosť pre MSP zvoliť si, ktoré dve kritériá z troch kritérií v článku 2 prílohy k odporúčaniu⁽¹²⁾ spĺňa, namiesto stanovenia kritéria počtu zamestnancov⁽¹³⁾ ako jediného hlavného kritéria; opatrenia na prípadnú aktualizáciu stropov uvedených v článku 2 vrátane ich zosúladenia s najaktuálnejším prístupom stanoveným v smernici 2013/34/EÚ⁽¹⁴⁾, a prehodnotenie a zrevidovanie obmedzujúcich pravidiel v článku 3⁽¹⁵⁾. Ak Komisia pristúpi k revízii definície MSP, musí tak urobiť v úzkej spolupráci s organizáciami MSP na európskej, národnej a regionálnej úrovni.

4.2. Pri navrhovaní opatrení na podporu MSP by sa mal uplatňovať podrobnejší a diferencovanejší prístup, ktorý by zohľadnil rôznorodosť a rozmanitosť MSP a rôzne zlyhania trhu, ktorým čelia. Osobitné potreby rôznych podskupín⁽¹⁶⁾, ktoré majú potenciál byť prínosom k procesu hospodárskeho rozvoja⁽¹⁷⁾ vďaka svojim odlišným právnym formám a modelom fungovania⁽¹⁸⁾, by sa mali preskúmať, aby bolo možné navrhnúť a účinne zaviesť primerané portfólio politických opatrení na podporu ich rastu, a tiež poskytnúť definíciu pre každú z nich⁽¹⁹⁾. Mal by sa využívať účinný marketing a každý rok by sa na úrovni EÚ v rámci európskeho semestra mali monitorovať a posudzovať objektívne štúdie vrátane kvantitatívnych analýz opatrení na propagáciu a podporu v členských štátoch.

5. Financovanie MSP

5.1. Väčšinu MSP tvoria veľmi malé podniky a mikropodniky, čo zahŕňa samostatne zárobkovo činné osoby a slobodné povolania. Tieto skupiny majú veľmi špecifické potreby, pokiaľ ide o financovanie – relatívne nízke sumy, žiadna zábezpeka

⁽⁹⁾ Rôzne štúdie – napr. EP, 2011; CSES, 2012; EK, 2008; OECD, 1998.

⁽¹⁰⁾ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A62016TN0855>, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=183329&pageIndex=0&doclang=SK&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=687947>, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=183335&pageIndex=0&doclang=SK&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=691887>.

⁽¹¹⁾ Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 1.

⁽¹²⁾ Smernica 2003/361/ES, príloha, článok 2.

⁽¹³⁾ Smernica 2003/361/ES, príloha, článok 4.

⁽¹⁴⁾ Smernica 2013/34/EÚ z 26. júna 2013.

⁽¹⁵⁾ Smernica 2003/361/ES, príloha, článok 3.

⁽¹⁶⁾ Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 1.

⁽¹⁷⁾ Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 1.

⁽¹⁸⁾ Ú. v. EÚ C 345, 13.10.2017, s. 15, bod 3.2.

⁽¹⁹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2009, s. 22 a Ú. v. EÚ C 226, 16.7.2014, s. 10.

a veľmi obmedzená schopnosť znášať administratívne formality. Vzhľadom na ich významný potenciál vytvárať pracovné miesta, najmä v relatívne malých a vzdialených mestách, EHSV vyzýva EK, aby kládla väčší dôraz na navrhovanie jednoduchých, ľahko dostupných nástrojov na splnenie ich finančných potrieb.

5.2. *Dlh*

5.2.1. Keďže charta MSP a SBA patria medzi nedávne priority bankovej únie EÚ, EHSV žiada komplexnejší, podrobnejší a ucelenejší prístup na zistenie toho, ako sa zásada „najskôr myslieť na malých“ uplatňuje alebo by sa mohla uplatňovať na politiky EÚ v oblasti bankovníctva a na jednotlivé vnútroštátne predpisy v oblasti bankovníctva a finančníctva v členských štátoch. EHSV vyzýva Európsky orgán pre bankovníctvo, aby zástupcov EHSV začlenil do Skupiny zainteresovaných strán v bankovníctve a do iných príslušných technických fór.

5.2.2. EHSV žiada, aby členské štáty v koordinácii s EÚ zriadili a rozvíjali sieť tzv. úverového ombudsmana s cieľom ďalej uľahčovať a vyvažovať dialóg medzi MSP a úverovými inštitúciami.

5.2.3. S cieľom odstrániť nedostatok informácií medzi bankami a MSP a zlepšiť ich finančné znalosti EHSV navrhuje, aby sa vyžadovali a analyzovali kvalitatívne údaje na zistenie toho, ako sprostredkovateľské banky využívajú finančné nástroje, aby dosiahli MSP, ktoré najviac potrebujú finančné zdroje⁽²⁰⁾, a aké sú dôvody neudelenia úveru MSP, v súlade so zásadami spätnej väzby od bánk⁽²¹⁾.

5.2.4. EHSV je veľmi znepokojený správami o bankových zlyhaniach spôsobujúcich problémy s peňažným tokom, v dôsledku ktorých malé podniky jednoducho zbankrotovali, a žiada EK, aby prijala urýchlené opatrenia s cieľom zabrániť takýmto udalostiam v budúcnosti. Jedným z riešení by mohla byť úverová karta spoločnosti, ktorá uchováva záznamy o úveroch a umožňuje zvýšiť úverový limit na základe obozretného správania⁽²²⁾.

5.2.5. Inovatívne platformy pre partnerské poskytovanie úverov majú veľký potenciál ako alternatívny zdroj financovania pre MSP, keďže umožňujú nebankové formy finančnej mediácie. Vysoký potenciál týchto nových foriem poskytovania úverov však stále obmedzujú nejasné právne predpisy a regulácia. EHSV požaduje, aby tvorcovia politiky, regulačné orgány a zainteresované strany vyvinuli medzinárodné úsilie na objasnenie pravidiel, ktorými sa riadia kľúčoví sprostredkovatelia financovania v tejto oblasti bez toho, aby vytvorili väčšiu administratívnu záťaž.

5.2.6. Mali by sa preskúmať osvedčené postupy členských štátov v oblasti jednoduchého a dostupného prístupu MSP k financovaniu a malo by sa podporovať ich opakovanie.

5.2.7. MSP v Európe majú len obmedzený alebo žiadny prístup k trhu s podnikovými dlhopismi pre nedostatok likvidity, vysoké náklady na vydávanie a vysoké požiadavky na informácie. EHSV je presvedčený, že primerané požiadavky na kótovanie a na zverejňovanie vzťahujúce sa na MSP, schválenie osobitných stimulov a vytvorenie špecializovaných kapitálových trhov pre MSP na úrovni členských štátov pomôže prekonať tieto prekážky.

5.3. *Finančné prostriedky EÚ*

5.3.1. Pravidlá štátnej pomoci sa musia zjednodušiť a aktualizovať, aby sa odstránili neistoty pre MSP, najmä tie, ktoré sa týkajú prepojenia medzi fyzickými osobami, štátneho a obecného vlastníctva, holdingových štruktúr a iných obmedzení, ktoré je veľmi ťažké sledovať. EHSV podporuje závery štúdie EŠIF týkajúce sa pozlacovania (gold-plating), ktorú v roku 2017 uverejnilo GR pre vnútorné politiky EP, najmä podporu ďalšieho zjednodušenia pravidiel, ako aj ich lepšieho prispôbienia realite a flexibilnejšieho uplatňovania, keďže ich zložitnosť zvyšuje administratívnu záťaž, riziko duplicity požiadaviek a uprednostňovanie súladu s pravidlami pred výkonnosťou uskutočňovaných projektov⁽²³⁾.

⁽²⁰⁾ Podobne ako s cieľom potlačiť negatívnu prax, keď komerčné banky ponúkajú lacné finančné zdroje podporované EÚ svojim verným zákazníkom, čím pripravujú mnohé MSP o prístup k týmto zdrojom.

⁽²¹⁾ <http://www.ebf.eu/wp-content/uploads/2017/06/High-level-principles-on-feedback-given-by-banks-on-declined-SME-credit-applications.pdf>.

⁽²²⁾ Ako Széchenyiho karta v Maďarsku.

⁽²³⁾ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/585906/IPOL_STU\(2017\)585906_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/585906/IPOL_STU(2017)585906_EN.pdf).

5.3.2. Keď sa podporné opatrenia a programy navrhujú na úrovni EÚ, mali by obsahovať kritériá, ktoré zaručia primeranú geografickú vyváženosť.

5.3.3. EHSV naliehavo žiada EK, aby zachovala a ďalej rozvíjala program COSME ako dôležitý nástroj na podporu MSP (²⁴).

5.3.4. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že údaje o jasnom vplyve zdrojov vyčlenených na opatrenia v oblasti politiky pre MSP v rámci VFR 2014 – 2020 sú veľmi nedostatočné. Výbor vyzýva EK, aby tento problém urýchlene riešila a pri posudzovaní ich vplyvu informovala o kvalitatívnych a kvantitatívnych kritériách a monitorovala ich.

5.3.5. EHSV vyzýva EK a členské štáty, aby pri stanovovaní rámca pre budúci viacročný finančný rámec (VFR) efektívnejšie uplatňovali zásadu partnerstva (²⁵). Hoci je účasť sociálnych partnerov v rozhodovacom procese povinná, v praxi existuje množstvo prekážok, ktoré im bránia v tom, aby mali skutočný vplyv na rozhodnutia.

5.3.6. Podpora MSP sa väčšinou zameriava na zvýšenie výskumu a inovácií a na startupy. EHSV chce bez spochybnenia významu týchto politických opatrení zdôrazniť, že budú prínosné len pre zlomok všetkých MSP, a preto požaduje rozmanitejšie podporné nástroje zamerané na všetky typy podnikov a pokrývajúce všetky fázy ich životného cyklu.

5.4. **Vlastný kapitál**

5.4.1. Rozvoj únie kapitálových trhov – expanzia rizikových fondov, súkromné kapitálové trhy – vrátane neformálnych trhov, podnikateľských anjelov a kolektívneho financovania zlepšil prístup k rizikovému kapitálu pre osobitné kategórie MSP. Veľký podiel MSP však pravdepodobne nebude mať prospech z tohto vývoja. Dokonca ani pre inovatívne spoločnosti, začínajúce podniky a stredné podniky nie sú nové nástroje ľahko využiteľné a medzi krajinami pretrvávajú značné rozdiely podľa úrovne rozvoja miestnych kapitálových trhov a vzhľadom na nedostatok riadnych právnych predpisov.

5.4.2. EHSV vyzýva EK, aby poskytla viac informácií a poradenstva pre MSP, s cieľom rozšíriť rozsah ich strategickej vízie a zlepšiť ich schopnosť využívať kapitálové financovanie. Keďže tradične sa MSP spoliehajú najmä na dlhové financovanie, nedostatočne poznajú a chápu alternatívne nástroje a ich behaviorálne postoje sú váhavé, pokiaľ ide o kapitálové financovanie. Hoci uznáva nedávne úsilie EK zvýšiť informovanosť o jednotlivých finančných nástrojoch, EHSV zdôrazňuje, že to nestačí, a žiada, aby boli podnikateľské organizácie podporované a motivované k rozvoju dlhodobého strategického prístupu MSP k financovaniu podnikov. Keďže sú v každodennom kontakte s MSP, môžu im pomôcť lepšie porozumieť tomu, ako jednotlivé nástroje môžu poslúžiť rozličným finančným potrebám MSP v konkrétnych fázach ich životného cyklu.

6. **Potrebné sú praktické opatrenia na podporu MSP založené na dôkazoch**

6.1. Žiaľ, napriek svojej možnej užitočnosti (²⁶) sa sieti vyslancov MSP v mnohých krajinách nepodarilo preukázať svoju skutočnú pridanú hodnotu a je veľmi zložitá sledovať výsledky jej práce. Ak by sa vynikajúca myšlienka takejto siete mala oživiť, treba jej prideliť dôležitejšiu úlohu vrátane užšieho a bezprostrednejšieho kontaktu s národnými a miestnymi organizáciami MSP a výmeny osvedčených postupov a správ. EHSV odporúča, aby sieť vytvorila a sprístupnila platformu na výmenu osvedčených postupov s cieľom vypracovať v spolupráci s EÚ a vnútroštátnymi organizáciami zastupujúcimi MSP ročnú správu o tom, ako účinne sa zásada „najskôr myslieť na malých“ presadzuje. Odporúča tiež, aby činnosť národného vyslanca MSP dopĺňal jeden vyslanec menovaný organizáciami MSP.

6.2. EHSV považuje za užitočné, aby sa vyslanci MSP zúčastňovali na ročnom preskúvaní výkonnosti MSP a aby mali k dispozícii všeobecné usmernenia od EK na systematickejšiu a štruktúrovanejšiu spoluprácu s organizáciami MSP.

(²⁴) Ú. v. EÚ C 181, 21.6.2012, s. 125.

(²⁵) Nariadenie (EÚ) č. 1303/2013 (článok 5), ďalej rozvinutá v delegovanom nariadení (EÚ) č. 240/2014.

(²⁶) http://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act/sme-envoys_en. Správy o činnosti a iné dokumenty: <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2666&Lang=SK>.

6.3. Zhromaždenie MSP sa propaguje ako „valné zhromaždenie MSP“ a EHSV plne podporuje myšlienku vytvoriť fórum, kde sa MSP môžu stretávať, identifikovať naliehavé problémy a hľadať riešenia. S cieľom vyzdvihnúť zhromaždenie MSP na účinnejšiu úroveň a posilniť jeho úlohu platformy na diskusiu a prijímanie rozhodnutí EHSV dôrazne odporúča, aby:

- sa organizácie MSP viac zapájali do prípravy a monitorovania výročných zhromaždení a aby mali skutočnú poradnú úlohu,
- zasadnutia zhromaždenia poskytovali viac analytického materiálu s dôležitými faktami, trendmi a očakávaniami, ktorý by predkladali neutrálni výskumní pracovníci – najmä akademické inštitúcie,
- sa urýchlene uplatňovali osvedčené postupy a úspešné referenčné porovnávanie fór podobného rozsahu ⁽²⁷⁾,
- sa prijal transparentný a inkluzívny postup výzvy na účasť, ktorý by zaručil primeranú kombináciu podnikateľov, organizácií MSP, sprostredkovateľov, akademických a výskumných inštitúcií a tvorcov politik z všetkých členských štátov ⁽²⁸⁾,
- sa dosahovali konkrétne výsledky založené na diskusiách a činnosti zhromaždenia, napr. závery, zoznamy úloh atď. Každý rok by sa mala vypracovať a sprístupniť správa o tom, ako sa vykonávali rozhodnutia z predchádzajúceho roka,
- sa konzultovalo s MSP a ich zástupcami, keď sa rozhoduje o programe a rozsahu otázok, o ktorých sa má diskutovať na zhromaždení.

6.4. EHSV je pevne presvedčený, že reprezentatívnosť zvyšuje účinnosť politik a opatrení na európskej, národnej, regionálnej a miestnej úrovni a môže byť dodatočným stimulom pre sociálny dialóg na úrovni odvetví, a preto žiada lepšie zastúpenie MSP prostredníctvom investícií do spoločných opatrení silných a reprezentatívnych organizácií MSP a výmenu skúseností a osvedčených postupov.

6.5. Niektoré informačné webové portály EK, ktoré sú dôležité pre MSP, nie sú preložené do všetkých úradných jazykov EÚ, čo je pre MSP nevýhodné. To isté platí aj pre väčšinu verejných konzultácií.

6.6. EHSV je znepokojený tým, že príliš veľa štúdií a prieskumov EK je zadávaných externým súkromným konzultantom, ktorí nemajú podrobné znalosti o politikách týkajúcich sa MSP a ich vplyve, keďže nie sú v každodennom kontakte s MSP a nezastupujú ich. Nezávislé vedecké subjekty a verejno-súkromné partnerstvá v spolupráci s organizáciami MSP sú naliehavo potrebné, aby sa dosiahla skutočná pridaná hodnota pre MSP na úrovni EÚ.

7. Administratívna a regulačná záťaž

7.1. Európska, národná, regionálna a miestna regulačná záťaž, ak je prehnaná, je pre MSP hlavnou prekážkou, pretože zvyčajne nie sú dostatočne vybavené na riešenie problémov tohto typu. EHSV podporuje zníženie nákladov a zaťaženia, ktoré postihuje malé a stredné podniky, mikropodniky a občanov. Komisia by svoju pozornosť mala upriamiť skôr na kvalitu ako na kvantitu a uprednostniť zníženie administratívnych úkonov, ktoré predstavujú náklady pre podniky a brzdia ich konkurencieschopnosť, ako aj inováciu a tvorbu pracovných miest. Je jasné, že túto operáciu treba vykonať tak, aby sa pritom zohľadnil cieľ a účel, na ktorý boli tieto záväzky prijaté. EHSV zdôrazňuje, že postupy dodržiavania predpisov nemusia byť nevyhnutne nákladné a zdĺhavé. Pri tvorbe právnych predpisov na európskej, národnej a regionálnej úrovni treba propagovať zásadu tichého súhlasu. Členské štáty treba podporovať v tom, aby správne poplatky udržali na úrovni, ktorá nepresiahne správne náklady.

⁽²⁷⁾ Napríklad EuroFi Financial Forum <http://www.eurofi.net/>, Annual Financial Services Forum, atď.

⁽²⁸⁾ Zastúpenie MSP je v súčasnosti predmetom diskusií, pretože vstup na zhromaždenie MSP a udeľovanie európskej ceny za podporu podnikania je len na osobné pozvanie Európskej komisie. Toto viedlo k situácii, že sa každý rok stretol rovnaký okruh účastníkov bez toho, aby sa zaručilo, že zastupujú komunitu MSP vo svojich krajinách, alebo že sú schopní odovzdať tejto komunite posolstvo zhromaždenia. Nezisťujú sa návrhy, pokiaľ ide o témy, a program zahŕňa len rozdrobené príklady podnikania. Zhromaždenie nediskutuje o dôležitých otázkach, ani nepredkladá návrhy.

7.2. Zásada „len raz“ a test MSP by sa mali dôslednejšie a systematickejšie uplatňovať príslušnými oddeleniami EK ⁽²⁹⁾ a mali by byť právne záväzné, pretože v súčasnosti je ich uplatňovanie v praxi veľmi obmedzené, keďže je ponechané na dobrej vôli členských štátov. Toto úsilie musí zahŕňať aj právne predpisy aj správne postupy, ktoré majú vplyv na MSP (vrátane zavedenia jedného kontaktného miesta a obmedzenia povinností týkajúcich sa vykazovania ⁽³⁰⁾). EHSV zdôrazňuje, že hoci je potrebné vyhnúť sa duplicitným žiadosťiam o informácie, v záujme dobrého riadenia treba mať k dispozícii v registroch údajov verejnej správy vhodné a dôležité údaje a informácie, aby sa politiky mohli začať realizovať, kontrolovať a hodnotiť.

7.3. EHSV vyzýva EK, aby preskúmala svoje záväzky týkajúce sa posudzovania rôznych právnych predpisov a nariadení, o ktorých sa rokuje alebo ktorých schválenie mešká, a aby sa urýchlene venovala tým, ktoré súvisia s MSP. Výbor vyzýva EK, aby posilnila a zvýšila administratívnu kapacitu osobitného riaditeľstva pre MSP.

7.4. EK musí zabezpečiť, aby sa hodnotenie vplyvu a program REFIT v prípade potreby osobitne zamerali na potreby MSP. To sa musí odzrkadliť aj v členských štátoch. Zámer EK uvedený v preskúmaní iniciatívy SBA „preskúmať možnosť obmedziť ‚pozlacovanie‘ členskými štátmi“ sa musí zaviesť do praxe ⁽³¹⁾ v súlade s oznámením týkajúcim sa inteligentnej regulácie bez toho, aby sa obmedzili právne predpisy týkajúce sa ochrany občanov, spotrebiteľov a pracovníkov a normy v oblasti rovnosti žien a mužov a životného prostredia ⁽³²⁾. Zároveň treba podporovať členské štáty, aby poverili konkrétny ústredný orgán zodpovednosťou za monitorovanie. Mohlo by to mať podobu služby včasného varovania, ktorá by monitorovala súdržnosť transpozície právnych predpisov EÚ na národnej, regionálnej a miestnej úrovni s cieľom predchádzať pozlacovaniu právnych predpisov alebo zbytočnej administratívnej záťaži. EHSV tiež navrhuje, aby program vyslancov MSP povinne obsahoval otázky, ktoré sú v regulačnom programe EK.

7.5. EHSV vyzýva európskych a vnútroštátnych tvorcov politiky, aby zabezpečili, že nové právne predpisy a ich vykonávanie budú systematicky kontrolovať zástupcovia európskych, národných, regionálnych a miestnych podnikateľských združení. Zníženie zbytočných nákladov a záťaže by malo vychádzať z dôkazov z posúdení jednotlivých prípadov.

7.6. EHSV uznáva kľúčový význam prevodov podnikov pre MSP a najmä rodinné podniky, a preto požaduje okamžité opatrenia, vďaka ktorým by sa za primeraných nákladov uľahčili a zefektívnili.

7.7. Kultúra riskovania sa musí viac podporovať vrátane vytvorenia priaznivejšieho rámca pre druhú šancu. Projekty ako PRE-SOLVE a Early Warning Europe by sa mali ďalej rozvíjať a opakovať, aby pokryli všetky členské štáty.

8. Ľudské zdroje

8.1. Hoci väčšinu nových pracovných miest v EÚ vytvárajú MSP, v poslednom čase čelia vážnym problémom pri získavaní kvalifikovanej pracovnej sily, najmä pracovníkov so zručnosťami v oblasti digitálneho hospodárstva, ktoré sú spôsobené okrem iného zhoršujúcou sa demografickou situáciou v mnohých regiónoch z hľadiska počtu obyvateľov a starnutia.

8.2. Dokonca aj v regiónoch s rastúcim počtom obyvateľov je pre MSP ťažké prijať do zamestnania a udržať vysokokvalifikované pracovné sily a zaistiť súlad s rastúcimi regulačnými a byrokratickými požiadavkami inštitúcií trhu práce. MSP potrebujú pomoc pri hľadaní, získavaní a školení ľudských zdrojov. Sú potrebné opatrenia na podporu MSP, pokiaľ ide o odbornú prípravu v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia a služby zdravotnej starostlivosti pre pracovníkov, napríklad ponúknutím takýchto služieb klastrom alebo skupinám MSP s cieľom znížiť náklady a obmedziť technické formality.

8.3. EHSV vyzýva EK, aby vypracovala podporné opatrenia na zabezpečenie mimosezónnych programom odbornej prípravy na mieru s cieľom vyškolit ich pracovnú silu a aby podnecovala členské štáty vytvárať systémy s pravidelnou ponukou takýchto programov, keďže malé podniky trpia vysokým podielom odchádzajúcich pracovníkov. Tieto opatrenia pomôžu MSP prekonať nedostatky trhov práce, ktoré narušajú ich vyhliadky.

⁽²⁹⁾ <http://www.eurochambres.eu/Content/Default.asp?PageID=1&DocID=7733>.

⁽³⁰⁾ COM(2011) 78 final, s. 8.

⁽³¹⁾ COM(2011) 78 final, s. 8.

⁽³²⁾ Ú. v. EÚ C 303, 19.8.2016, s. 45, bod 2.9.1.

8.4. EHSV zdôrazňuje najmä potrebu zvýšiť počet učňovských miest, ako aj vytváranie špeciálnych programov odborného vedenia a školení, s cieľom riešiť problém nezamestnanosti mladých ľudí. To sa musí uskutočniť s čo možno najmenšou administratívnou záťažou pre MSP.

8.5. EHSV konštatuje, že k zvyšovaniu zamestnanosti dochádza najmä v odvetví MSP a konkrétne v stredných podnikoch. Zároveň je ťažké nájsť vhodné spôsoby, ako v týchto podnikoch umožniť sociálny dialóg medzi zamestnancami a zamestnávateľmi a dať mu osobitnú štruktúru. K tomu by mohla prispieť iniciatíva zameraná na zhromažďovanie príkladov vyvedených z najlepších postupov rôznych krajín.

9. Podnikanie

9.1. V súlade so svojimi predchádzajúcimi stanoviskami⁽³³⁾ vyjadruje EHSV znepokojenie, pretože nedávne údaje ukazujú, že prevažovalo „podnikanie z núdze“ nad „podnikaním na základe príležitosti“, a vyzýva EK a členské štáty, aby začali vypracúvať opatrenia na zvrátenie tohto trendu⁽³⁴⁾ a aby podporovali silnejšiu kultúru podnikania v Európe.

9.2. Akčný plán pre podnikanie⁽³⁵⁾ sa ani zďaleka nevykonáva. EHSV by každé ďalšie oneskorenie považoval za mimoriadne škodlivé, keďže podnikateľský duch v Európe zaostáva v porovnaní s ostatnými časťami sveta a zavedené opatrenia vytvárajú obmedzený účinok⁽³⁶⁾.

9.3. Dôležitou obavou MSP a najmä mikropodnikov je aj skutočnosť, že MSP vo svojich cezhraničných obchodných vzťahoch málo využívajú digitálny vnútorný trh. Malo by sa preto podporiť ich zapojenie za rovnakých trhových podmienok a s rovnocenným postavením ako v prípade veľkých medzinárodných a európskych online obchodníkov. MSP treba opäť uistiť o tom, že majú právo vybrať si, na ktorom trhu budú fungovať, a o ich zmluvnej slobode, aby sa obnovila dôvera vo vykonávanie online cezhraničných operácií.

9.4. EHSV žiada, aby sa vytvorilo celkovo priaznivé prostredie, ktoré môže podporiť podnikateľskú činnosť pre všetkých bez toho, aby sa kládol osobitný dôraz na špecifické skupiny podnikateľov. Na tento účel je naliehavo potrebný akčný plán pre vzdelávanie rozvíjajúce podnikateľské zmýšľanie.

9.5. Zdôrazňujúc úlohu kultúrnych a sociálnych noriem EHSV vyzýva EK a členské štáty, aby boli inovatívnejší pri hľadaní spôsobov riešenia averzie voči kultúre riskovania. Hodnota podnikateľov a podnikov a ich kľúčová úloha pri tvorbe zamestnanosti a rastu sa musia lepšie presadzovať aj prostredníctvom vytvorenia osobitného piliera podnikateľských práv⁽³⁷⁾, ktorý by mal pokrývať všetky osobitné typy podnikateľov, a vyhlásením roka podnikateľov. EK a členské štáty musia zlepšiť rámcové podmienky podnikania, ako napríklad prístup k financiám, regulačný rámec a podnikateľské vzdelávanie.

9.6. EHSV vyzýva EK, aby podporovala a presadzovala poradenské služby a programy na zlepšenie riadenia malých a tradičných rodinných podnikov, keďže všetko v týchto podnikoch je priamo spojené s týmto faktorom, ako aj celoživotné vzdelávanie vrátane poskytovanie online vzdelávacích nástrojov v oblastiach, ako je podnikateľské plánovanie, výrobné normy, právne predpisy o ochrane spotrebiteľov a ďalšie právne predpisy.

10. Prístup na trhy

10.1. Niektoré štúdie ukazujú, že veľmi malý podiel MSP⁽³⁸⁾ považuje vnútorný trh za svoj domáci trh. Hoci väčšina MSP pôsobí miestne, ich obchodná činnosť vysoko závisí od právnych predpisov, ktorými sa riadi vnútorný trh. EHSV žiada, aby sa prehĺbil vnútorný trh pre výrobky, ako aj služby, aby sa znížili regulačné prekážky a administratívna záťaž, a aby sa vytvorili nástroje na podporu rozširovania MSP na vnútornom trhu.

⁽³³⁾ Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 1.

⁽³⁴⁾ Z údajov vyplýva, že v priebehu piatich rokov od začiatku krízy v roku 2008 počet MSP rástol, zatiaľ čo pridaná hodnota a počet zamestnancov klesali. Súbor údajov EK na preskúmanie výkonnosti MSP (vydanie z roku 2014).

⁽³⁵⁾ COM(2012) 795 final.

⁽³⁶⁾ Štúdia EHSV *Assessment of the effectiveness of the EU SMEs policies 2007-2015* (Posúdenie účinnosti politík EÚ týkajúcich sa MSP za obdobie rokov 2007 – 2015).

⁽³⁷⁾ http://www.eurochambres.eu/custom/EUROCHAMBRES_proposal_for_a_European_Pillar_of_Entrepreneurial_Rights-2016-00213-01.pdf.

⁽³⁸⁾ Vo Švédsku len 6 %.

10.2. EHSV vyzýva EK, aby posúdila, ktoré nástroje MSP v rôznych odvetviach by pomohli MSP byť aktívnejšími a zapájať sa do rokovaní o obchodných dohodách a ochrane obchodu a aby vynaložila úsilie na ďalšiu podporu najefektívnejších nástrojov, pričom by zásadu „najsť na malých“ postavila do centra obchodnej politiky EÚ.

10.3. EHSV zdôrazňuje skutočnosť, že MSP sú čoraz dôležitejším subjektom pre EÚ, a žiada, aby sa rýchlo prijali opatrenia na zvýšenie ich internacionalizácie, čo im umožní využívať príležitosti, ktoré ponúkajú zahraničné trhy.

10.4. EHSV žiada EK, aby zabezpečila lepšie a účinnejšie fungovanie stredísk MSP, ktoré majú pomáhať MSP dostať sa na dôležité trhy (napr. Čína, Japonsko atď.). Vyzýva EK, aby zabezpečila lepšiu a účinnejšiu spoluprácu medzi organizáciami zastupujúcimi MSP a normalizačnými orgánmi, pokiaľ ide o platné a nové technické normy EÚ.

10.5. Niektoré členské štáty informujú o nekalých obchodných praktikách zo strany veľkých obchodných reťazcov, ktoré MSP vnucujú neprimerane ťažké obchodné podmienky. Tento problém treba ďalej preštudovať a riadne riešiť.

10.6. EHSV tiež vyzýva EK, aby zintenzívnila svoje úsilie prostredníctvom svojich európskych a národných programov na zvýšenie podielu malých podnikov na vládnych zákazkách v rámci verejného obstarávania ⁽³⁹⁾.

10.7. EHSV je presvedčený, že je dôležité zapojiť organizácie MSP do partnerstiev, aby vďaka odbornej príprave a lepšej koordinácii mohli zvládať dôsledky prírodných a iných katastrof na úrovni EÚ.

V Bruseli 17. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

⁽³⁹⁾ https://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement/strategy_en; <https://www.ppact.eu/>; www.sesamproject.eu;
<http://www.tenderio.com/>.

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Zaujať komplexný prístup k priemyselnej politike v EÚ – zlepšiť podnikateľské prostredie a podporu v prospech konkurencieschopnosti európskeho priemyslu

(prieskumné stanovisko)

(2018/C 197/02)

Spravodajca: **Gonçalo LOBO XAVIER**

Spravodajca: **Dirk BERGRATH**

Konzultácia	bulharské predsedníctvo Rady EÚ, 5. 9. 2017
Právny základ	článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu
Prijaté v sekcii	18. 12. 2017
Prijaté v pléne	17. 1. 2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania	134/1/0
(za/proti/zdržalo sa)	

1. Závery a odporúčania

1.1. EHSV uznáva, že obnovená stratégia priemyselnej politiky EÚ významne ovplyvňuje smerovanie rastu a rýchleho prispôsobovania sa členských štátov novým trendom a novému hospodárskemu modelu. Priemysel v širšom zmysle je základným predpokladom tvorby pracovných miest. EHSV preto nalieha na Komisiu a členské štáty, aby na riešenie výziev prijali dlhodobú a komplexnú stratégiu s globálnou víziou, namiesto prístupu založeného na krátkodobých opatreniach, ktorý neumožní rast a konkrétnejšiu a udržateľnejšiu tvorbu pracovných miest. V tejto súvislosti by bolo užitočné, keby Komisia vypracovala komparatívnu štúdiu k rôznym systémom podpory spracovateľského priemyslu, ktoré boli nedávno prijaté v Spojených štátoch amerických, Číne a Kórei.

1.2. Rýchlo sa rozvíjajúce služby pre podniky majú už dnes kľúčový vplyv na výrobné činnosti, najmä na MSP. Správna kombinácia služieb pre podniky a výrobných činností je podstatná na zabezpečenie účinnosti a konkurencieschopnosti a musí byť súčasťou modernej stratégie priemyselnej politiky. Treba nabádať startupy, aby vyvinuli riešenia, ktoré podnietia priemyselnú aktivitu a zvýšia konkurencieschopnosť, najmä ak chcú byť udržateľné v dlhodobom horizonte.

1.3. Zámer, aby priemysel **do roku 2020** tvoril namiesto súčasných 15,1 % približne **20 % HDP** ⁽¹⁾, musí byť nielen politickým cieľom, ale aj prioritou prispôbenou dlhodobej perspektíve. Európske politiky musia zostať zamerané na tento cieľ, neustále však mať na zreteli aj rozdielnú štrukturálnu situáciu jednotlivých členských štátov a potrebu vyhnúť sa rozdrobeniu jednotného trhu. To by malo pre Komisiu zostať prioritou. Definovanie nových, spoľahlivých a merateľných cieľov by tiež mohlo zlepšiť angažovanosť členských štátov a uvedomovanie si prínosu, ktorý z hľadiska blahobytu európskych občanov predstavujú priemyselné aktivity.

1.4. EHSV víta hlavný cieľ, ktorý stanovil predseda Komisie Juncker a ktorým je posilniť európsky priemysel, zvýšiť jeho konkurencieschopnosť a zabezpečiť, že sa stane a naďalej bude svetovým lídrom v oblasti inovácie, digitalizácie a dekarbonizácie. Na to Európa potrebuje dlhodobú stratégiu založenú na skutočnej inteligentnej špecializácii a štrukturálnej rozmanitosti a pružnosti v členských štátoch a predvídaní zásadných, rýchlych a dosiaľ nevídaných zmien v prevádzkovom prostredí.

⁽¹⁾ COM(2017) 479 final.

1.5. EHSV sa domnieva, že v záujme dosiahnutia lepšej rovnováhy medzi členskými štátmi z hľadiska konkurencieschopnosti je nevyhnutné implementovať štrukturálne reformy dohodnuté so sociálnymi partnermi a organizáciami občianskej spoločnosti a dostať na program konkrétne politické zmeny v oblasti vzdelávania, výskumnej a vývojovej činnosti, súkromných investícií a produktivity. V týchto špecifických oblastiach je nevyhnutné šíriť osvedčené postupy. Súčasné všeobecne pozitívne ekonomické výsledky v Európe naznačujú, že je na to vhodná chvíľa.

1.6. EHSV je pevne presvedčený, že príťažlivosť Európy musí byť prioritou každej priemyselnej politiky založenej na inovácii a konkurencieschopnosti a na programe musí byť spätná relokalizácia niektorých odvetví. Táto relokalizácia musí byť založená na najdôležitejších silných stránkach Európy, ako je hospodársky model založený na poznatkoch, inováciách, vysokej úrovni zručností, výskumnej a vývojovej činnosti a udržateľnom prostredí pre podniky, ktoré rešpektuje sociálne normy EÚ. Toto sa dá dosiahnuť len prostredníctvom úzkej spolupráce medzi „veľkými“ podnikmi a MSP s cieľom uzavrieť účinný kruh inovácie. Táto spolupráca sa musí odzrkadliť aj na pridelení prostriedkov EÚ v oblasti výskumu, vývoja a inovácií a mala by sa posilniť vo viacročnom finančnom rámci (2014 – 2020). Pozitívne zábery fiškálnej politiky by výrazne uľahčili pridelovanie nových zdrojov, ktoré by boli priamo zamerané na zvýšenie konkurencieschopnosti európskeho priemyslu.

1.7. EHSV v plnej miere podporuje každoročný Deň priemyslu, ako prostriedok na vyzdvihnutie priorít EÚ a zvyšovanie povedomia o tomto ciele. EHSV upozorňuje, že je potrebné zapojiť sociálnych partnerov a organizácie občianskej spoločnosti do Dňa priemyslu a vyzdvihnúť ich schopnosť spolupracovať pri riešení tejto výzvy. Pre Európu je dôležité, aby všetci jej občania pochopili silu značky „Vyrobené v Európe“ a úlohu každého jednotlivca pri plnení tejto úlohy. Európskym občanom musí byť jasné, že európsky priemysel má dosah na spoločnosť.

1.8. EHSV upozorňuje, že je nevyhnutné vytvoriť a upraviť nové politické opatrenia zamerané na zručnosti. Európa sa musí postaviť tvárou v tvár tejto výzve a zapojiť organizácie občianskej spoločnosti a sociálnych partnerov, aby sa rešpektovali súčasné pracovné sily, ich práva a povinnosti, ale rovnako sa musí zamerať na budúcnosť a potrebu urýchliť prispôbovanie systémov vzdelávania a odbornej prípravy novým pracovným miestam, ktoré sa už rysujú.

1.9. EHSV víta novú iniciatívu Komisie zameranú na vytvorenie európskeho rámca pre kvalitnú a účinnú učňovskú prípravu, ktorý môže pomôcť prekonať problém nedostatku pracovných síl na trhu práce a ponúknuť spoločnostiam pracovnú silu, ktorá má požadované praktické zručnosti a znalosti⁽²⁾. Kvalita a množstvo dostupnej európskej pracovnej sily je pravdepodobne jednou z najdôležitejších výziev pre európsku konkurencieschopnosť a každý členský štát musí byť zapojený do tejto náročnej úlohy.

1.10. EHSV sa domnieva, že na dosiahnutie rovnakých podmienok pre všetkých je nanajvýš dôležité, aby sa dosiahol kompromis, pokiaľ ide o dodržiavanie spravodlivého obchodu medzi globálnymi aktérmi⁽³⁾. Európa musí ísť príkladom v oblasti udržateľnosti, rešpektovania európskych sociálnych noriem a spravodlivej súťaže a aktívne zapojiť aj ďalšie regióny sveta. Nesmie však ignorovať existujúce „zlé postupy“ ostatných globálnych aktérov, ktoré ohrozujú európske hodnoty, konkurencieschopnosť, pracovné miesta a blahobyt. Európa musí byť v strehu a využiť správne nástroje na podporu svojich hodnôt a priemyselných podnikov. Nadmerná kapacita, nelegálna štátna pomoc a ďalšie formy nekalej hospodárskej súťaže sa musia riešiť prostredníctvom európskych právnych predpisov a v súlade s pravidlami WTO. Antidumpingové opatrenia zavedené Európskou komisiou majú veľký význam pre dosiahnutie spravodlivého obchodného prostredia, musia však byť lepšie monitorované, rýchlejšie fungovať a byť pružnejšie, ak majú pomôcť dosiahnuť konečný cieľ bez toho, aby mali „vedľajšie účinky“, ktoré budú mať vplyv na rôzne priemyselné odvetvia⁽⁴⁾.

2. Aktuálny stav v Európe a oznámenie Komisie

2.1. Žiadosť nadchádzajúceho bulharského predsedníctva prišla niekoľko dní predtým, ako Komisia zverejnila svoje oznámenie s názvom Investovanie do inteligentného, inovatívneho a udržateľného priemyslu – Aktualizovaná stratégia pre priemyselnú politiku EÚ.

⁽²⁾ COM(2017) 563 final – Európsky rámec pre kvalitnú a účinnú učňovskú prípravu.

⁽³⁾ V súlade s cieľom udržateľného rozvoja OSN č. 9 zameraným na priemysel, inovácie a infraštruktúru, na ktorom sa dohodli všetky členské štáty.

⁽⁴⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/336 z 27. februára 2017, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou vyberá predbežné clo uložené na dovoz určitých ťažkých dosiek z nelegovanej ocele alebo ostatnej legovanej ocele s pôvodom v Čínskej ľudovej republike bolo dobrým príkladom antidumpingového opatrenia, avšak je potrebné monitorovať vedľajšie účinky (http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/336/oj).

2.2. Európsky parlament 5. júla 2017 vyzval na vypracovanie ambiciózneho stratégie priemyselnej politiky EÚ, ktorá by zahŕňala „stratégiu EÚ a akčný plán pre konzistentnú a komplexnú priemyselnú politiku zameranú na reindustrializáciu Európy vrátane cieľov, ukazovateľov, opatrení a časových harmonogramov.“

2.3. Následne vydané oznámenie prinajmenšom dokazuje, že Komisia túto otázku neberie na ľahkú váhu.

2.4. Zámerom tohto stanoviska nie je sústrediť sa na oznámenie. Nemožno však ignorovať tieto body:

- podľa oznámenia sa európsky priemysel od roku 2009 rozvíja stabilným rastúcim trendom. Nie je jasné, prečo Komisia odkazuje na rok 2009, ktorý bol najhorším rokom hospodárskej krízy. Podiel pridanej hodnoty výroby a ani zamestnanosť ešte neboli na úrovni pred krízou v roku 2007, a to i napriek – alebo práve v dôsledku – štrukturálnych reforiem a ponukovo orientovanej politiky, ktoré naďalej brzdia dopyt v okrajových oblastiach Európy,
- je ťažké presne určiť, čo je na prístupe Komisie nové. Oznámenie obsahuje zväčša zvyčajné politické (ponukovo orientované) odporúčania Komisie priemyslu: obmedzenie byrokracie, prehĺbenie jednotného trhu a rozvoj investičného kapitálu (revitalizácia sekuritizačného trhu s rizikovým kapitálom, EFSI atď.),
- popri stratégii jednotného trhu Komisia zdôrazňuje, že sú nevyhnutné ďalšie kvalifikačné opatrenia. Okrem zámeru rozšíriť svoju podporu rozvoja „národných stratégií pre kompetencie“ na iné odvetvia (napr. oceliarsstvo, papierenský priemysel, ekologické technológie a energia z obnoviteľných zdrojov) však neponúka žiadne konkrétne návrhy,
- pokiaľ ide o financovanie, Komisia uvádza zoznam existujúcich štrukturálnych a investičných fondov, podporných orgánov a programov (EŠIF, EFSI, EIB, Horizont 2020 atď.), pričom vôbec neberie do úvahy zásadnú otázku, ako podporovať iniciatívy v oblasti priemyselnej politiky s rozpočtom kráteným v dôsledku vystúpenia Spojeného kráľovstva z EÚ,
- v oblasti energetiky, dopravy, digitalizácie a obchodnej politiky Komisia sumarizuje už prijaté opatrenia,
- s príchodom nového hospodárstva založeného na začínajúcich podnikoch (tzv. startup) v oblasti technológií, ktoré sa zameriavajú na služby, by bolo vhodné, aby sa tieto podniky viac zapájali do priemyselnej oblasti s cieľom nielen lepšie slúžiť rôznym sektorom, ale aj prispievať k ich udržateľnosti. (50 % podnikateľov postihne počas prvých piatich rokov činnosti úpadok! ⁽⁵⁾).

2.5. Oznámenie nie je úplnou novinkou ⁽⁶⁾. Je to zhrnutie politických opatrení, ktoré už boli prijaté, bez nového, jednotného strategického prístupu, ktorý EP požadoval a ktorý názov oznámenia *Aktualizovaná stratégia pre priemyselnú politiku EÚ* sľuboval. Nadišiel čas, aby sa Európa poučila z minulosti a zamerala sa na budúcnosť, pričom musí zohľadniť záujmy svojich občanov a udržateľnosť európskeho modelu.

2.6. V kontexte európskej priemyselnej stratégie je na vyriešenie štyroch hlavných úloh na nasledujúcich desať rokov, ktorými sú digitalizácia, klimatické zmeny, globalizácia a demografické zmeny, potrebný jednotný akčný plán pre priemyselnú politiku so záväznými cieľmi, harmonogramami, nástrojmi a spoločnou zodpovednosťou všetkých.

3. Všeobecné pripomienky

3.1. Priemysel v Európe i na celom svete prechádza rozsiahlou transformáciou. Tento proces so sebou prináša obrovské výzvy. Európsky priemysel je základom európskeho rastu a hospodárstva členských štátov. Predstavuje 80 % vývozu z Európy a podporuje inováciu vo verejnom i súkromnom sektore a pracovné miesta pre občanov vyžadujúce vysokú kvalifikáciu. Má tiež zásadný význam pre vnútorný trh. Konkurenčnou výhodou Európy sú aj naďalej výroby a služby s vysokou pridanou hodnotou a práve to si musí udržať. Túto výhodu však musí v plnej miere využiť a podporovať činnosti, ktoré povzbudzujú rast. Priemysel poskytuje 36 miliónov priamych pracovných miest a prispieva k vysokej životnej úrovni

⁽⁵⁾ <http://www.eesc.europa.eu/sk/node/53913> (bod 2.4).

⁽⁶⁾ COM(2014) 14 final.

našich občanov. Zohráva kľúčovú úlohu pri podpore celosvetového vedúceho postavenia Európy a jej medzinárodného významu. Európsky priemysel rozhodujúcim spôsobom podporuje výskumné a inovačné aktivity a významne prispieva k tvorbe pracovných miest a rastu.

3.2. EHSV je presvedčený, že aktuálna priemyselná revolúcia je založená na dramatickej a rýchlej zmene globálnych aktérov, zásadnom posune v spotrebiteľskom správaní a prevratnom vývoji vo vede a technológii. K tomu sa pridáva aj dobre známy rozvoj digitalizácie, obehového hospodárstva, robotizácie a nových výrobných procesov. To si vyžaduje, aby bola dlhodobá priemyselná stratégia pripravená na dosiaľ nevídané podmienky, ktoré môže priniesť zavedenie umelej inteligencie a prípadne neskôr nástup koncepcie „Priemysel 5.0“.

3.3. Táto zmena paradigmy už teraz zásadne mení podnikanie a spoločnosť, a teda aj priemysel z každého jeho aspektu. Jedným z najdôležitejších aspektov tejto revolúcie bude transformácia práce a zručností. Nový priemyselný poriadok ovplyvní väčšinu odvetví hospodárstva. Priemysel 4.0 potrebuje Prácu 4.0, ktorej súčasťou je právo na vzdelávanie a celoživotné rozširovanie poznatkov a zručností. Iba kvalifikované pracovné sily budú schopné reagovať na meniace sa trhy a inovatívne pracoviská.

3.4. Európsky hospodársky a sociálny výbor žiada Európsku komisiu, aby vypracovala a dala mu k dispozícii komparatívnu štúdiu k rôznym systémom podpory spracovateľského priemyslu, ktoré boli nedávno prijaté v Spojených štátoch amerických, Číne a Kórei. Táto kvalitatívna a kvantitatívna analýza vynaložených zdrojov, ako aj sektorových a tematických priorít, poskytne objasnenia nevyhnutné na to, aby bolo možné „rozvíjať komplexnú priemyselnú stratégiu EÚ s dôrazom na rok 2030 a ďalšie roky vrátane strednodobých až dlhodobých strategických cieľov a ukazovateľov v oblasti priemyslu, ktorú by mal sprevádzať akčný plán s konkrétnymi opatreniami“⁽⁷⁾.

3.5. EHSV sa domnieva, že medzi vzdelávacími programami, a zariadeniami a sociálnou súdržnosťou je priama súvislosť. Pre používateľov digitálnych technológií má kľúčový význam aktualizácia zručností a kvalifikácií, ako aj rekvalifikácia. Sociálni partneri a organizácie občianskej spoločnosti by mali byť úzko zapojení do vypracovania učebných osnov, pokiaľ ide o všetky úrovne a formy vzdelávania. Svetoví aktéri mimo Európy – konkrétne Spojené štáty („America First“), Čína, Japonsko, India a Kórea – už prijímajú opatrenia na riešenie týchto výziev, a preto je nevyhnutný nový prístup k zručnostiam.

3.6. Podobne cieľom stratégie „Make in India“ je pripraviť krajinu na to, aby sa stala nasledujúcim centrom výroby. Tento proces sa však netýka len technológie, ale tiež, čo je omnoho dôležitejšie, zručností. Je zaujímavé, že Čínska ľudová republika už pripravuje štátny program s názvom „Made in China 2025“, a to na základe nemeckého programu „Industrie 4.0“ a iných európskych trendov. Znamená to, že Európa je znovu na čele tejto zmeny. Možno však nestačí iba viesť. Musíme si zároveň uvedomovať výzvy, ktoré sú pred nami a poznať spôsoby, ako sa im prispôbiť, aby sme podporili a upevnili vedúce postavenie Európy, výsledkom čoho bude rast pre všetkých.

3.7. Konkurencieschopnosť priemyslu Európy sa musí vnímať globálne aj napriek rozdielom medzi členskými štátmi. Vo viacerých štúdiách sa poukazuje na jasný rozdiel medzi členskými štátmi, ktoré v konkurencieschopnosti „vedú“ (10), „nasledujú“ (7) a „dobiajú“ (11) (8).

3.8. Znamená to, že politika EÚ, ktorá bola pôvodne založená na konvergencii, nezohľadňuje v dostatočnej miere prehlbujúce sa rozdiely medzi členskými štátmi EÚ. Jednotný prístup nie je vhodný pre všetkých a tento problém treba riešiť s odvahou a vždy s ohľadom na zásadu rastu pre všetkých. Musí sa obnoviť prepojenie medzi konkurencieschopnosťou, konvergenciou a súdržnosťou.

3.9. To isté sa týka aj aktivít v oblasti výskumu, vývoja a inovácií. Je veľmi dôležité zvýšiť a prinajmenšom zachovať investície do týchto aktivít, ale vždy s ohľadom na osobitnú situáciu v každom členskom štáte. V európskej politike sa musí zohľadniť štruktúrna rôznorodosť Únie, aj pokiaľ ide o výskum a vývoj a inovačné činnosti (9).

⁽⁷⁾ Závěry Rady pre konkurencieschopnosť, 30. novembra – 1. decembra 2017.

⁽⁸⁾ Štúdiá *Factors for Growth – Priorities for competitiveness, convergence and cohesion in the EU* (Faktory rastu – Priority pre konkurencieschopnosť, konvergenciu a súdržnosť); Lighthouse Europe.

⁽⁹⁾ Informačná správa na tému *Priebežné hodnotenie programu Horizont 2020* (INT/807).

3.10. V neposlednom rade EHSV zdôrazňuje, že je potrebné rozvíjať pracovné vzťahy, ktoré sú nevyhnutným predpokladom komplexnej reindustrializácie.

4. Konkrétne pripomienky

4.1. Obchod a globalizácia (vrátane činností spoločností zameraných na internacionalizáciu)

4.1.1. Niet pochyb o tom, že vnútorný trh má zásadný význam pre hospodársky rast Európy a musí poskytovať spravodlivé podmienky na vytváranie, spustenie činností, rozvoj a udržiavanie podnikov. Je veľmi dôležité, aby sa vytvorili vhodné podmienky na prevádzku v rámci EÚ. Samozrejme nesmieme zabudnúť na postavenie Európy vo svete a potrebu spolupráce s inými hospodárskymi oblasťami. Nedávne obchodné dohody s inými národnými hospodárstvami a rokovania s inými potenciálnymi partnermi musia byť súčasťou dlhodobej vízie a musia sa vnímať ako príležitosť na rast a rozvoj priemyslu. Európa však zároveň nesmie prehliadať určité nekalé praktiky v iných hospodárskych regiónoch sveta a na takéto kroky musí rozhodne reagovať.

4.1.2. Európske sociálne normy musia ostať jadrom každej politiky, a napriek tomu, že Európa nemôže tieto normy presadiť na celom svete, je nevyhnutné prijať opatrenia na ich ochranu a ísť príkladom a v priateľskom duchu vytvoriť globálnu kultúru sociálnej zodpovednosti podnikov.

4.2. Energetika a udržateľný priemysel založený na obehovom hospodárstve

4.2.1. Európa musí sústavne investovať do udržateľného priemyslu, ktorý občania dokážu akceptovať. Spoločnosť, ktorá menej zaťažuje prírodu tým, že zabezpečuje, aby sa zdroje využívali čo najdlhšie, je lepšie pripravená. Koncepcia obehového hospodárstva musí byť jadrom každej priemyselnej politiky zameranej na zber, opätovné využitie, prerobenie alebo recykláciu s cieľom vyrábať nové výrobky v udržateľnom prostredí.

4.2.2. Viac než kedykoľvek predtým je prioritou využívanie alternatívnych zdrojov energie a ekologickej energie⁽¹⁰⁾. Občania musia byť informovaní o týchto aktivitách, ktoré vytvárajú pracovné miesta a umožňujú európskemu výrobnému priemyslu byť vedúcou silou v mnohých oblastiach prenosu poznatkov. Tento špecifický „priemysel“ ukazuje schopnosť Európy kombinovať poznatky získané v akademickom sektore a ďalších inštitúciách s výrobným systémom.

4.2.3. Namiesto zamerania sa na čisto domáce opatrenia by sa mala EÚ zamerať na priaznivé podmienky pre priemyselné odvetvia EÚ, aby mohli exportovať technológie, produkty a riešenia a tak pomôcť čo najefektívnejšie riešiť celosvetové výzvy spojené klímou a prírodnými zdrojmi.

4.3. Výskum, vývoj a inovácie

4.3.1. Európske projekty v oblasti výskumu a vývoja by sa mali podporovať z verejných financií a koordinovať s iniciatívami, ktoré podnikajú interne jednotlivé členské štáty. Zvýšenie úrovne investícií do výskumu, vývoja a inovácií v každom členskom štáte musí byť prioritou. Okrem toho EHSV (opätovne) žiada zjednodušenie procesov na prístup k finančným prostriedkom EÚ na inovácie⁽¹¹⁾.

4.3.2. EHSV sa tiež domnieva, že ekosystém inovácií skutočne profituje z toho, že EÚ investuje do „veľkých spoločností“, aby sa podporila účasť MSP. Pozitívna špirála inovácie je možná len vtedy, ak sa investície veľkých spoločností spoja s úsilím MSP hľadať riešenia. V tejto oblasti by mali byť projekty ako COSME oveľa viac zviditeľnené v členských štátoch, aby sa zmenil postoj občanov.

⁽¹⁰⁾ Nedávne výsledky zisťovania výkonnosti „veternej energie“ (<https://windeurope.org/about-wind/daily-wind/>: vo štvrtok 23. novembra 2017 bolo 19,2 % dopytu po elektrickej energii v Európe pokrytých veternou energiou. Tri krajiny, ktoré v tomto ukazovateli vedú: Dánsko 93 %, Nemecko 47 % a Portugalsko 46 %, ukazujú, že je možné zlepšiť energetickú účinnosť.

⁽¹¹⁾ Podľa niektorých odhadov by sa mali investície v rámci programu Horizont 2020 pohybovať vo výške 74,8 miliardy EUR, vrátane 16,4 miliardy na iniciatívu „Vedúce postavenie priemyslu“. V rámci súčasného VFR dosahuje výška finančných prostriedkov zo štrukturálnych fondov vyčlenená na výskum a inovácie 43,7 miliardy EUR, na konkurencieschopnosť MSP je vyčlenených 63,7 miliardy EUR a na nízkouhlíkové hospodárstvo 44,8 miliardy EUR. Správy o projekte Made in China uvádzajú štátne investície vo výške 1,5 miliardy USD.

4.3.3. EHSV sa takisto zasadzuje za posilnenie zodpovedného výskumu a inovácií (Responsible Research and Innovation – RRI). Ide o komplexný prístup, ktorý už bol stanovený v programe Horizont 2020 a predpokladá zapojenie všetkých subjektov (od výskumných pracovníkov po inštitúcie a vlády) prostredníctvom inkluzívnej a participatívnej metodiky.

4.3.4. EHSV nezabúda a osobitne upozorňuje na najnovší technologický vývoj vyplývajúci z pokroku dosiahnutého vo výskume a v konkretizácii výsledkov v oblasti umelej inteligencie. V tejto súvislosti upozorňuje na vplyvy a dosah, ktorý bude mať uplatnenie umelej inteligencie nielen vo vzťahu k postupom priemyselnej výroby, ale aj vo vzťahu k práci a samotnému spôsobu života občanov vo všeobecnosti.

4.4. *Brexit*

4.4.1. Vplyv brexitu na rôzne odvetvia bude do veľkej miery závisieť od dohody, ku ktorej v konečnom dôsledku Spojené kráľovstvo a EÚ-27 dospejú. Niektoré odvetvia pravdepodobne pocítia brexit viac, iné menej. Jeho vplyv na jednotlivé odvetvia by sa však nemal skúmať osobitne, keďže medzi sektormi existuje pomerne veľká vzájomná prepojenosť, čo by mohlo zväčšiť vplyv na každé jednotlivé odvetvie. Napríklad problémy pri výrobe jedla a pitia budú mať vplyv na hotely a reštaurácie, zatiaľ čo neúspechy kovopriemyslu ovplyvnia automobilovú výrobu.

4.4.2. Dva aspekty, zdá sa, budú mať mimoriadny význam: prístup na trh a prístup k práci, a to na oboch stranách. Hoci prístup Spojeného kráľovstva k pracovným silám z EÚ sa zdá byť v mnohých odvetviach podobný, relatívny význam vývozu do EÚ sa značne líši, pričom niektoré väčšie odvetvia ako napríklad stavebníctvo a veľko- a maloobchod sa viac zameriavajú na domáci trh.

4.4.3. Podľa EHSV je nevyhnutné chrániť integritu jednotného trhu. Okrem toho je to dôležité aj z hľadiska zabezpečenia právnej istoty.

5. Investičný plán

5.1. Investície zohrávajú kľúčovú úlohu v rámci novej priemyselnej éry. EHSV sa domnieva, že by sa mohli prijať viaceré opatrenia s cieľom zlepšiť účinnosť investícií a posunúť priemyselné podniky do novej dimenzie:

- rozšírenie verejných investícií: fiškálny manévrovací priestor pre členské štáty, zmiernenie dlhového kritéria pre verejné investície („zlaté pravidlo“); navýšenie rozpočtu EÚ pre procesy priemyselnej transformácie, investície do udržateľnej (trans)európskej infraštruktúry,
- posilnenie súkromných investícií: podpora investičnej aktivity Európskej investičnej banky, vytvorenie nových programov financovania národnými bankami a posilnenie existujúcich programov. Cieľom je poskytnúť MSP bezpečný a dlhodobý finančný rámec, najmä pokiaľ ide o zložité transformačné procesy,
- podpora stratégie Európskej komisie v oblasti udržateľného financovania v rámci únie kapitálových trhov, čo umožní dlhodobé investície prostredníctvom nasmerovania tokov súkromného kapitálu do oblasti udržateľných investícií. V tejto súvislosti poukazuje na význam záverečnej správy, ktorú čoskoro zverejní skupina expertov na vysokej úrovni pre udržateľné financovanie, a na nasledujúci akčný plán.

5.2. Pri pridelovaní finančných prostriedkov EÚ je nevyhnutné zameriavať sa na dosiahnutie cieľov priemyselnej politiky, najmä tých, ktoré sú prínosom pre EÚ (zníženie emisií CO₂, zvýšenie energetickej účinnosti, využívanie obnoviteľných zdrojov energie, digitalizácia atď.), pričom pridelovanie musí byť viazané na sociálne normy EÚ a referenčné porovnávanie (benchmarking).

5.3. Tieto ciele udržateľnosti majú zásadný význam pre európsky priemysel a vedúce postavenie Európy. Vyžadujú si však primeraný investičný rámec pre MSP, ktorý by im umožnil udržať si konkurencieschopnosť.

5.4. EHSV sa tiež domnieva, že by sa mala preskúmať možnosť členských štátov zaradiť sociálne a regionálne kritériá obstarávania do svojich vlastných postupov verejného obstarávania (konceptia dobrého obsahu).

5.5. V neposlednom rade tiež navrhuje prehodnotiť systém zdaňovania príjmov právnických osôb s cieľom riešiť daňové úniky a otázky daňovej konkurencie.

V Bruseli 17. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

III

(Prípravné akty)

EURÓPSKY HOSPODÁRSKY A SOCIÁLNY VÝBOR

531. PLENÁRNE ZASADNUTIE EHSV Z 17. A 18. JANUÁRA 2018

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Ročný pracovný program Únie pre európsku normalizáciu na rok 2018

[COM(2017) 453 final]

(2018/C 197/03)

Samostatný spravodajca: **Juan MENDOZA CASTRO**

Konzultácia	Európska komisia, 9. 10. 2017
Právny základ	článok 304 ZFEÚ
Príslušná sekcia	sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu
Prijaté v sekcii	18. 12. 2017
Prijaté v pléne	17. 1. 2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania	195/1/0
(za/proti/zdržalo sa)	

1. Závery a odporúčania

1.1. Výbor víta program normalizácie na rok 2018, najmä pokiaľ ide o sociálne a environmentálne opatrenia, ale odporúča, aby sa do budúcich verzií zahrnulo zhrnutie súladu s predchádzajúcimi programami.

1.2. Odporúča, aby sa všetky činnosti v oblasti IKT zaradili do jedného dokumentu.

1.3. Nalieha na Komisiu, aby dôsledne dohliadala na situáciu s cieľom zabrániť možnému zneužívaniu patentových pravidiel a tzv. zatvorených noriem.

1.4. Výbor v tejto súvislosti vyzdvihuje úlohu Komisie v rámci európskeho systému normalizácie, ktorý je nevyhnutný pre rozvoj vnútorného trhu a stavia EÚ do pozície svetového lídra v tejto oblasti.

1.5. Vyzýva Komisiu, aby zachovala dostatok rozpočtových prostriedkov a zamestnancov potrebných na splnenie cieľov nariadenia (EÚ) č. 1025/2012.

1.6. Trvá na tom, aby sa vykonala podrobná následná kontrola toho, aké úsilie vynaložili hlavní aktéri normalizácie. EHSV by mohol prioritne vytvoriť ad hoc fórum pre inklúziu systému európskej normalizácie.

- 1.7. Výbor vo všeobecnosti považuje 27 akcií plánovaných na rok 2018 za primerané, ale zdôrazňuje tieto aspekty:
- digitálny jednotný trh: EHSV vyjadruje obavy, pretože celosvetové normy, ktoré sa *de facto* uplatňujú, často zavádzajú giganti odvetvia nepochádzajúci z EÚ a má to nepriaznivé dôsledky,
 - nové normy týkajúce sa etanolu: EHSV rozhodne odporúča zväziť ochranu životného prostredia,
 - výbor víta najmä rozličné kroky zamerané na výrazné zlepšenie životného prostredia a zdravia ľudí,
 - normy týkajúce sa zdravotníckych pomôcok: EHSV navrhuje zväziť aj efektívnosť nákladov,
 - harmonizácia kritérií pre emisie v odvetví dopravy: EHSV upozorňuje na slabý pokrok, ktorý nastal od prvých krokov v roku 1995.
- 1.8. EHSV podporuje Komisiu v oblasti medzinárodnej spolupráce, ale chcel by upriamiť jej pozornosť na skutočnosť, že čoraz väčší počet noriem sa v súčasnosti pripravuje na medzinárodnej úrovni bez koordinovaného európskeho príspevku.
- 1.9. EHSV odporúča, aby európske organizácie pre normalizáciu zjednodušili postupy pre organizácie uvedené v prílohe III na zabezpečenie prístupu k procesu tvorby noriem, a tak „odstránili prekážky“ pre účinné zapojenie.
- 1.10. EHSV víta rozličné opatrenia týkajúce sa spoločnej iniciatívy v oblasti normalizácie, ale zároveň navrhuje zväziť nepriame účinky tvorby noriem na otázky, ako sú presun pracovných miest, inkluzívnosť spoločnosti, vzdelávanie a odborná príprava atď.

2. Návrhy Komisie

- 2.1. Ročný pracovný program EÚ rieši a odzrkadľuje výzvy a úvahy týkajúce sa patentov nevyhnutných pre normu, normalizácie IKT, medzinárodného rozmeru normalizácie a autonómnych vozidiel.
- 2.2. Plán tiež odráža spoločnú iniciatívu v oblasti normalizácie z júna 2016 ⁽¹⁾.
- 2.3. Stanovené kroky sú v záujme podpory strategických priorít zameraných na podporu príslušných iniciatív v rámci pracovného programu Komisie na rok 2017 a potrieb normalizácie na rok 2018, ktoré vyplývajú z týchto iniciatív:
- stratégia digitálneho jednotného trhu,
 - stratégia energetickej únie,
 - európska stratégia v oblasti kozmického priestoru,
 - akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo,
 - akčný plán v oblasti európskej obrany,
 - prehľadnejší a spravodlivejší vnútorný trh so silnejšou priemyselnou základňou.
- 2.4. Komisia zorganizuje medziinštitucionálnu odbornú prípravu na zlepšenie poznatkov zákonodarcov a spoluzákonodarcov, pokiaľ ide o využívanie noriem pri vykonávaní právnych predpisov a politík.
- 2.5. Vyzýva tiež európske normalizačné organizácie, aby zachovali a zintenzívnili svoje úsilie o uľahčenie práce organizácií uvedených v prílohe III a všetkých zainteresovaných strán s osobitným zameraním sa na ich interné pravidlá a postupy, ako aj na prácu na medzinárodnej úrovni, konkrétne v rámci ISO a IEC.

⁽¹⁾ COM(2015) 550 final.

3. Všeobecné pripomienky

3.1. EHSV víta pracovný program na rok 2018, ktorý predložila Komisia a ktorý pokrýva sociálne a kľúčové environmentálne otázky vrátane dôležitých tém, ako sú obehové hospodárstvo, zmena klímy a energia z čistých zdrojov. Konštatuje však, že do budúcich verzií by sa mal zahrnúť súhrn s podrobnými informáciami o tom, do akej miery sa splnili predchádzajúce ročné programy.

3.2. Je potrebné zefektívniť platformy a mechanizmy koordinácie v oblasti IKT, aby sa zabránilo zdvojeniu úsilia a prípadnej nedostatočnej koordinácii. Všetky normalizačné opatrenia v tejto oblasti by sa mali zahrnúť do jedného dokumentu.

3.3. Otvorené normy sú dôležité pre priemyselný a technologický rozvoj v EÚ. Výbor naliehavo vyzýva Komisiu, aby predchádzala používaniu, ktoré by bolo nekorektné a v rozpore so zásadami hospodárskej súťaže patentových pravidiel a noriem uzavretého zdroja. V prípade patentov nevyhnutných pre normu podporujeme zásady spravodlivých, primeraných a nediskriminačných (FRAND) licencií.

3.4. Normalizačný model stavia EÚ do pozície svetového lídra. EHSV vyzdvihuje prácu Komisie v tejto oblasti. Jednotnosť a konzistentnosť orgánov európskych noriem je zaistená prostredníctvom základnej zásady „jedna norma, jeden test – prijaté v celej Európe.“ Toto poskytuje podnikom investície, ako aj právnu a finančnú bezpečnosť.

3.5. Vzhľadom na osobitnú povahu a význam európskeho systému normalizácie (ESN) pre priemysel, malé a stredné podniky, spotrebiteľov a pracovníkov, EHSV vyzýva Komisiu, aby zachovala rozpočtové a personálne zdroje s cieľom splniť ciele nariadenia (EÚ) č. 1025/2012.

3.6. EHSV žiada, aby sa dôsledne monitorovalo úsilie, ktoré vynakladajú hlavní aktéri normalizácie, s cieľom posilniť inkluzívnosť systému európskej normalizácie. EHSV by mohol prioritne vytvoriť ad hoc fórum pre inkluzívnosť systému európskej normalizácie. Tento orgán by bol poverený usporiadaním každoročného verejného vypočutia, ktorého cieľom bude ohodnotiť pokrok zaznamenaný v tejto oblasti.

3.7. Vzhľadom na to, že v súčasnosti chýba uspokojivá reakcia týkajúca sa záveru Európskeho súdneho dvora vo veci James Elliott ⁽²⁾, v ktorej sa po prvýkrát uznáva, že európske normy sú súčasťou právnych predpisov EÚ, EHSV zdôrazňuje, že je dôležité, aby Komisia vykonávala svoju nevyhnutnú právomoc kontroly nad normalizačnou činnosťou v úzkej spolupráci s ostatnými európskymi inštitúciami, a žiada o medziinštitucionálnu diskusiu o tejto otázke.

3.8. EHSV navrhuje, aby Európska komisia preskúmala konzultačný proces predbežného návrhu ročného pracovného programu Únie, pretože neposkytol žiadne strategické vyhladky, žiadnu štruktúru, žiadny kontext ani žiadne vysvetlenie dôvodu predložených návrhov.

4. Pripomienky týkajúce sa činností, ktoré sa majú vykonať v roku 2018

Ďalšie posilnenie zamestnanosti, rastu a investícií

4.1. Stanoviť štandardizované pravidlá sprístupňovania hnojivých výrobkov (vrátane organických) ⁽³⁾

Výbor už skonštatoval, že niektoré definície a normy týkajúce sa hnojív z druhotných surovín nie sú jasné. S cieľom zlepšiť vykonávanie nového nariadenia EHSV odporúča dôslednejšiu integráciu a harmonizáciu s existujúcou smernicou o odpadoch ⁽⁴⁾ a pripomína tiež význam zohľadnenia environmentálnych aspektov hnojív.

Digitálny jednotný trh (DSM)

4.2. Zlepšiť kvalitu pevných a bezdrôtových a mobilných služieb ⁽⁵⁾

4.2.1. Normalizácia zohráva úlohu nespochybniteľného významu v tejto oblasti a zabraňuje fragmentácii trhu, ktorá môže spôsobiť protisúťažné postupy ⁽⁶⁾.

⁽²⁾ C-613/14 – James Elliott Construction.

⁽³⁾ COM(2016) 157 final.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 389, 21.10.2016, s. 80.

⁽⁵⁾ COM(2016) 176 final.

⁽⁶⁾ BEREC (Orgán európskych regulačných orgánov pre elektronické komunikácie): Report on Enabling the Internet of Things (Správa o umožnení internetu vecí), 12. 2. 2016

4.2.2. EHSV v plnej miere podporuje Komisiu v stratégii pre digitálny jednotný trh, ale chcel by poukázať na to, že má významný vplyv na organizáciu európskeho trhu práce, keďže rastúci počet „hromadných pracovníkov“ pracuje pre platformy často v rámci veľmi krátkych a „nestabilných“ pracovnoprávných vzťahov.

4.2.3. Digitalizácia priemyslu je celosvetový trend, ktorý bude v najbližších rokoch narastať. Normy v oblasti IKT sú nevyhnutné pre rozvoj digitálnych technológií v mnohých priemyselných odvetviach. Celosvetové normy de facto však zavádzajú giganti odvetvia nepochádzajúci z EÚ.

4.2.4. Vývoj vnútroštátnych, európskych alebo medzinárodných noriem oficiálnymi orgánmi pre normalizáciu (CEN, Cenelec, ETSI) trvá príliš dlho vzhľadom na rýchlo sa meniacu digitálnu technológiu. Podniky preto vyvíjajú svoje vlastné normy – v oveľa kratšom čase a s vlastnými pravidlami.

4.2.5. Existuje riziko, že vývoj noriem bude netransparentný a exkluzívny.

4.3. *Stanoviť normy s cieľom uľahčiť dosiahnutie pokroku v oblasti technológií 5G v pásme 26 GHz (24,25 – 27,50 GHz) a v iných pásmach s vyššími vlnovými dĺžkami* ⁽⁷⁾

EHSV sa domnieva, že toto opatrenie je nevyhnutné na udržanie vedúcej úlohy EÚ pri zavádzaní technológií 5G.

4.4. *Stanoviť spoločné normy s cieľom zlepšiť rádiokomunikačné systémy, výmenu údajov pre cestujúcich a harmonogramy a bezpečnosť IT* ⁽⁸⁾

EHSV navrhuje, aby sa normalizovali aj technologické zmeny a nové podnikateľské modely vychádzajúce z cestovného ruchu. Podobne treba podporovať aj rozvoj integrovaných a inteligentných služieb predaja cestovných lístkov a informačných služieb.

4.5. *Interoperabilita a spoločné využívanie údajov medzi prevádzkovateľmi s cieľom podporiť efektívnejšie služby v doprave a logistike* ⁽⁹⁾

Komisia navrhuje „doplňujúce činnosti“ na vypracovanie noriem. Je však dôležité pamätať na veľké výzvy, ktoré stoja pred týmito odvetviami v súčasnosti: opakované vkladanie údajov do rozličných systémov z dôvodu rozmanitých noriem, ktoré nie sú interoperabilné; nedostatok prepojených systémov a nedostatočná dôvera v ochranu citlivých údajov; orgány, banky a poisťovne neuznávajú elektronické prepravné dokumenty; nedostatok rozhodujúceho množstva subjektov, ktoré by si vymieňali údaje a skúmali nové podnikateľské príležitosti ⁽¹⁰⁾.

Odolná energetická únia uplatňujúca výhľadovú politiku v oblasti zmeny klímy

4.6. *Stanoviť nové metódy snímania a merania na posudzovanie kvality okolitého ovzdušia* ⁽¹¹⁾; *monitorovať emisie amoniaku (HN₃), chlóru a oxidu chloričitého v ovzduší a emisie fluorovodíka (alebo celkových plynných fluoridov) z odvetví priemyslu* ⁽¹²⁾; *chrániť ľudí pred zdravotnými následkami polycyklických aromatických uhľovodíkov* ⁽¹³⁾

Výbor víta navrhované zlepšenia, ktoré výrazne prispejú k zlepšeniu životného prostredia a zdravia ľudí. Vystavenie bežného obyvateľstva polycyklickým aromatickým uhľovodíkom (PAU), z ktorých mnohé sú známe karcinogény, už dlhšie vyvoláva obavy a existuje niekoľko právnych predpisov EÚ, ktoré už obmedzujú prítomnosť týchto látok v určitých potravinových výrobkoch, vo vode a v ovzduší.

⁽⁷⁾ Smernica 2014/53/EÚ (Ú. v. EÚ L 153, 22.5.2014, s. 62).

⁽⁸⁾ Smernica (EÚ) č. 2016/797 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁽⁹⁾ COM(2011) 144 final, COM(2009) 8 final, COM(2013) 913 final, SWD(2013) 524 final, C(2015) 2259 final.

⁽¹⁰⁾ Pozri Fórum pre digitálnu dopravu a logistiku – Súvislosti, 2015.

⁽¹¹⁾ Smernica 2008/50/ES (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1); Smernica 2004/107/ES (Ú. v. EÚ L 23, 26.1.2005, s. 3).

⁽¹²⁾ Smernica 2010/75/EÚ (Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17).

⁽¹³⁾ Nariadenie (ES) č. 1907/2006 (Ú. v. EÚ L 396, 30.12.2006, s. 1).

4.7. *Ekodizajn: znižovanie spotreby mnohých produktov (počítače atď.)⁽¹⁴⁾; označovanie energetickej účinnosti centralizovaných systémov⁽¹⁵⁾; ekologická infraštruktúra⁽¹⁶⁾*

EHSV zdôrazňuje odolnosť kľúčovej infraštruktúry EÚ voči nevyhnutným dôsledkom zmeny klímy, ako aj pomalú reakciu systému normalizácie na tento dôležitý problém. Normy môžu zvýšiť rozvoj zelenej infraštruktúry, čo prispeje k zlepšeniu efektívnosti využívania zdrojov v sektore stavebníctva a zvýšeniu odolnosti voči dôsledkom zmeny klímy.

4.8. *Rozvoj noriem na podporu zvýšenia podielu etanolu v benzíne na 20 až 25 % (v súčasnosti 10 %) ⁽¹⁷⁾*

Ak sa Komisia rozhodne udeliť Európskemu výboru pre normalizáciu (CEN) mandát v tejto otázke, EHSV rozhodne odporúča zvážiť: ekologický vplyv plantáží s monokultúrnymi plodinami; poškodzovanie kvality vody a pôdy používaním pesticídov a hnojív; eróziu pôdy; presakovanie živín; zvýšené využívanie sladkovodných zdrojov; stratu biodiverzity a prírodných biotopov⁽¹⁸⁾.

4.9. *Harmonizácia kritérií pre emisie v odvetví dopravy⁽¹⁹⁾*

EHSV sa domnieva, že Komisia by mala predložiť konkrétnejšie návrhy na tieto kroky, ktoré sú zjavne potrebné. Treba poznamenať, že prvý krok k zníženiu emisií v odvetví dopravy sa vykonal v roku 1995⁽²⁰⁾.

Vnútrotný trh

4.10. *Posilniť úlohu Európskeho výboru pre vypracovanie noriem v oblasti vnútrozemskej plavby (CESNI) ⁽²¹⁾*

Treba prijať opatrenia vzhľadom na obrovský počet súčasných požiadaviek týkajúcich sa príbrežnej námornej dopravy⁽²²⁾, ale EHSV sa domnieva, že návrh by mal byť presnejší.

4.11. *Plán na zosúladienie európskeho globálneho navigačného satelitného systému s vykonávaním plánu; a zvýšenie interoperability služieb systému Galileo na trhu v sektore letectva⁽²³⁾*

EHSV plne podporuje tento návrh, pričom poznamenáva, že celosvetový trh s produktmi a službami GNSS, tzv. „nadväzujúci“ trh – predstavoval hodnotu 200 miliárd EUR v roku 2013⁽²⁴⁾.

4.12. *Elektronické verejné obstarávanie⁽²⁵⁾*

Harmonizácia je dôležitým krokom v rámci demokratizácie trhu, ktorý by mal byť transparentný a dostupný, a to v záujme rozsiahleho využívania verejných prostriedkov. Zároveň treba udržať nízke náklady pri vytváraní alebo prispôbovaní existujúcich platforiem, ako aj pri ich údržbe. Normalizácia je preto veľmi dôležitá⁽²⁶⁾.

4.13. *Vypracovať normy pre tlačiarne a iné prístroje⁽²⁷⁾*

EHSV súhlasí s potrebou nových harmonizovaných noriem, pretože spotrebitelia očakávajú nové a inovatívne výrobky, ako napríklad 3D tlačiarne, roboty a autonómne vozidlá, ktoré majú byť rovnako bezpečné ako tradičné výrobky. Je nevyhnutné, aby nové výrobky nepredstavovali ohrozenie bezpečnosti spotrebiteľov.

⁽¹⁴⁾ Smernica 2009/125/ES (Ú. v. EÚ L 285, 31.10.2009, s. 10).

⁽¹⁵⁾ Smernica 2009/28/ES (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 16).

COM(2016) 767 final.

⁽¹⁶⁾ COM(2013) 249 final; COM(2013) 216 final; COM(2014) 445 final.

⁽¹⁷⁾ Smernica 2009/28/ES (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 16).

⁽¹⁸⁾ Projekt: Biofuel Marketplace. Máj 2006.

⁽¹⁹⁾ Smernica 2003/87/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽²⁰⁾ COM(95) 302 final.

⁽²¹⁾ Smernica (EÚ) 2016/1629 (Ú. v. EÚ L 252, 16.9.2016, s. 118).

⁽²²⁾ Európska norma, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej plavby. Vydanie 2015/1.

⁽²³⁾ COM(2016) 705 final.

⁽²⁴⁾ Pozičný dokument Galileo Services o hlavných prioritách pracovného programu Horizont 2020 v kozmickom priestore na roky 2018 – 2020.

⁽²⁵⁾ COM(2013) 453 final; smernice o verejnom obstarávaní (2017/24/EÚ); COM(2015) 0192 final.

⁽²⁶⁾ Ú. v. EÚ C 67, 6.3.2014, s. 96.

⁽²⁷⁾ Smernica 2006/42/ES, smernica 95/16/ES (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 157, 9.6.2006, s. 24).

4.14. Aktualizovať požiadavky v oblasti bezpečnosti a výkonnosti zdravotníckych pomôcok ⁽²⁸⁾

EHSV súhlasí s názorom Komisie, že nové nariadenie posilňuje požiadavky na bezpečnosť a výkonnosť zdravotníckych pomôcok s cieľom udržať krok s technologickým a vedeckým pokrokom. Toto je hlavný cieľ, ale keďže nové technológie sú hlavnou hybnou silou rýchleho nárastu výdavkov na zdravotnú starostlivosť, EHSV navrhuje, aby sa zvažila aj efektívnosť nákladov.

4.15. Aktualizovať požiadavky na hygienu a bezpečnosť pre stavebné výrobky v kontakte s vodou ⁽²⁹⁾

EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že ani po desiatich rokoch rokovanií sa ešte nerozvinuli európske normy v tejto oblasti. Rozhodnutie o zmene súčasného mandátu (M/136) ⁽³⁰⁾ ukladá normalizačným orgánom povinnosť poskytnúť prvé výsledky do konca roku 2018.

4.16. Podporiť prácu na základných požiadavkách pre bezpilotné vzdušné prostriedky (UAS) ⁽³¹⁾

EHSV konštatuje, že došlo k intenzívnejšej verejnej diskusii o využívaní technológie bezpilotných lietadiel na rekreačné a komerčné použitie vrátane rizík týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany. Medzinárodné normy sú kľúčové pri vytváraní celosvetového komerčného trhu. Je nevyhnutné, aby tieto normy priniesli harmonizovaný vzdušný priestor v globálnom meradle pre bežný prístup UAS, ktorý bude rozširovať obchodné príležitosti bez toho, aby sa ohrozila bezpečnosť a celková efektívnosť vzdušného priestoru. Kľúčové normy, ktoré sa v súčasnosti vypracúvajú, zahŕňajú „získovanie a vyhýbanie sa“ a „riadenie a kontrolu“ ⁽³²⁾.

4.17. Revízia harmonizovaných kritérií týkajúcich sa výbušnín na civilné použitie (najmä rozbušiek) ⁽³³⁾

Cieľom tejto činnosti je zvýšiť bezpečnosť výbušnín na civilné použitie, ktoré napriek tomu, že sú široko používanými výrobkami (najmä elektronické rozbušky) nie sú vôbec pokryté existujúcimi harmonizovanými normami. Výbor samozrejme považuje návrh za úplne primeraný.

4.18. Interoperabilita: nové technické špecifikácie interoperability týkajúce sa železničnej infraštruktúry ⁽³⁴⁾

EHSV víta tento návrh ako jeden z ďalších krokov na dlhej ceste k železničnej integrácii v Európe. V tomto prípade normy pre železničné koľajové vozidlá s koľajovým rozchodom 1 520 mm uprednostňujú väzby na európsky koľajový rozchod 1 435 mm.

4.19. Ochrana zdravia pracovníkov ohrozených výbušným prostredím (ATEX) ⁽³⁵⁾

EHSV s tým úplne súhlasí, keďže nová smernica ATEX si vyžaduje aktualizáciu mandátu podľa nového legislatívneho rámca.

4.20. Zlepšiť bezpečnosť spotrebiteľov ⁽³⁶⁾

EHSV dúfa, že nové normy sú v súlade so zásadou, podľa ktorej ochrana bezpečnosti spotrebiteľov znamená, že tovar a služby ponúkané spotrebiteľom, ak sa používajú za bežných alebo predvídateľných podmienok, neohrozujú bezpečnosť spotrebiteľov, a ak áno, sú stiahnuté z trhu prostredníctvom rýchlych a jednoduchých postupov ⁽³⁷⁾.

Priestor spravodlivosti a základných práv

4.21. Normalizácia: stanoviť požiadavky pre detekčné zariadenia na ochranu občanov pred teroristickými útokmi (v oblastiach iných ako letectvo) ⁽³⁸⁾

EHSV v plnej miere súhlasí s týmto opatrením, zdôrazňuje však, že spolupráca medzi EÚ a USA je nevyhnutná vzhľadom

⁽²⁸⁾ Nariadenie (EÚ) 2017/745 (Ú. v. EÚ L 117, 5.5.2017, s. 1); nariadenie (EÚ) 2017/746 (Ú. v. EÚ L 117, 5.5.2017, s. 176).

⁽²⁹⁾ Nariadenie (EÚ) č. 305/2011 (Ú. v. EÚ L 88, 4.4.2011, s. 5); smernica Rady 98/83/ES (Ú. v. ES L 330, 5.12.1998, s. 32).

⁽³⁰⁾ Revidovaný mandát pre CEN/Cenelec.

⁽³¹⁾ COM(2015) 613 final.

⁽³²⁾ ISO. How standards will target the drone industry (Ako normy zasiahnu odvetvie dronov).

⁽³³⁾ Smernica 2014/28/EÚ (Ú. v. EÚ L 96, 29.3.2014, s. 1).

⁽³⁴⁾ Smernica (EÚ) 2016/797 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁽³⁵⁾ Smernica 2014/34/EÚ (Ú. v. EÚ L 96, 29.3.2014, s. 309).

⁽³⁶⁾ Smernica 2001/95/ES (Ú. v. ES L 11, 15.1.2002, s. 4) (mimoriadne vydanie v slovenskom jazyku: kapitola 15 zväzok 06 s. 447 – 462).

⁽³⁷⁾ Ú. v. EÚ C 271, 19.9.2013, s. 81.

⁽³⁸⁾ COM(2014) 247 final; COM(2015) 624 final; COM(2012) 417 final.

na to, že oboch partnerov sužuje terorizmus⁽³⁹⁾. Je vhodné riešiť, okrem iného, otázky týkajúce sa kybernetickej bezpečnosti a hrozby, ktoré sú špecifické pre odvetvia dopravy.

EÚ ako silnejší hráč na medzinárodnej scéne

4.22. Rozvoj: podporovať úsilie členských štátov o vytvorenie spoločných obranných spôsobilostí (minimálne normy)⁽⁴⁰⁾

EHSV v očakávaní podrobnejších informácií o štúdiu, ktorú pripravuje Komisia, a o jej následnom rozhodnutí podporuje vytvorenie spoločných noriem pre zbrane a položky s dvojakým použitím bez toho, aby sa zdvojovali existujúce normy, predovšetkým normy NATO⁽⁴¹⁾.

5. Medzinárodná spolupráca

5.1. EHSV podporuje iniciatívu Komisie zintenzívniť jej politický dialóg so subjektmi medzinárodnej normalizácie, ale chcel by upriamiť jej pozornosť na skutočnosť, že čoraz väčší počet noriem sa v súčasnosti pripravuje na medzinárodnej úrovni bez koordinovaného európskeho príspevku.

5.2. Medzinárodný rozmer normalizácie má dôsledky: spoločenské subjekty, MSP a orgány dohľadu nad trhom sa už nedokážu zapojiť, pretože nemajú dostatočné zdroje na aktívne ovplyvňovanie medzinárodnej scény tvorby noriem.

5.3. Keďže tieto medzinárodné normy môžu byť priamo prevzaté na vnútroštátnej úrovni, čím sa obchádza zapojenie ESO, narastá riziko narušenia vnútorného trhu.

6. Inkluzívnosť

EHSV víta opatrenia Komisie na monitorovanie pokroku vo vykonávaní skutočne inkluzívneho európskeho systému normalizácie. EHSV dôrazne nabáda, aby európske organizácie pre normalizáciu zjednodušili postupy pre organizácie uvedené v prílohe III na zabezpečenie prístupu k procesu tvorby noriem, a tak „odstránili prekážky“ pre účinné zapojenie.

7. Realizácia spoločnej iniciatívy v oblasti normalizácie

7.1. EHSV víta rozličné opatrenia týkajúce sa spoločnej iniciatívy v oblasti normalizácie. V súvislosti so štúdiou na úrovni EÚ a spoločenskými dopadmi, ako aj prístupom k normám v členských štátoch EÚ a EFTA navrhuje zvážiť aj nepriame účinky tvorby noriem so zameraním na otázky, ako sú presun pracovných miest, inkluzívnosť spoločnosti, vzdelávanie a odborná príprava atď.

7.2. EHSV víta iniciatívy, ktorých cieľom je urýchliť proces zavedenia noriem, ale je znepokojený tým, že ide na úkor zníženej „viditeľnosti“ prípravných prác, ktoré vedú k normám.

V Bruseli 17. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

⁽³⁹⁾ The Benefits of U.S.-European Security Standardisation. Národný ústav pre normy a technológiu (National Institute of Standards and Technology). Ministerstvo obchodu USA, jún 2012.

⁽⁴⁰⁾ COM(2016) 950 final.

⁽⁴¹⁾ Ú. v. EÚ C 288, 31.8.2017, s. 62.

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o boji proti podvodom s bezhotovostnými platobnými prostriedkami a proti ich falšovaniu, ktorou sa nahrádza rámcové rozhodnutie Rady 2001/413/SVV

[COM(2017) 489 final – 2017/0226 (COD)]

(2018/C 197/04)

Spravodajca: **Victor ALISTAR**

Konzultácia	Európsky parlament, 2. 10. 2017 Rada, 25. 10. 2017
Právny základ	článok 83 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu
Prijaté v sekcii	18. 12. 2017
Prijaté v pléne	18. 1. 2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania	129/0/1
(za/proti/zdržalo sa)	

1. Závbery a odporúčania

1.1. EHSV víta iniciatívu Komisie zameranú na to, aby sa boj proti počítačovej kriminalite, ktorá je javom postihujúcim elektronické platobné nástroje, stal prioritou, aj keď sa táto priorita mala stanoviť už dávno. Výhody digitalizácie by mali sprevádzať mechanizmy reagujúce na príslušné výzvy tak, aby európske hospodárstvo a európski občania mohli v plnej miere využívať výhody informačnej spoločnosti. EHSV považuje návrh Komisie za vhodný, pretože jeho cieľom je chrániť európskych občanov a podniky pred sieťami počítačovej kriminality a prijať opatrenia na zvýšenie dôvery v používanie elektronických platobných nástrojov.

1.2. Výbor však na základe skúmaného návrhu smernice konštatuje, že existujú určité nedostatky, ktoré treba riešiť a napraviť.

1.2.1. V článku 11 o určení vyšetrovacej právomoci treba objasniť, či základnou zásadou je teritorialita osoby alebo používaného informatického prostriedku, aby sa zabránilo pozitívnemu sporu o právomoc, čo je aspekt, v súvislosti s ktorým EHSV žiada doplniť v článku 11 nový odsek o riešení sporov o právomoc prostredníctvom jednej z dvoch navrhovaných metód.

1.2.2. Návrh smernice nerieši efektívne ani situácie, v ktorých sú zapojené aj iné jurisdikcie mimo EÚ, ani spôsob odkazovania na iné zákonné nástroje medzinárodnej právnej spolupráce. Z toho dôvodu treba stanoviť predvídateľný a jasný procedurálny rámec.

1.2.3. Článok 16 o prevencii treba doplniť o osobitné opatrenia nariadené prostredníctvom transpozičnej legislatívy členských štátov, pokiaľ ide o povinnosť informovať. Za túto povinnosť by boli zodpovední operátori poskytujúci elektronické platobné produkty alebo štátne regulačné orgány, resp. orgány zodpovedné za finančné vzdelávanie.

1.2.4. Pokiaľ ide o články 12 a 13, treba taktiež určiť výmenu osvedčených postupov v oblasti odhaľovania, vyšetrovania a riešenia prípadov počítačovej kriminality týkajúcej sa podvodov s elektronickými platobnými prostriedkami.

1.3. Hoci predmetom regulácie je spolupráca pri vyšetrovaní a spolupráca súdov v prípade podvodov v informatickej oblasti, takisto je dôležité stanoviť odrádzajúce mechanizmy, ako aj mechanizmy zamerané na informovanie verejnosti, pokiaľ ide o spôsoby operovania páchatel'ov, a to prostredníctvom kampaní na zvyšovanie povedomia, ktoré by mali na starosti orgány členských štátov zodpovedné za presadzovanie práva.

1.4. V záujme toho, aby sa zaručila väčšia účinnosť opatrení na ochranu osôb, ako aj dosiahnutie cieľov, ktoré sú v pozadí tejto iniciatívy, resp. aby sa zvýšila dôvera v elektronické a digitálne platobné nástroje a dosiahol lepší súlad a vyššia úroveň predchádzania, je potrebné doplniť ustanovenia v článku 15 a prostredníctvom vnútroštátnych právnych predpisov zaviesť finančné poistenie proti podvodom, ktoré bude spočívať v tom, že bude existovať povinnosť v plnej miere odškodniť obeť, ak bola držiteľom nástrojov elektronickej platby spôsobená ujma. Táto náhrada sa vyplatí po tom, čo vydavateľ platobného produktu ako občianskoprávne zainteresovaná strana ukončí svoje vyšetrovanie.

1.5. V záujme účinnosti a efektívnosti politík v oblasti boja proti falšovaniu elektronických platobných nástrojov je potrebné v smernici zaviesť ohlasovaciu povinnosť v súvislosti s incidentmi týkajúcimi sa falšovaných elektronických platobných nástrojov, podobne ako je stanovená ohlasovacia povinnosť v spojitosti s bojom proti praniu špinavých peňazí alebo v predpisoch o ochrane osobných údajov.

1.6. EHSV zdôrazňuje, že je potrebné vo väčšej miere porozumieť podvodom s elektronickými a digitálnymi platobnými prostriedkami a spôsobom, ako im predchádzať, a to na základe vytvorenia mechanizmu na zhromažďovanie štatistických údajov, ktorých cieľom je posilniť stratégie zamerané na predchádzanie takýmto podvodom a na ich odstraňovanie. Taktiež treba zaviesť trvalé hodnotenie účinku transpozičných opatrení na úrovni členských štátov, spolu s ročným kvantitatívnym vykazovaním a kvalitatívnym hodnotením každé dva až tri roky s cieľom ozrejmiť si účinnosť politík a potrebu úprav.

1.7. V záujme zlepšenia účinnosti boja proti podvodom v informatickej oblasti a proti falšovaniu platobných nástrojov v strednodobom časovom horizonte treba rozšíriť ustanovenia v článku 16 tak, aby sa členským štátom jasne a konkrétne stanovila povinnosť rozvíjať zručnosti v tejto oblasti, na základe čoho získajú skúsenosti v oblasti vyšetrovania a výmeny osvedčených postupov s cieľom rozvíjať všeobecné zručnosti absolventov (prostredníctvom voliteľných predmetov) a kompetentnosť expertov a vyšetrovateľov (prostredníctvom trvalej špecializovanej odbornej prípravy).

1.8. Výbor navyše zastáva názor, že spolupráca na miestnej úrovni je absolútne nevyhnutná a je potrebné ju stimulovať. Týka sa to tak vnútroštátnej a cezhraničnej spolupráce, ako aj spolupráce zameranej na potlačanie tohto druhu trestnej činnosti a prechádzanie jej vzniku. Do tejto spolupráce by sa mali zapojiť všetky zainteresované subjekty verejného i súkromného sektoru.

1.9. Pokiaľ ide o prípadné nejasnosti v oblasti regulácie, výbor navrhuje, aby sa v súčasnom názve nariadenia pojem „bezhotovostné platobné prostriedky“ nahradil pojmom „elektronické a digitálne platobné prostriedky“.

2. Návrh Komisie

2.1. Cieľom smernice je zabezpečiť jednotnosť nástrojov a rozšírenie kapacít členských štátov vyšetrovať podvody s elektronickými alebo digitálnymi platobnými prostriedkami. Normatívny návrh sa týka cezhraničnej spolupráce vyšetrovacích orgánov a súboru opatrení v oblasti tejto spolupráce, ako aj minimálnych spoločných noriem týkajúcich sa preventívnych opatrení, pomoci obetiam a vyvodzovania zodpovednosti voči subjektom, ktoré vypracúvajú tieto nástroje. V tejto súvislosti sa v rámci prijatého prístupu musí vymedziť rozsah pôsobnosti nástroja s cieľom poskytnúť perspektívu, ktorá bude technologicky neutrálna.

2.2. Pokiaľ ide o technický vývoj a diverzifikáciu prevádzkových režimov v súvislosti s podvodmi v informatickej oblasti vrátane stratégií uplatňovaných zločineckými skupinami, Komisia v *Stratégii pre jednotný digitálny trh v Európe* ⁽¹⁾ uznáva, že rámcové rozhodnutie nepokrýva v dostatočnej miere nové výzvy a vývoj v technickej oblasti, ako sú napr. virtuálne meny a platby prostredníctvom mobilných zariadení.

2.3. Keďže platobné karty sú na rozdiel od platieb v hotovosti najdôležitejším platobným nástrojom v EÚ, pokiaľ ide o počet transakcií, podľa štúdie Európskej centrálnej banky predstavovali v roku 2013 podvody s kartami vystavenými v eurozóne 1,44 miliardy EUR a počet týchto podvodov naďalej rastie ⁽²⁾. K dispozícii sú síce údaje o podvodoch len pri platbách kartou, karty sú však na rozdiel od platieb v hotovosti najdôležitejším bezhotovostným platobným nástrojom v EÚ, pokiaľ ide o počet transakcií ⁽³⁾.

2.4. Z analýzy Komisie vyplýva, že jedna z oblastí, ktorá je najnáchylnejšia na podvody, sa spája s využívaním elektronických platieb na úhradu cestovných nákladov, ako sú cestovné lístky na vlak, letenky, platby za ubytovanie a iné súvisiace operácie, pričom sa však neobmedzujú iba na ne.

⁽¹⁾ COM(2015) 192 final.

⁽²⁾ *Fourth report on card fraud* (Štvrtá správa o podvodoch s kartami), Európska centrálna banka, júl 2015 (najnovšie dostupné údaje).

⁽³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

2.5. Pokiaľ ide o regulačný účinok, cieľom návrhu Komisie je zabezpečiť solídny a neutrálny rámec z technického hľadiska, odstrániť operačné prekážky a posilniť prevenciu proti podvodom prostredníctvom elektronických platobných prostriedkov.

2.6. V záujme zabezpečenia účinných prostriedkov v oblasti boja proti podvodom s elektronickými platobnými nástrojmi a proti počítačovej kriminalite sa v návrhu smernice stanovujú spoločné pravidlá pre štátne legislatívne normy, pokiaľ ide o trestné činy uvedené v trestnej legislatíve týkajúce sa počítačových podvodov prostredníctvom platobných prostriedkov, účasť na trestných činoch a sankčnú politiku, právnu zodpovednosť právnych subjektov a jednotnosť postihov na účely odrádzania. EHSV poukazuje na nový prvok, ktorým sú prvé ustanovenia týkajúce sa elektronickej virtuálnej meny v práve Európskej únie. Vymedzenie trestných činov zahŕňa druhy správania, ktoré nepredstavujú bezprostredne daný podvod, ale boli spáchané v rámci prípravy na podvod (odcudzenie a falšovanie, ale aj predaj a samotná držba odcudzených platobných nástrojov).

2.7. V snahe zlepšiť efektívnosť európskej spolupráce v oblasti boja proti počítačovej kriminalite a podvodom s elektronickými platobnými nástrojmi smernica predpokladá zavedenie konkrétnych a jasných inštitucionálnych mechanizmov a právomocí v oblasti vyšetrovania na úrovni členských štátov, ako aj európskeho mechanizmu na výmenu informácií medzi štátnymi orgánmi.

2.8. Veľmi dôležitým prvkom je povinné zavedenie účinných prostriedkov na ochranu záujmov obetí, ktoré zaručia reálnu nápravu.

2.9. Návrh Komisie je v plnom súlade s rozsahom pôsobnosti Európskej únie v oblasti regulačných právomocí, v súlade s článkom 83 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a požiadavkou na minimálnu harmonizáciu na úrovni členských štátov v rámci transpozičnej lehoty 24 mesiacov.

3. Všeobecné pripomienky

3.1. Zvolená regulačná možnosť je oveľa vhodnejšia, keďže prostredníctvom smernice sa môžu stanoviť právne záväzné pravidlá na úrovni všetkých štátnych jurisdikcií (s výnimkou Dánska, ak si neželá pristúpiť k uplatňovaniu), čo by presahovalo rámec zjednotenia postupov stanovený prostredníctvom rámcového rozhodnutia 2001/413/SVV bez toho, aby tým bol dotknutý jeho obsah.

3.2. EHSV konštatuje, že návrh smernice je v súčinnosti s ostatnými regulačnými nástrojmi, na ktorých sa zúčastňujú členské štáty, a dopĺňa ostatné politiky EÚ, ako sú paneurópske mechanizmy spolupráce v trestných veciach, ako aj boj proti počítačovým podvodom alebo praniu špinavých peňazí. V tejto súvislosti sa musí zdôrazniť, že je taktiež potrebné, aby sa prostriedky na ochranu osobných údajov, ktoré vlastní finančné inštitúcie, prepojili s kybernetickými bezpečnostnými opatreniami.

3.3. Najmä na úrovni EÚ existuje rad právnych nástrojov, ktoré špecifikujú potrebné pravidlá na úrovni finančného trhu a finančných služieb a stanovujú náležité povinnosti týkajúce sa vydávania, riadenia a sekuritizácie platobných nástrojov, a tým návrh smernice predstavuje jednu z potrebných reakcií, ktorej cieľom je posilniť právnu infraštruktúru v oblasti predkladania správ, vyšetrovania a trestných sankcií týkajúcich sa počítačových podvodov platobnými prostriedkami.

3.4. EHSV zdôrazňuje, že je potrebné vo väčšej miere porozumieť podvodom s elektronickými a digitálnymi platobnými prostriedkami a spôsobom, ako im predchádzať, a to na základe vytvorenia mechanizmu na zhromažďovanie štatistických údajov, ktorých cieľom je posilniť stratégie zamerané na predchádzanie takýmto podvodom a na ich odstraňovanie. Taktiež treba zaviesť trvalé hodnotenie účinku transpozičných opatrení na úrovni členských štátov, spolu s ročným kvantitatívnym vykazovaním a kvalitatívnym hodnotením každé dva až tri roky s cieľom ozrejmiť si účinnosť politík a potrebu úprav.

3.5. Okrem toho, ak budú stanovené prvky právnej zodpovednosti pre právnické osoby a postihy v rámci spoľahlivejšieho mechanizmu na zaručenie právnych prostriedkov, treba opakovane poukázať na podporné nástroje pre operátorov, ktorí dodávajú elektronické platobné produkty alebo používajú platformy pre online platby, aby sa mohli prispôsobiť predpisom platným v jednotlivých odvetviach⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 267, 10.10.2009, s. 7.

3.6. Pokiaľ ide o mechanizmus na výmenu informácií o vyšetровaniach podvodov s platobnými prostriedkami v súvislosti s počítačovou kriminalitou, ktorý bol stanovený na základe ustanovení článkov 13 a 14 navrhovanej smernice, prostredníctvom delegovaných aktov treba určiť právomoc delegovanú na Komisiu, vďaka ktorej bude delegovanými aktmi regulovať metódy v oblasti výmeny informácií a normalizovaných údajov pre správy o prípadoch, ktoré sa vyšetrojú.

3.7. Čo sa týka prevencie, hoci v oznámení Komisie sa odkazuje na podobnosť s pravidlami uvádzanými v smernici 2011/93/EÚ, EHSV sa domnieva, že by bolo na jednej strane vhodné jasnejšie vymedziť povinnosti týkajúce sa prevenčných opatrení, a na strane druhej zaviesť rad povinností v oblasti zvyšovania povedomia verejnosti o prípadoch, rizikách a spôsoboch individuálnej prevencie s cieľom zabrániť podvodom s finančnými platobnými nástrojmi prostredníctvom pascí nastražených na siete počítačovej kriminality.

3.8. Treba rozvíjať špecializácie v tejto oblasti a zhodnocovať skúsenosti z vyšetrovania a ich výmenu, jednak s cieľom zlepšiť celkové kompetencie absolventov všeobecných štúdií prostredníctvom fakultatívnych predmetov, a taktiež rozvíjať rámec kompetencií odborníkov a vyšetrovateľov pomocou programov odbornej prípravy.

3.9. Na miestnej úrovni je dôležité rozvíjať účinnú spoluprácu na potláčanie tohto druhu trestnej činnosti. Táto spolupráca sa musí organizovať v rôznych oblastiach a musí sa do nej zapojiť čo najviac zainteresovaných subjektov, čo by malo umožniť nielen potláčanie tejto vážnej formy trestnej činnosti, ale jej aj predchádzať. Platí to tak na vnútroštátnej, ako aj na cezhraničnej úrovni.

3.10. Návrh smernice nerieši efektívne ani situácie, v ktorých sú zapojené aj iné jurisdikcie mimo EÚ, ani spôsob odkazovania na iné zákonné nástroje medzinárodnej právnej spolupráce. Z toho dôvodu treba stanoviť predvídateľný a jasný procedurálny rámec.

3.11. Hoci predmetom regulácie je spolupráca pri vyšetovaní a spolupráca súdov v prípade podvodov v informatickej oblasti, takisto je dôležité stanoviť odrádzajúce mechanizmy, ako aj mechanizmy zamerané na informovanie verejnosti, pokiaľ ide o spôsoby operovania páchatel'ov, a to prostredníctvom kampaní na zvyšovanie povedomia, ktoré by mali na starosti orgány členských štátov zodpovedné za presadzovanie práva. V tomto zmysle je potrebné, aby konečné ustanovenia návrhu na reguláciu obsahovali odkaz na nástroje medzinárodnej spolupráce v trestných veciach, na ktorú sa budú vzťahovať situácie v oblasti extrateritoriality a spôsob vedenia vyšetovaní na základe týchto prostriedkov. Čo sa týka postupu, ide o užitočný a objasňujúci regulačný nástroj.

4. Konkrétne návrhy

4.1. V článku 11 o stanovení vyšetovacích právomocí je potrebné objasniť, či je základnou zásadou prítomnosť páchatel'a trestného činu na danom území alebo informatický systém, ktorý bol použitý, s cieľom vyhnúť sa pozitívnemu sporu o právomoc, pokiaľ ide o situáciu uvedenú v článku 11 ods. 2 písm. a), ktorá odkazuje na fyzickú prítomnosť, a situáciu v článku 11 ods. 2 písm. b), keď občan spáchal trestný čin na území členského štátu, no použil pritom mechanizmus diaľkového prístupu (*remote shell*). Na základe toho by mohla byť stanovená právomoc oboch členských štátov EÚ. V článku 11 treba doplniť nový odsek o riešení sporov o právomoc, a to buď na základe toho, že sa určia orgány, ktoré budú mať takéto poverenie (napr. EUROJUST), alebo sa uvedie odkaz na podobný mechanizmus určený na riešenie takýchto situácií [napr. rámcové rozhodnutie 2009/948/SVV⁽⁵⁾].

4.2. Článok 16 o prevencii treba doplniť o osobitné opatrenia nariadené prostredníctvom transpozičnej legislatívy členských štátov, pokiaľ ide o povinnosť informovať. Za túto povinnosť by boli zodpovední operátori poskytujúci elektronické platobné produkty alebo štátne regulačné orgány, resp. orgány zodpovedné za finančné vzdelávanie.

4.3. Pokiaľ ide o povinnosť vytvoriť mechanizmus na výmenu informácií o vyšetovaní podvodov tak, ako sa uvádza v článku 13 navrhovanej smernice, treba určiť jednotné kontaktné miesto, podobne ako v oblasti boja proti praniu špinavých peňazí alebo potravinovej bezpečnosti, na základe čoho sa zabezpečí jednotnosť na celoeurópskej úrovni. Týmto jednotným kontaktným miestom by mohlo byť ministerstvo spravodlivosti alebo iný príslušný orgán pre väčšinu jurisdikcií v rámci EÚ. Výbor sa domnieva, že formulácia „primerané kanály“ by mohla čiastočne zodpovedať potrebe efektívnosti, no nie potrebe jednotnosti.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 328, 15.12.2009, s. 42.

4.4. Pokiaľ ide o články 12 a 13, treba taktiež určiť výmenu osvedčených postupov v oblasti odhaľovania, vyšetrovania a riešenia prípadov počítačovej kriminality týkajúcej sa podvodov s elektronickými platobnými prostriedkami.

4.5. V záujme toho, aby sa zaručila väčšia účinnosť opatrení na ochranu osôb, ako aj dosiahnutie cieľov, ktoré sú v pozadí tejto iniciatívy, resp. aby sa zvýšila dôvera v elektronické a digitálne platobné nástroje a dosiahol lepší súlad a vyššia úroveň predchádzania, je potrebné doplniť ustanovenia v článku 15 a prostredníctvom vnútroštátnych právnych predpisov zaviesť finančné poistenie proti podvodom, ktoré bude spočívať v tom, že bude existovať povinnosť v plnej miere odškodniť obeť, ak bola držiteľom nástrojov elektronickej platby spôsobená ujma. Táto náhrada sa vyplatí po tom, čo vydavateľ platobného produktu ako občianskoprávne zainteresovaná strana ukončí svoje vyšetrovanie. Tieto záruky by mali pokrývať aj ujmu spôsobenú obchodníkom zastupujúcim malé a stredné podniky v prípade neuhradenia súm do primeraného stropu stanoveného na úrovni členských štátov.

4.6. V záujme účinnosti a efektívnosti politík v oblasti boja proti falšovaniu elektronických platobných nástrojov treba v smernici zaviesť ohlasovaciu povinnosť v súvislosti s incidentmi týkajúcimi sa falšovaných elektronických platobných nástrojov, podobne ako je stanovená ohlasovacia povinnosť v spojitosti s bojom proti praniu špinavých peňazí alebo nariadenia o ochrane osobných údajov.

V Bruseli 18. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh smernice Rady, ktorou sa mení smernica 2011/16/EÚ, pokiaľ ide o povinnú automatickú výmenu informácií v oblasti daní v súvislosti s cezhraničnými opatreniami podliehajúcimi oznamovaniu

[COM(2017) 335 final – 2017/0138 (CNS)]

(2018/C 197/05)

Spravodajca: **Victor ALISTAR**

Pomocný spravodajca: **Petru Sorin DANDEA**

Konzultácia	Rada Európskej únie, 10.7.2017
Právny základ	články 113 a 115 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre hospodársku a menovú úniu, hospodársku a sociálnu súdržnosť
Prijaté v sekcii	20.12.2017
Prijaté v pléne	18.1.2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania	184/2/7
(za/proti/zdržalo sa)	

1. Závery a odporúčania

1.1. Návrh Komisie obsahuje smernicu, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 2011/16/EÚ, ktorou sa riadi administratívna spolupráca členských štátov v daňovej oblasti, a prílohu, v ktorej sa vymedzujú charakteristické znaky, ktorými sa môžu vyznačovať operácie agresívneho daňového plánovania. Komisia navrhuje použiť mechanizmus automatickej výmeny informácií ako nástroj, ktorý členský štát použije s cieľom poskytnúť ostatným členským štátom informácie o správach, ktoré boli predložené sprostredkovateľmi.

1.2. EHSV súhlasí s návrhom Komisie, keďže súčasné právne predpisy, ktoré majú členské štáty k dispozícii, im neumožňujú výmenu informácií v prípade, že sa dozvedia o obchádzaní daňových povinností alebo o daňových únikoch.

1.3. EHSV víta a podporuje rozhodnutie Komisie riešiť problém týkajúci sa sprostredkovateľov, ktorí umožňujú agresívne daňové plánovanie. Väčšia transparentnosť ich aktivít v dôsledku oznamovacej povinnosti navrhutej v návrhu smernice bude sprostredkovateľov odrádzať od toho, aby svojim zákazníkom ponúkali systémy agresívneho daňového plánovania, vďaka čomu sa obmedzí škodlivé narušanie základu dane v členských štátoch. Týmto spôsobom by sa mohla nastoliť rovnosť a spravodlivosť v daňovej oblasti medzi spoločnosťami, ktoré majú rámec pre agresívne daňové plánovanie, a spoločnosťami, ktoré takýto rámec nemajú, no podliehajú prísnejšiemu daňovému systému s cieľom kompenzovať narušenie základu dane v jednotlivých členských štátoch. Návrh teda reaguje na želanie väčšiny európskych spoločností, aby sa zabezpečil spravodlivý daňový režim medzi daňovníkmi, a na rastúci tlak zo strany daňovníkov, ktorí sú fyzickými osobami.

1.4. EHSV v tejto súvislosti víta rozhodnutie Komisie poskytnúť logistickú a technickú podporu členským štátom na zriadenie bezpečného centrálného registra, ktorý by sa používal na registrovanie informácií, ktoré budú predmetom administratívnej spolupráce. EHSV vzhľadom na zložitosť niektorých systémov agresívneho daňového plánovania odporúča Komisii, aby poskytla pomoc členským štátom aj v oblasti odbornej prípravy zamestnancov, ktorí budú zodpovední za registrovanie a výmenu informácií.

1.5. Návrh je veľmi široko koncipovaný. Treba zabezpečiť, aby smernica bola účinným prostriedkom na odrádzanie od agresívneho daňového plánovania. Mali by sa presnejšie sformulovať požiadavky z hľadiska vymedzenia transakcií podliehajúcich oznamovaniu, aby sa zabránilo nadmernému oznamovaniu zo strany podnikov a časovo náročnej administratíve pre daňové správy aj pre daňovníkov.

1.6. EHSV konštatuje, že požiadavka súladu s princípom nezávislého vzťahu stanového v usmerneniach OECD o transferovom oceňovaní nie je exaktnou vedou a nevyhnutne zahŕňa subjektívny výklad zo strany daňovníkov a daňových správ. Výbor preto žiada, aby sa Komisia a členské štáty dohodli na vhodných a konštruktívnych usmerneniach v súvislosti s tým, či príslušné transakcie spĺňajú túto podmienku alebo nie.

1.7. EHSV konštatuje, že konečnú zodpovednosť za uplatňovanie navrhovanej smernice majú daňovníci. V záujme toho, aby bola splnená požiadavka proporcionality, musia sa v maximálnej možnej miere obmedziť administratívne náklady pre podniky všetkých veľkostí.

1.8. Výbor žiada Komisiu, aby prehodnotila 5-dňovú dĺžku lehoty na oznamovanie v snahe zaistiť, že táto lehota bude postačujúca pre subjekty, ktoré majú oznamovaciu povinnosť, a že sa zároveň dosiahne cieľ zefektívniť politiku v oblasti oznamovania. Preto sa zdá, že je potrebné a primerané túto lehotu predĺžiť.

1.9. V návrhu smernice zostávajú niektoré aspekty nevyriešené, a to konkrétne spôsob jej uplatňovania na daňovníkov v digitálnom hospodárstve, keďže je ťažké určiť ich fyzickú prítomnosť ako zdaniteľných osôb v jurisdikciách členských štátov. Ďalší aspekt sa týka zrozumiteľnosti kritérií, ktoré sa v návrhu stanovujú v snahe zabezpečiť jednotný prístup v rámci vnútroštátnych právnych predpisov upravujúcich sankcie v prípade neoznámeneia.

1.10. EHSV upozorňuje na to, že pokiaľ ide o využívanie mechanizmov oznamovania, nemali by viesť k nestabilite daňovej legislatívy v dôsledku častých zmien a treba zohľadniť aj skutočnosť, že v oblasti priameho zdaňovania majú regulačnú právomoc členské štáty.

2. Návrh Komisie

2.1. V dôsledku globalizácie sa v bezprecedentnom rozsahu zvýšila mobilita kapitálu. V tejto súvislosti a vzhľadom na škandály ⁽¹⁾ z posledných rokov týkajúce sa spoločností a jurisdikcií, ktoré podporovali systémy agresívneho daňového plánovania, čo často viedlo k zníženiu základu dane v členských štátoch, Komisia zaradila boj proti daňovým únikom a agresívnemu daňovému plánovaniu medzi hlavné priority svojho programu.

2.2. Návrh Komisie obsahuje smernicu, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 2011/16/EÚ, ktorou sa riadi administratívna spolupráca členských štátov v daňovej oblasti, a prílohu, v ktorej sa vymedzujú charakteristické znaky, ktorými sa môžu vyznačovať operácie agresívneho daňového plánovania.

2.3. V návrhu smernice sa zavádza oznamovacia povinnosť pre inštitúcie alebo profesionálov, ktorí poskytujú poradenstvo v oblasti daňového plánovania a na ktorých sa v smernici odkazuje ako na sprostredkovateľov. Môžu to byť daňoví poradcovia, banky, ratingové spoločnosti a iné subjekty, ktoré spĺňajú kritériá definície sprostredkovateľov zahrňajúcej „všetky osoby, ktoré nesú voči daňovníkovi zodpovednosť za navrhovanie, uvádzanie na trh, organizovanie alebo riadenie vykonávania daňových aspektov cezhraničného opatrenia podliehajúceho oznamovaniu alebo série takýchto opatrení v priebehu poskytovania služieb súvisiacich so zdaňovaním“. Zodpovednosť za podávanie informácií môže mať za určitých okolností daňový poplatník.

2.4. Subjekty, fyzické osoby a spoločnosti, poskytujúce poradenstvo v oblasti daňového plánovania budú mať povinnosť informovať o cezhraničných opatreniach podliehajúcich oznamovaniu alebo o sérii takýchto opatrení najneskôr do piatich dní po tom, ako bol systém prístupný na vykonávanie. Informácie sa poskytnú orgánom daňovej správy a budú predmetom automatickej výmeny informácií medzi orgánmi daňovej správy v členských štátoch. Automatická výmena sa bude uskutočňovať štvrtročne.

2.5. Komisia sa domnieva, že smernica bude mať odrádzajúci účinok na sprostredkovateľov poskytujúcich poradenstvo v oblasti agresívneho daňového plánovania, čo povedie k zníženiu počtu operácií tohto typu.

2.6. Komisia zvážila tri legislatívne možnosti realizácie cieľov verejnej politiky: (nezáväzný) odporúčanie pre členské štáty zaviesť do svojej legislatívy povinné zverejňovanie, etický kódex pre sprostredkovateľov alebo smernicu EÚ, v ktorej sa od členských štátov bude vyžadovať, aby zaviedli režim povinného oznamovania.

⁽¹⁾ Luxleaks, Panama Papers a Paradise Papers.

2.7. Komisia sa rozhodla podporiť tieto kroky smernicou, aby sa vo všetkých členských štátoch zabezpečilo jednotné vykonávanie opatrení, ktorých cieľom je zabrániť agresívnemu daňovému plánovaniu. Iniciatíva Komisie zodpovedá opatreniu č. 12 projektu OECD v oblasti narušania základu dane a presunu ziskov (BEPS), v ktorom sa odporúča odrádzať od činnosti sprostredkovateľov, ktorí poskytujú spoločnostiam poradenstvo v oblasti agresívneho daňového plánovania, a prináša súbor konkrétnych nástrojov.

2.8. Návrh Komisie sa zakladá na zásade dialógu medzi daňovníkom a daňovým orgánom a na zásade lojálnej spolupráce medzi nimi na úrovni spoločného trhu. Mechanizmus, ktorý sa má zaviesť, spočíva v tom, že sa budú vopred oznamovať operácie, ktoré môžu predstavovať agresívne daňové plánovanie, a to na základe štyroch typov štandardných ukazovateľov, ktoré sú uvedené v prílohe k návrhu smernice. Malo by byť jasné, že oznámenie operácie neznamená automaticky, že ide o agresívne daňové plánovanie, ale otvára sa ním dialóg medzi daňovníkmi a daňovými jurisdikciami. Komisia sa teda rozhodla pre preventívny prístup, čo by malo viesť k zníženiu rizika, pokiaľ ide o sankcionovanie daňovníkov.

2.9. Komisia vo svojom návrhu smernice stanovila povinnosť priameho oznamovania aj pre samotných daňovníkov, ak sa zistí, že sa mohol použiť systém alebo operácia agresívneho plánovania na návrh vnútorných zložiek spoločnosti bez účasti alebo poradenstva sprostredkovateľa alebo ak je sprostredkovateľ/konzultant viazaný ustanovením o zachovaní dôvernosti alebo ak je chránený vnútroštátnou legislatívou týkajúcou sa služobného tajomstva a, po tretie, ak sa na sprostredkovateľa alebo konzultanta nevzťahuje jurisdikcia členského štátu.

3. Všeobecné a konkrétne pripomienky

3.1. EHSV víta a podporuje rozhodnutie Komisie riešiť problém týkajúci sa sprostredkovateľov, ktorí umožňujú agresívne daňové plánovanie. Väčšia transparentnosť ich aktivít v dôsledku oznamovacej povinnosti navrhutej v návrhu smernice bude sprostredkovateľov odrádzať od toho, aby svojim zákazníkom ponúkali systémy agresívneho daňového plánovania, ktoré umelým spôsobom znižujú základ dane, ktorú majú zákazníci zaplatiť. Smernicou sa teda v konečnom dôsledku obmedzí negatívny jav narušania základu dane v členských štátoch.

3.2. Navrhovaná smernica nevychádza z predpokladu, že daňovníci majú v úmysle vyhýbať sa daňovým povinnostiam, ale zo zásady dobrej viery daňovníkov. Takisto treba zdôrazniť, že oznámenie daňových opatrení, ktoré môžu predstavovať agresívne daňové plánovanie, ešte neznamená, že k takémuto plánovaniu skutočne došlo.

3.3. Prostredníctvom návrhu Komisie by sa mohla nastoliť rovnosť a spravodlivosť v daňovej oblasti medzi spoločnosťami, ktoré majú rámec pre agresívne daňové plánovanie a spoločnosťami, ktoré takýto rámec nemajú, no podliehajú prísnejšiemu daňovému systému s cieľom kompenzovať narušanie základu dane v jednotlivých členských štátoch.

3.4. Návrh je veľmi široko koncipovaný. Treba zabezpečiť, aby smernica bola účinným prostriedkom na odrádzanie od agresívneho daňového plánovania. Mali by sa presnejšie sformulovať požiadavky z hľadiska vymedzenia transakcií podliehajúcich oznamovaniu, aby sa zabránilo nadmernému oznamovaniu zo strany podnikov a časovo náročnej administratíve pre daňové správy aj pre daňovníkov.

3.5. Treba zabrániť širokej škále výkladov, a preto sa od Komisie a členských štátov v záujme zefektívnenia návrhu požaduje, aby poskytli viac usmernení. Týka sa to najmä uplatnenia princípu nezávislého vzťahu stanového v usmerneniach OECD o transferovom oceňovaní.

3.6. Okrem toho v návrhu smernice zostávajú niektoré aspekty nevyriešené, a to konkrétne spôsob jej uplatňovania na daňovníkov v digitálnom hospodárstve, keďže je ťažké určiť ich fyzickú prítomnosť ako zdaniteľných osôb v jurisdikciách členských štátov. Ďalší aspekt sa týka zrozumiteľnosti kritérií, ktoré sa v návrhu stanovujú v snahe zabezpečiť jednotný prístup v rámci vnútroštátnych právnych predpisov upravujúcich sankcie v prípade neoznámenia.

3.7. EHSV sa domnieva, že treba vypracovať komplexnejšie posúdenie vplyvu, aby sa zabezpečilo, že navrhovaná smernica bude primeraná. Je potrebné posúdiť, aké časovo náročné by bolo dodržiavanie týchto pravidiel pre daňové správy a sprostredkovateľov/podniky.

3.8. Komisia navrhuje použiť mechanizmus automatickej výmeny informácií, ako nástroj, ktorý členský štát použije s cieľom poskytnúť ostatným členským štátom informácie o správach, ktoré boli predložené sprostredkovateľmi. EHSV súhlasí s návrhom Komisie, keďže súčasné právne predpisy, ktoré majú členské štáty k dispozícii, im neumožňujú výmenu informácií v prípade, že sa dozvedia o obchádzaní daňových povinností alebo o daňových únikoch.

3.9. Výbor žiada Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili včasné a účinné vykonávanie smernice o mechanizmoch riešenia sporov⁽²⁾.

3.10. EHSV sa domnieva, že niektoré spoločnosti s cezhraničnými aktivitami pomocou systémov agresívneho daňového plánovania presúvajú významnú časť dosiahnutého zisku na územie členských štátov s jurisdikciami s nižšou mierou zdaňovania, v dôsledku čoho sa umelým spôsobom znižujú základy dane členských štátov a dochádza k závažnému narušeniu vnútorného trhu. Výbor preto podporuje návrh Komisie, aby členské štáty do svojej legislatívy zahrnuli sankcie za porušovanie ustanovení smernice, ktoré sa budú vzťahovať na sprostredkovateľov, ako aj na daňovníkov, ktorí budú uplatňovať systémy agresívneho daňového plánovania.

3.11. EHSV v tejto súvislosti žiada, aby Komisia v návrhu smernice zaviedla jasné pravidlá týkajúce sa zisťovania prípadov, keď sú daňovníci a sprostredkovatelia zodpovední za uplatňovanie systémov agresívneho daňového plánovania, pričom kategorizácia sankcií sa musí ponechať v právomoci členských štátov.

3.12. Je nevyhnutné, aby Komisia chránila európske podniky a voľnú hospodársku súťaž na jednotnom trhu vrátane spravodlivého daňového zaťaženia. EHSV preto žiada, aby Komisia stanovila oblasti, v ktorých môže prostredníctvom delegovaných aktov dynamickým spôsobom určiť kategórie znakov (charakteristické znaky) systémov agresívneho daňového plánovania uvedené v prílohe smernice.

3.13. EHSV upozorňuje na to, že pokiaľ ide o využívanie mechanizmov oznamovania, nemali by viesť k nestabilite daňovej legislatívy v dôsledku častých zmien a treba zohľadniť aj skutočnosť, že v oblasti priameho zdaňovania majú regulačnú právomoc členské štáty.

3.14. EHSV víta rozhodnutie Komisie poskytnúť logistickú a technickú podporu členským štátom na zriadenie bezpečného centrálného registra, ktorý by sa používal na registrovanie informácií, ktoré budú predmetom administratívnej spolupráce. EHSV vzhľadom na zložitosť niektorých systémov agresívneho daňového plánovania odporúča Komisii, aby poskytla pomoc členským štátom aj v oblasti odbornej prípravy zamestnancov, ktorí budú zodpovední za registrovanie a výmenu informácií.

3.15. Výbor žiada Komisiu, aby prehodnotila 5-dňovú dĺžku lehoty na oznamovanie v snahe zaistiť, že táto lehota bude postačujúca pre subjekty, ktoré majú oznamovaciu povinnosť, a že sa zároveň dosiahne cieľ zefektívniť politiku v oblasti oznamovania. Preto sa zdá, že je potrebné a primerané túto lehotu predĺžiť.

3.16. Výbor žiada Komisiu, aby opätovne preskúmala časový rámec pre hodnotenie vykonávania smernice s cieľom vypracovávať každé dva roky pravidelnú správu, ktorá by sa zverejňovala a sprístupňovala daňovníkom a občanom EÚ. EHSV sa vzhľadom na značné administratívne úsilie domnieva, že táto správa vypracovávaná každé dva roky zabezpečí transparentnosť, ak v nej budú centralizované kvantitatívne údaje bez toho, aby sa porušili legitímne práva spoločností.

V Bruseli 18. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

⁽²⁾ Návrh smernice Rady o mechanizmoch riešenia sporov týkajúcich sa dvojitého zdanenia v Európskej únii a stanovisko EHSV na tému *Zlepšovanie mechanizmov riešenia sporov v oblasti dvojitého zdanenia* (Ú. v. EÚ C 173, 31.5.2017, s. 29).

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Odporúčanie na odporúčanie Rady
o hospodárskej politike eurozóny**

[COM(2017) 770 final]

(2018/C 197/06)

Spravodajca: **Javier DOZ ORRIT**

Konzultácia	Európska komisia, 18.1.2018
Právny základ	článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre hospodársku a menovú úniu, hospodársku a sociálnu súdržnosť
Prijaté v sekcii	20.12.2017
Prijaté v pléne	18.1.2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania	182/2/5
(za/proti/zdržalo sa)	

1. Závery a odporúčania

1.1. EHSV víta dôraz, ktorý sa v odporúčaní Európskej komisie o politikách eurozóny kladie na udržateľný a inkluzívny rast, odolnosť a konvergenciu ako politické ciele ⁽¹⁾.

1.2. EHSV konštatuje, že hoci sa hospodárske oživenie za posledný rok v eurozóne zrýchlilo, je „nestabilné“, „neúplné“ a „netypické“, ako sa uvádza v jesennej prognóze Európskej komisie ⁽²⁾.

1.3. Napriek tomu, že sa zvýšil počet vytvorených pracovných miest, Európska komisia aj Európska centrálna banka poskytli dostatok dôkazov, že „na trhu práce [stále] ostávajú [značné] voľné kapacity“, čo je faktor, ktorý spôsobuje relatívne pomalý rast miezd v porovnaní so silou hospodárskeho oživenia. Pretrvávajúca nezamestnanosť a podzamestnanosť v eurozóne vedie k úbytku zručností a produktívnych kapacít v jej členských štátoch a predstavuje vážne riziko pre sociálne začlenenie, blahobyt a rovnosť.

1.4. Okrem toho investície v eurozóne zostávajú aj naďalej pod úrovňou z roku 2008, čo tiež prispieva v výraznom úbytku výrobného potenciálu v mnohých členských štátoch eurozóny. Pretrvávajúci prebytok bežného účtu v eurozóne v porovnaní so zvyškom sveta ďalej naznačuje, že domáci dopyt v eurozóne zostáva aj naďalej nízky.

1.5. EHSV uznáva, že vysoká úroveň verejného a súkromného dlhu v eurozóne spôsobuje zraniteľnosť jej hospodárstva, a akceptuje, že je potrebné úroveň dlhov znížiť.

1.6. Po starostlivom zvážení relatívnych možností a rizík vyplývajúcich z už spomínaných faktorov EHSV nesúhlasí s návrhom Európskej komisie odporučiť všeobecne neutrálnu zámery fiškálnej politiky. Namiesto toho navrhuje pozitívne zámery fiškálnej politiky vo výške približne 0,5 %HDP. Pravdepodobnosť spomalenia rastu medzi rokom 2017 a rokom 2019, ktoré Komisia predpovedá, oznámené zmeny menovej politiky ECB, pretrvávajúci jasný nedostatok investícií a riziká spojené so svetovým obchodom a geopolitickou situáciou by si tiež vyžadovali, aby sa ťažisko presunulo z menovej na fiškálnu politiku.

⁽¹⁾ Odporúčanie na ODPORÚČANIE RADY o hospodárskej politike eurozóny, COM(2017) 770 final.

⁽²⁾ Hospodárska prognóza Európskej komisie, jeseň 2017 (dostupné v angličtine), Európska komisia, november 2017.

1.7. Fiškálny stimul zameraný na verejné investície by krátkodobo viedol k väčšiemu dopytu, ale dlhodobo tiež k zvýšeniu potenciálu rastu, čím by sa vyriešila otázka udržateľnosti verejného dlhu. Takéto verejné investície by sa mali zameriavať nielen na infraštruktúru, ale aj na politiku v oblasti vzdelávania a zručností („sociálne investície“), čo by pomohlo zaviesť niektoré zo zásad nedávno vyhláseného Európskeho piliera sociálnych práv.

1.8. EHSV odporúča, aby Európska komisia pri uplatňovaní fiškálnych pravidiel vylúčila verejné výdavky na investície z rozsahu uplatňovania Paktu stability a rastu.

1.9. EHSV víta skutočnosť, že v odporúčaní Európska komisia výslovne uvádza, že prioritu majú mať štrukturálne reformy, ktoré zvýšia nielen produktivitu a potenciál rastu, zlepšia podnikateľské prostredie a podporia investície, ale podporia aj vytváranie kvalitných pracovných miest a znížia nerovnosti, čo je v súlade s výzvami v predchádzajúcich stanoviskách EHSV⁽³⁾. Zdôrazňuje, že ak si má projekt oživenia eurozóny a naplnenia štrukturálnych reforiem v jej rámci získať dôležitú podporu občanov, je potrebné posilniť sociálny rozmer týchto reforiem a zaviesť demokratické a transparentné formy správy eurozóny smerujúce k zaisteniu hospodárskej prosperity a vysokej životnej úrovne.

1.10. EHSV vyjadruje pochvalu Európskej komisii za to, že vyzvala členské štáty, aby okrem iného bojovali proti vyhýbaniu sa daňovým povinnostiam a zároveň pokračovali na vytváraní spoločného konsolidovaného základu dane z príjmov právnických osôb (CCCTB). Považuje tiež za prioritu, aby európske inštitúcie a členské štáty zaviedli z hospodárskych, politických a etických dôvodov účinné opatrenia – už dohodnuté aj nové – proti daňovým podvodom, praniu špinavých peňazí a nezákonnej činnosti daňových rajov.

1.11. EHSV podporuje kroky potrebné na prehĺbenie HMÚ, medzi ktoré patrí úplné a rýchle dobudovanie tak bankovej únie – európskeho systému ochrany vkladov, spoločného zabezpečovacieho mechanizmu pre jednotný fond na riešenie krízových situácií a posilnenie európskeho systému finančného dohľadu, aby sa zabránilo nahromadeniu rizík – ako aj únie kapitálových trhov. Obe únie by mali prispieť nielen k lepšiemu a diverzifikovanejšiemu financovaniu hospodárstva, ale väčším cezhraničným súkromným rozdelením rizika a finančnou integráciou zároveň aj k väčšej bezpečnosti, stabilite a odolnosti finančného a ekonomického systému.

1.12. V súlade so svojím predchádzajúcim stanoviskom ECO/435 EHSV opätovne potvrdzuje svoj názor, že euro je menou celej EÚ a zdôrazňuje, že je potrebné:

- vytvoriť fiškálnu úniu,
- posilniť zodpovednosť (*responsibility and ownership*) jednotlivých členských štátov za záväzky HMÚ,
- zaviesť štrukturálne reformy v rámci platformy európskeho semestra,
- ďalej posilniť hospodársku koordináciu a riadenie a zriadiť Európsky menový fond,
- zlepšiť systém finančného sprostredkovania spôsobom vedúcim k posilneniu reálnych dlhodobých investícií optimalizáciou roly EIB, EIF a EFSI 2.0,
- dosiahnuť, aby bola HMÚ odolnejšia a mala tak väčší vplyv vo svete.

2. Kontext

2.1. V nadväznosti na začiatok diskusie o budúcnosti Európy a zverejnenie príslušných diskusných dokumentov, predovšetkým o prehĺbení HMÚ a budúcnosti sociálneho rozmeru EÚ, a na vyhlásenie Európskeho piliera sociálnych práv na sociálnom summite v Göteborgu uverejnila Európska komisia svoj ročný prieskum rastu, spolu s odporúčaniami o politikách eurozóny na rok 2018. Hlavné odporúčania Európskej komisie sú uvedené v nasledujúcich bodoch.

⁽³⁾ Pozri v tejto súvislosti stanoviská EHSV na tému: *Odporúčanie na odporúčanie Rady o hospodárskej politike v eurozóne* (2016) Ú. v. EÚ C 177, 18.5.2016, s. 41; *Odporúčanie na odporúčanie Rady o hospodárskej politike eurozóny* (2017) Ú. v. EÚ C 173, 31.5.2017, s. 33; a *Hospodárska politika v eurozóne na rok 2017 (doplňujúce stanovisko)* Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 216.

2.2. Uskutočňovať politiky, ktoré podporujú udržateľný a inkluzívny rast, zvyšujú odolnosť a konvergenciu a podporujú obnovu rovnováhy. Členské štáty s deficitom bežného účtu alebo vysokým vonkajším dlhom by sa navyše mali zamerať na zníženie jednotkových nákladov práce. Členské štáty s prebytkami bežného účtu by navyše mali podporovať rast miezd a prioritne zaviesť opatrenia na podporu investícií, domáceho dopytu a na uľahčenie obnovenia rovnováhy v eurozóne.

2.3. Dať si za cieľ dosiahnuť všeobecne neutrálne zámery fiškálnej politiky na súhrnnej úrovni eurozóny a vyváženú skladbu politík.

2.4. Uskutočniť reformy, ktoré podporujú vytváranie kvalitných pracovných miest, rovnaké príležitosti a prístup na trh práce, spravodlivé pracovné podmienky, sociálnu ochranu a inklúziu.

2.5. Pokračovať v práci na dobudovaní bankovej únie s ohľadom na znižovanie a rozdelenie rizík, vrátane vytvorenia európskeho systému ochrany vkladov, sfunkčnenia spoločného zabezpečovacieho mechanizmu pre jednotný fond na riešenie krízových situácií a posilnenie európskeho systému finančného dohľadu, aby sa zabránilo nahromadeniu rizík.

2.6. Prijíť opatrenia s cieľom citelne urýchliť zníženie objemu nesplácaných úverov na základe akčného plánu dohodnutého Radou (ECOFIN) a podporovať disciplinované znižovanie zadlženia v členských štátoch, ktoré majú veľký objem súkromného dlhu. Posilniť integráciu a rozvoj kapitálových trhov EÚ, aby sa podporil rast v reálnej ekonomike, a zároveň zachovať stabilitu finančného trhu.

2.7. Dosiahnuť rýchly pokrok, pokiaľ ide o dokončenie HMÚ.

3. Všeobecné a konkrétne pripomienky

3.1. Rast produkcie sa v porovnaní s predchádzajúcimi prognózami Európskej komisie zvýšil a v porovnaní s predchádzajúcim rokom sa rozšíril na viac členských štátov eurozóny. Na druhej strane však treba pripomenúť tri problémy.

3.2. Ako prvé to, že toto zrýchlenie oživenia prišlo po relatívne dlhom čase stagnácie v eurozóne ako celku v porovnaní s hospodárstvami, ako sú napríklad USA. Táto stagnácia a neschopnosť hospodárskych politík v eurozóne zmierniť ju zanechali výrazné hospodárske a sociálne jazvy v mnohých oblastiach a podkopali dôveru občanov v schopnosť EÚ zabezpečiť prosperitu.

3.3. Po druhé, vo svojej jesennej prognóze Európska komisia predpovedá, že rast produkcie na rok 2017 – vo výške 2,2 % – je pravdepodobne vrcholom v porovnaní s rokmi 2018 a 2019, kedy sa má rast mierne spomaliť (na 2,1 % resp. 1,9 %). Domáci dopyt v eurozóne zostáva aj naďalej nízky, čo ukazuje aj pozoruhodne vysoký prebytok bežného účtu v porovnaní s ostatným svetom: očakáva sa, že súkromná spotreba, hoci narastá, sa spomalí, a bude pretrvávajúť nedostatok investícií.

3.4. Po tretie, oživenie bolo založené na podpore rozsiahlych a nekonvenčných opatrení v menovej politike, ktoré doteraz aktívne zavádzala ECB, čo neprimerane obmedzovalo fiškálnu politiku. ECB však nedávno oznámila, že plánuje postupne ukončiť tieto nekonvenčné opatrenia, a hoci to nevyhnutne neznamená, že sa podpora pre menovú politiku zruší, nič to nemení na tom, že sa nijako nezmenšila potreba, aby opatrenia v oblasti fiškálnej politiky viac podporovali oživenie.

3.5. Okrem zmien v menovej politike a predpokladaného spomalenia rastu po roku 2018 existujú aj iné dôvody pre navrhnutie mierne pozitívnych zámerov fiškálnej politiky v eurozóne, ktorých výšku by EHSV stanovil na 0,5 % HDP. Patria medzi ne pretrvávajúci nedostatok investícií, ktorý sa v iných ekonomických regiónoch sveta nevyskytuje, miera nezamestnanosti, ktorá je príliš vysoká – 9,1 % v roku 2017, a pretrvávajúce geopolitické riziká a riziká v oblasti svetového obchodu, ktoré sú spôsobené objavujúcimi sa protekcionistickými politikami, najmä na strane USA. Je preto nevyhnutné, aby súbor politík využil všetky nástroje, ktoré podporujú udržateľný rast.

3.6. EHSV sa domnieva, že o niečo expanzívnejšie zámery fiškálnej politiky pre eurozónu ako celok než sú tie, ktoré momentálne navrhuje Európska komisia, by boli prínosom k oživeniu a z dlhodobého hľadiska zlučiteľné s udržateľnosťou verejného dlhu. Využitie „zlatého pravidla pre investície“ (vrátane sociálnych investícií) pri uplatňovaní fiškálnych pravidiel by v tejto súvislosti pomohlo a vytvorilo priaznivý kontext pre inkluzívnejší rast a konvergenciu smerom nahor. Nemenej dôležité by bolo podporiť sociálne zodpovedné investície zamerané na splnenie cieľov trvalo udržateľného rozvoja OSN.

3.7. EHSV vyjadruje svoj úplný súhlas s kritériom, ktoré stanovila Komisia a podľa ktorého je potrebné, aby krajiny disponujúce fiškálnym priestorom a prebytkami platobnej bilancie zvýšili mieru svojich verejných investícií, keďže to môže v zvyšku eurozóny vytvoriť značné pozitívne účinky presahovania. Dlhodobý vplyv na HDP by prevážil krátkodobý vplyv, keďže verejné investície by zvýšili produktivitu súkromného kapitálu a pracovnej sily počas dlhšieho obdobia⁽⁴⁾.

3.8. EHSV víta výzvu Európskej komisie, aby sa členské štáty s deficitom bežného účtu a vysokým vonkajším dlhom zamerali na zvyšovanie svojho rastu produktivity, ale aj na zlepšovanie podnikateľského prostredia. V spojitosti s tým konštatuje, že spravodlivé prerozdelenie príjmov a bohatstva pochádzajúcich z prírastkov produktivity by malo zvýšiť rovnosť a mať pozitívny dosah na domáci a agregovaný dopyt v eurozóne. Je dôležité stimulovať domáci dopyt, lebo je to nevyhnutným predpokladom podpory rastu a prekonania krízy. Jedným z najdôležitejších prostriedkov na dosiahnutie týchto cieľov v európskej ekonomike a spoločnosti je v súčasnosti zvýšenie miezd, najmä tých najnižších.

3.9. Koordinácia fiškálnych politík by sa mala doplniť o pokrok v oblasti daňovej harmonizácie, pričom jedným z hlavných cieľov je skončiť s vyhýbaním sa daňovým povinnostiam v EÚ. EHSV podporuje urýchlené prijatie smernice o CCCTB, ktorá je nevyhnutným nástrojom na zavedenie opatrení, ktoré ukončia škandalózne vyhýbanie sa daňovej povinnosti zo strany rôznych nadnárodných koncernov, ktoré pripravuje verejné rozpočty o 40 až 60 miliárd EUR⁽⁵⁾ a zároveň spôsobuje nespravodlivú hospodársku súťaž voči podnikom, ktoré si svoje daňové povinnosti plnia.

3.10. Daňové podvody, pranie špinavých peňazí a všetky ilegálne činnosti vyvíjané v daňových rajoch majú hodnotu oveľa vyššiu, než sú sumy uvedené v predchádzajúcom bode a krátiť verejné financie v čase, keď sú zvlášť potrebné. Podľa názoru EHSV by malo byť prioritou pre inštitúcie EÚ a členské štáty viesť globálny boj proti týmto zločinom a súrne zaviesť právne nástroje proti nim, ktoré už boli schválené, a prijať akékoľvek potrebné opatrenia na ich výrazné obmedzenie.

3.11. EHSV sa domnieva, že spomedzi štrukturálnych reforiem by sa prioritne mali uskutočňovať tie, ktoré podporia rast produktivity, ale zároveň posilnia istotu zamestnania a systém sociálnej ochrany v rámci vhodných podmienok podnikania. Žiadna z krajín eurozóny nemôže v dnešnom svete konkurovať nízkymi mzdami a príležitostným zamestnávaním. Dôraz by sa mal klásť na reformy, ktoré kombinujú dohodnutú flexibilitu s istotami, aby sa podporili zručnosti a inovácie a vytvorili podmienky na ich podporu. Reformy trhu práce by mali podporovať väčšiu stabilitu zamestnania, čo prispeje k posilneniu strany ponuky i dopytu hospodárstva eurozóny, a to dokonca aj z krátkodobého hľadiska. Takisto by mali prispieť k posilneniu kolektívneho vyjednávania založeného na nezávislosti sociálnych partnerov a sociálneho dialógu.

3.12. EHSV sa domnieva, že kroky navrhnuté na dobudovanie bankovej únie sú základným predpokladom na to, aby sa znížilo zaťaženie rozpočtov vlád jednotlivých štátov a súčasne zabezpečil verejný prínos stability bankového systému.

⁽⁴⁾ Pracovný dokument útvarov Komisie *Analysis of the Euro Area economy* (Analýza hospodárstva eurozóny), sprievodný dokument k odporúčaniam na odporúčanie Rady o hospodárskej politike eurozóny, SWD(2017) 660 final, s. 5 (neexistuje v slovenskom jazyku).

⁽⁵⁾ Pracovný dokument útvarov Komisie, tamže, s. 9 (neexistuje v slovenskom jazyku).

3.13. Musí sa pracovať aj na vytvorení únie kapitálových trhov. Únia kapitálových trhov musí spolu s bankovou úniou rozšíriť a zdiverzifikovať zdroje financovania. Väčšie cezhraničné súkromné rozdelenie rizika a finančná integrácia musia prispievať k väčšej bezpečnosti, stabilite a odolnosti finančného a ekonomického systému voči otrasom. Ak k nim predsa dôjde, bude možné asymetrické účinky týchto ekonomických otrasov lepšie zvládnuť, čo bude prospešné pre všetky členské štáty.

3.14. Vzhľadom na uvedené skutočnosti EHSV opätovne zdôrazňuje, že vyriešenie otázky nesplácaných úverov bánk má mimoriadny význam pre dopĺňanie politických opatrení, ktorých cieľom je oživiť rast. Tento problém by sa mal urýchlene riešiť, pričom by sa však mali zohľadniť aj aspekty ochrany spotrebiteľov.

V Bruseli 18. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru — Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom prispôbiť ich vývoju v odvetví

[COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD)]

(2018/C 197/07)

Spravodajcovia: **Stefan BACK** a **Pasi MOISIO**

Konzultácia	Európsky parlament, 15.6.2017 Rada Európskej únie, 20.6.2017
Právny základ	článok 91 ZFEÚ
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	4.1.2018
Prijaté v pléne	18.1.2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	221/3/2

1. Závery a odporúčania

1.1. EHSV opakuje svoju podporu cieľu obsiahnutému v návrhu a celému balíku pre mobilitu, ktorým sa má posilniť konkurencieschopnosť európskeho odvetvia mobility vrátane zabezpečenia sociálne spravodlivého a konkurenčného vnútorného trhu so službami v cestnej doprave⁽¹⁾.

1.2. EHSV víta, že oznámenie je zamerané na čistú, kooperatívnu a prepojenú mobilitu, ktorá umožňuje udržateľný a účinný výber multimodálnej dopravy, a že sa v ňom uznáva rozhodujúca úloha cestnej dopravy.

1.3. EHSV preto víta ciele návrhu: zabezpečiť rovnaké podmienky činnosti na nerozdrobenom vnútornom trhu v cestnej doprave, predchádzať nadmerným administratívnym prekážkam podnikania, zvýšiť jednoznačnosť a zlepšiť presadzovanie regulačného rámca a riešiť problém zneužívania predpisov, ako je využívanie schránkových spoločností, netransparentných podnikateľských modelov a nezákonnej kabotáže.

1.4. EHSV podporuje cieľ návrhu zaviesť do nariadenia (ES) č. 1071/2009 požiadavky na miesto usadenia, ktoré zabránia využívaniu schránkových spoločností na prevádzkovanie cestnej dopravy a posilniť monitorovanie dodržiavania predpisov, a to aj zlepšením cezhraničnej spolupráce medzi orgánmi a implementáciou Európskeho registra podnikov cestnej dopravy (ERRU).

EHSV takisto schvaľuje zlepšenie pravidiel, pokiaľ ide o postupy v prípade porušenia predpisov a o posudzovanie sankcií zahŕňajúcich riziko straty bezúhonnosti. Tieto zmeny prispievajú k zlepšeniu právnej istoty. EHSV zdôrazňuje, že je dôležité zosúladiť uplatňovanie podmienok stanovených v článku 6 ods. 1 tretí pododsek písm. a) a b), pokiaľ ide o porušenia predpisov, ktoré by mohli spochybniť bezúhonnosť.

V súvislosti so schránkovými spoločnosťami EHSV zastáva názor, že účinné presadzovanie predpisov bude i naďalej závisieť od účinnosti štátnych orgánov, účinnej cezhraničnej spolupráce a jednotného výkladu kritérií týkajúcich sa usadenia. Okrem toho treba prihliadať aj na pokrok v digitálnej oblasti.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 13, 15.1.2016, s. 176.

EHSV oceňuje zlepšenie informácií, ktoré sú dostupné vo vnútroštátnych registroch a zavedenie lehôt, v ktorých sa musí odpovedať na žiadosti o informácie. EHSV by uvítal, keby kontrolné orgány mali prístup v reálnom čase k informáciám, ktoré sú vo vnútroštátnych registroch dostupné v elektronickej forme.

EHSV sa domnieva, že medzi údajmi, ktoré treba zaznamenávať do vnútroštátnych elektronických registrov by mali byť aj informácie o vodičoch, ktorých podniky zamestnávajú, čo je dôležité pre posudzovanie dodržiavania sociálnych a pracovnoprávných predpisov, a žiada Komisiu, aby takéto opatrenie zvážila.

1.5. EHSV má výhrady voči neúplnému zahrnutiu ľahkých úžitkových vozidiel do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1071/2009 o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a spochybňuje prínos tohto opatrenia, keďže tieto vozidlá zostávajú mimo rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1072/2009. EHSV sa preto domnieva, že ľahké úžitkové vozidlá by mali plne spadať do pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1071/2009 aj nariadenia (ES) č. 1072/2009, hoci možno v zmiernenej forme.

1.6. EHSV víta hlavný zámer navrhovaných zmien nariadenia (ES) č. 1072/2009, ktorým je zjednodušenie a objasnenie pravidiel kabotáže a sprísnenie monitorovania dodržiavania predpisov. EHSV berie na vedomie potenciál digitálneho tachografu ako účinného prostriedku na kontrolu dodržiavania predpisov a podporuje jeho rýchlu montáž, a to aj do existujúcich vozidiel.

EHSV však dôrazne poukazuje na to, že zmeny týkajúce sa kabotáže bude možné úspešne a spravodlivo zaviesť iba vtedy, ak sa uplatnia ustanovenia, ktorými sa ozrejmi, kedy poskytovanie služieb kabotáže prestáva byť dočasným a vzniká povinnosť usadiť sa a ak sa na každú kabotážnú prepravu bez výnimky bude uplatňovať celý súbor pravidiel vysielania pracovníkov.

1.7. EHSV vyslovuje poľutovanie nad tým, že sa nevyužila príležitosť na objasnenie ďalších vecí súvisiacich s pravidlami kabotáže, ktorých výklad sa rôzní. Základným predpokladom účinného monitorovania dodržiavania predpisov, hlavne cestnými kontrolami, sú jednoznačné a jednoduché pravidlá, ktoré umožnia bezprostredné a isté posúdenie dodržiavania predpisov na základe jednoducho overiteľných skutočností. EHSV vyslovuje poľutovanie nad tým, že aj keď je návrh krokom vpred, legislatíva zostáva nejasná a vo viacerých otázkach umožňuje rozdielny výklad.

1.8. EHSV vyslovuje poľutovanie nad tým, že súčasne s problematikou nariadení (ES) č. 1071 a č. 1072/2009 sa nerieši problematika smernice 92/106/EHS o kombinovanej doprave, ktorá v praxi umožňuje súbežný prístup na trh. Aby sme mali účinné právne predpisy, musia všetky formy kabotáže podliehať podobným pravidlám.

1.9. EHSV podporuje myšlienku vytvoriť európsku agentúru pre cestnú dopravu ako účinný prostriedok na zlepšenie cezhraničného presadzovania predpisov v tomto sektore.

2. Súvislosti

2.1. Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví (ďalej len „návrh“) je súčasťou balíka pre mobilitu, ktorý Európska komisia predstavila 31. mája 2017.

2.2. Hlavné ciele návrhu sú:

vytvoriť podmienky pre konkurencieschopnú a spravodlivú mobilitu, vylúčiť schránkové spoločnosti, zjednodušiť a objasniť pravidlá kabotáže a umožniť účinné monitorovanie zlepšením spolupráce medzi orgánmi, o. i. prostredníctvom Európskeho registra podnikov cestnej dopravy (ERRU).

2.3. Súhrnné ciele celého balíka (popri cieľoch uvedených v bodoch 2.1 a 2.2) sú uvedené v oznámení Komisie s názvom *Európa v pohybe – Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých* [COM(2017) 283].

2.4. Oznámením sa stanovuje stratégia, vďaka ktorej si má Európa zachovať svoje vedúce postavenie v čistej, konkurencieschopnej, kooperatívnej a prepojenej mobilite, ktorá umožňuje udržateľný a efektívny výber multimodálnej dopravy. Je to potrebné vzhľadom na rozhodujúcu úlohu mobility vo fungovaní Európy bez hraníc a vyžaduje si to moderný systém mobility, ktorý je nevyhnutnou podmienkou prechodu na hospodárstvo s nízkymi emisiami oxidu uhličitého.

2.5. V oznámení sa uznáva kľúčová úloha cestnej dopravy a je sprevádzané súborom návrhov zameraných na toto odvetvie, vrátane rámca pre silný vnútorný trh, zlepšenie pracovných podmienok v cestnej doprave, digitalizovanú dopravu a revidované pravidlá spoplatňovania ciest.

3. Všeobecné pripomienky

3.1. EHSV súhlasí so stratégiou mobility načrtnutou v oznámení a jej dôrazom na optimálnu multimodalitu a uznanie rozhodujúcej úlohy cestnej dopravy.

3.2. Hlavné ciele návrhu, medzi ktoré patrí vylúčenie schránkových spoločností a zjednodušenie pravidiel kabotáže v cestnej doprave, aby boli zrozumiteľnejšie a ľahšie sa presadzovali, sú v súlade s cieľom zabezpečiť spravodlivý a konkurencieschopný vnútorný trh v cestnej doprave uvedeným v oznámení a EHSV ich plne podporuje.

3.3. EHSV odkazuje na svoje skoršie stanovisko *Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – pokrok a výzvy* (TEN/566) a stanovisko *Vnútorný trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy: sociálny damping a kabotáž* (TEN/575), v ktorých zdôraznil, že je potrebné dokončiť vnútorný trh v cestnej doprave a tiež zamedziť podvodnému konaniu, obchádzaniu a zneužívaniu predpisov, okrem iného aj prostredníctvom schránkových spoločností a obchádzania pravidiel kabotáže. EHSV oceňuje, že sa v návrhu riešia niektoré veľmi naliehavé problémy, na ktoré poukázal v týchto stanoviskách. Lútuje však, že sa táto príležitosť nevyužila na to, aby sa riešil práve problém sociálneho dampingu, ktorý EHSV v uvedených stanoviskách na základe konsenzu vymedzil ako podvodné konanie, obchádzanie a zneužívanie predpisov⁽²⁾ [pozri tiež *Uznesenie Európskeho parlamentu zo 14. septembra 2016 o sociálnom dampingu v Európskej únii*, časť I, bod 1, 2015/2255 (INI)].

3.4. Zostáva však otázka, či prostriedky zvolené na riešenie týchto problémov sú primerané alebo či sa mali urobiť iné alebo ďalšie opatrenia a či navrhnuté opatrenia nie sú neprimerané vzhľadom na želané ciele.

3.5. EHSV zastáva názor, že zriadenie európskej agentúry pre cestnú dopravu rozhodujúcou mierou prispeje posilneniu cezhraničného presadzovania predpisov v cestnej doprave.

4. Nariadenie (ES) č. 1071/2009 – výkon povolania

4.1. EHSV podporuje zmeny článku 1, pokiaľ urobia znenie jasnejším alebo iným spôsobom pomôžu zlepšiť fungovanie vnútorného trhu v cestnej doprave. EHSV má pochybnosti o tom, či je prínosom uvádzať jeden z mnohých prípadov neobchodnej činnosti v navrhovanom doplnení článku 1 ods. 4 písm. b) bez toho, aby sa riešila otázka dôkazného bremena, ktoré by mali v zásade niesť tí, ktorí príslušnú činnosť vykonávajú. Návrh k tomuto bodu by viac problémov vytvoril, než vyriešil. Nezvyšuje právnu istotu a prináša riziko zvýšenia počtu narušení hospodárskej súťaže a vytvorenia tieňového trhu.

4.2. Nový odsek 6 prvý pododsek článku 1 zahŕňa do pôsobnosti nariadenia podniky, ktoré prevádzkujú ľahké úžitkové vozidlá do 3,5 tony, avšak oslobodzuje ich od požiadavky preukazovania bezúhonnosti a odbornej spôsobilosti, aj od požiadavky mať vedúceho dopravy.

EHSV sa domnieva, že takéto výnimky by mohli vysielat veľmi negatívny signál. EHSV odporúča zahrnúť ľahké úžitkové vozidlá do pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1071/2009 aj nariadenia (ES) č. 1072/2009, hoci možno v zmiernenej forme. Iba to by zabezpečilo všeobecnú úroveň profesionalizácie odvetvia a rovnaké podmienky činnosti.

EHSV zdôrazňuje, že vzhľadom na zvýšený objem práce nevyhnutnej na zabezpečenie dodržiavania nariadení (ES) č. 1071/2009 a č. 1072/2009 s rozšírenou pôsobnosťou sa musia poskytnúť primerané zdroje.

EHSV takisto spochybňuje možnosť uplatňovať pri ľahkých úžitkových vozidlách celkovo alebo čiastočne ustanovenia o bezúhonnosti, odbornej spôsobilosti a vedúcom dopravy, ktorá sa dáva členským štátom. Táto možnosť by mohla narušiť súlad na vnútornom trhu. Okrem toho nie je v súlade s návrhom odstrániť možnosť stanovenú v súčasnom článku 3 ods. 2, ktorou sa členským štátom dovoľuje „uložiť ďalšie požiadavky“ týkajúce sa výkonu povolania.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 13, 15.1.2016, s. 176.

4.3. EHSV je za to, aby sa vypustila možnosť členských štátov uvedená v článku 3 ods. 2 uložiť ďalšie požiadavky týkajúce sa výkonu povolania okrem tých, ktoré sú stanovené v článku 3.

4.4. Pozmeňovací návrh ku kritériám usadenia v článku 5 je zameraný proti schránkovým spoločnostiam. Navrhované požiadavky sú rozpracovanejšie než doterajšie ustanovenia. V návrhu sa kladie väčší dôraz na skutočné vykonávanie obchodných a administratívnych činností v priestoroch podniku v členskom štáte usadenia, v ktorých sa má viesť aj dokumentácia o hlavnej podnikateľskej činnosti. Napríklad sa dopĺňa, že administratívna a obchodná činnosť by sa mala vykonávať skutočne a sústavne v danom členskom štáte, pričom sa zachováva požiadavka riadenia dopravných činností vykonávaných vozidlami, ktorými podnik disponuje. Okrem toho sa dopĺňa požiadavka, že podnik by mal „mať majetok a zamestnávať personál primerane činnosti vykonávanej podnikom“. EHSV tieto návrhy zmien podporuje a vyzdvihuje význam jednotného výkladu v snahe zabezpečiť predvídateľnosť. EHSV sa domnieva, že dokumentácia o hlavnej podnikateľskej činnosti sa môže viesť aj v elektronickej forme, ak je to z právneho hľadiska možné.

4.5. Napriek tomu sa domnieva, že zostane ťažké dokazovať vykonávanie činnosti formou schránkovej spoločnosti. Navrhované znenie ponecháva rozsiahly priestor na výklad ustanovení, ktorý so sebou prináša riziko odlišných postupov. Rozhodnutia prijaté na základe takéhoto znenia je možné ľahko napadnúť. Osobitné problémy môžu vznikáť pri podnikoch, ktoré patria do medzinárodnej skupiny alebo ktoré si objednávajú napríklad poskytovanie niektorých administratívnych činností. Je zjavné nebezpečenstvo, že vzhľadom na odlišný výklad môže v praxi v členských štátoch dôjsť k veľmi rozdielnemu vývoju.

4.6. Podľa názoru EHSV by sa jasnejší obraz o stave podniku dal získať prostredníctvom povinnosti poskytnúť informácie o vlastníckych vzťahoch⁽³⁾.

4.7. EHSV preto upozorňuje na ťažkosti s implementáciou a zdôrazňuje význam účinnej cezhraničnej spolupráce a výmeny osvedčených postupov medzi orgánmi presadzovania.

4.8. EHSV berie na vedomie, že napriek ďalším podrobnostiam doplneným do článku 6 ods. 1 druhý pododsek o okruhu osôb, ktorých konanie môže ovplyvňovať posúdenie bezúhonnosti, členské štáty budú mať stále voľnosť doplniť ďalšie „príslušné osoby“. Preto môže byť príslušný okruh osôb v rôznych členských štátoch rozdielny.

EHSV podporuje doplnenie „daňového práva“ ako dôvodu spochybniť bezúhonnosť, ktoré sa navrhuje v treťom pododseku písm. a) toho istého odseku a odráža väčší význam pripisovaný dodržiavaniu daňových predpisov. Súhlasí aj s tým, že sa veľký význam pripisuje dodržiavaniu pravidiel vysielania pracovníkov, ktorý sa odráža v navrhnutom článku 6 ods. 1, tretí pododsek, písm. b) bod xi).

Právnu istotu zabezpečuje v oboch prípadoch obmedzenie, že sa berú do úvahy len činy, v súvislosti s ktorými boli vynesené rozsudky súdu alebo uložené sankcie za závažné porušenie predpisov jednotlivých štátov alebo EÚ.

4.9. EHSV spochybňuje zaradenie sankcií za závažné porušenie predpisov EÚ, pokiaľ ide o „rozhodné právo pre zmluvné záväzky“, keďže je to v rozpore s pravidlami výberu rozhodného práva a netýka sa to vecných problémov. Ak je cieľom ustanovenia problematika porušenia povinného výberu právnych predpisov, malo by to byť jasne uvedené. Vecnejším opatrením by mohlo byť riešenie prípadov zistenej protizákonnej činnosti v občianskoprávných konaniach v súvislosti s prečinmi, podvodmi alebo zlým riadením.

4.10. EHSV súhlasí so zmenami procedurálnych ustanovení v článku 6 ods. 2 Vzhľadom na potenciálny účinok závažných porušení predpisov EÚ v súvislosti s možnosťami podniku alebo vedúceho dopravy vykonávať činnosť EHSV spochybňuje, či je vhodné mať zoznam takýchto porušení stanovený Komisiou v delegovaných aktoch, ako sa to navrhuje v novom odseku 2a článku 6.

4.11. EHSV spochybňuje primeranosť lehoty na rehabilitáciu vedúceho dopravy stanovenej na jeden rok od dátumu straty bezúhonnosti. O načasovaní a vhodnosti obnovy bezúhonnosti by od prípadu k prípadu mali rozhodovať oprávnené štátne orgány.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 140, 30.5.2012, s. 32.

4.11.1. Pokiaľ ide o podmienky týkajúce sa finančnej spôsobilosti, EHSV má pochybnosti o návrhu ustanovenia v novom odseku 2 článku 7, v ktorom sa uvádza, že príslušný orgán môže ako dostatočný dôkaz o finančnej spôsobilosti uznať aj „iný záväzný dokument“. Keďže je príliš vágne, o aký typ dokumentu ide, navrhované ustanovenie je nevyhovujúce.

4.12. EHSV súhlasí s návrhom, aby sa do vnútroštátnych elektronických registrov podľa článku 16 doplnili ďalšie informácie a zapisovali sa do nich všetky porušenia. EHSV osobitne víta päťdňovú lehotu na poskytnutie informácií od doručenia žiadosti a upozorňuje, že kontrolné orgány by mali mať v reálnom čase, počas cestných a/alebo podnikových kontrol prístup k všetkým informáciám dostupným v elektronickej podobe v príslušných registroch.

EHSV sa takisto domnieva, že medzi údajmi, ktoré treba zaznamenávať do vnútroštátnych elektronických registrov by mali byť aj informácie o vodičoch, ktorých podniky zamestnávajú, čo je dôležité pre posudzovanie dodržiavania sociálnych a pracovnoprávných predpisov. Mohlo by to do veľkej miery pomôcť obmedziť podvodné praktiky spomínané v bode 3.3. EHSV žiada Komisiu, aby takéto opatrenie zvažila [pozri *Uznesenie Európskeho parlamentu z 18. mája 2017 o cestnej doprave v Európskej únii*, 2017/2545 (RSP), bod 33].

4.13. EHSV víta zlepšenie administratívnej spolupráce podľa nového článku 18 vrátane zavedenia jasných postupov a lehôt na vybavenie žiadosti o poskytnutie informácií. Napriek tomu by EHSV navrhoval nasledujúce zlepšenia:

EHSV navrhuje, aby sa kontroly podľa odseku 3 vykonávali vždy, keď o to oprávnený orgán iného členského štátu požiada. Okrem toho navrhuje, aby sa požiadavka spoľahlivosti uvedená v poslednej vete odseku 3 vypustila, pretože problematika odôvodnenosti žiadosti o poskytnutie informácií je primerane spracovaná v odseku 4.

EHSV sa domnieva, že lehota na informovanie žiadajúceho členského štátu o problémoch so získaním informácií uvedená v odseku 5 by sa mala skrátiť na päť dní.

4.14. EHSV kladne hodnotí povinnosť každoročne predkladať správy týkajúce sa žiadostí podľa článku 18 ods. 3 a 4 a spôsobu ich vybavenia. Pri presadzovaní predpisov je rozhodujúca účinná spolupráca medzi členskými štátmi, a preto má mimoriadny význam monitorovanie ich dodržiavania.

5. Nariadenie (ES) č. 1072/2009 – prístup na trh

5.1. EHSV víta navrhované zmeny, ktorých cieľom je objasniť pravidlá prístupu na trh, pokiaľ ide o kabotáž a dostupnosť dôkazov pri cestných kontrolách. Napriek tomu z návrhu vyplynuli viaceré otázky, ktorým je venovaná nasledujúca časť stanoviska. EHSV tiež vyslovuje poľutovanie nad tým, že zostávajú nevyriešené viaceré problémy súvisiace hlavne s kabotážou, ktoré sú vysvetlené ďalej v texte.

5.2. EHSV by rád poukázal na nasledujúce celkové problémy.

- Ako už bolo uvedené v bode 4.2, EHSV vyslovuje poľutovanie nad tým, že nariadenie (ES) č. 1072/2009 nebolo rozšírené na ľahké úžitkové vozidlá, čo znamená, že sa nezabezpečilo otvorenie trhu pre vozidlá, na ktoré sa uplatňujú pravidlá výkonu povolania. To môže narušať hospodársku súťaž a mať negatívny vplyv napríklad na životné prostredie a z hľadiska preťaženia dopravy.
- EHSV vyslovuje poľutovanie nad tým, že v návrhu sa vôbec nerieši problematika kabotážnej činnosti, ktorá prestáva byť dočasnou a zmení sa na takú nepretržitú a trvalú činnosť, že sa už na ňu nevzťahuje právo poskytovať služby v inom členskom štáte než v tom, v ktorom je podnik usadený v zmysle ustanovenia článku 8.

Súčasná situácia, keď sa prepravy, pri ktorých sa dodržiavajú formálne podmienky kabotážnej prepravy v zmysle článku 8, môžu systematicky a pravidelne vykonávať dlhodobo, aj podľa dlhodobej zmluvy, a stále zostávajú dočasnými, je neuspokojivá a nie je v súlade s kritériami vymedzujúcimi dočasnú povahu práva poskytovať cezhraničné služby (pozri zbierky rozhodnutí súdneho dvora *European Court Reports* 1995, s. I-04165, a *European Court Reports* 1985, s. 01513). EHSV preto považuje za rozhodujúce jasne vymedziť dočasnosť.

EHSV pripomína, že článok 91 ods. 1 písm. b) Zmluvy o fungovaní EÚ dáva legislatívnemu orgánu EÚ široký priestor, pokiaľ ide o stanovenie podmienok vykonávania kabotáže ako dočasného poskytovania služieb. Možným riešením by bol maximálny počet prepráv alebo dní prevádzky za určité obdobie alebo stanovenie obdobia nečinnosti medzi samostatnými kabotážnými prepravami. EHSV zastáva názor, že je veľmi dôležité, aby zodpovedajúce pravidlá, napríklad pravidlá cestných kontrol, boli jasné a ľahko sa uplatňovali.

- V záujme efektívneho sledovania dodržiavania pravidiel je kľúčové, aby mali štátne orgány dostatok zamestnancov s primeranou spôsobilosťou na vykonávanie účinných kontrol v zmysle navrhnutého článku 10a. EHSV zastáva názor, že je nevyhnutné, aby boli splnené obidve tieto požiadavky a aby sa vytvorila sieť na výmenu osvedčených postupov.
- EHSV vyslovuje poľutovanie nad tým, že spolu s predmetným návrhom sa nepredkladá aj návrh revízie smernice 92/106/EHS o kombinovanej doprave, keďže v praxi táto smernica umožňuje súbežný trhový prístup k vnútroštátnym prepravným činnostiam dopravcom usadeným v inom členskom štáte. Podľa názoru EHSV sa úplne legitímny cieľ dopravnej politiky propagovať refazce kombinovanej dopravy môže dosiahnuť bez tohto osobitného pravidla prístupu na trh. Cestná doprava ako odnož kombinovanej dopravy, ktorá v rámci jedného členského štátu slúži na prepravu do prístavov alebo železničných terminálov a z nich, by sa mala považovať za vnútroštátnu prepravnú činnosť a podliehať ustanoveniam o kabotáži podľa nariadenia (ES) č. 1072/2009 alebo iným zodpovedajúcim ustanoveniam.

5.3. EHSV berie na vedomie, že do článku 1 ods. 1 bolo pridané ustanovenie o preprave prázdnych kontajnerov alebo paliet, a dospel k záveru, že rozhodujúcou je prepravná zmluva a že aj preprava bezvýznamného nákladu bude kvalifikovaná ako preprava v prenájme alebo za úhradu.

5.4. Súčasné obmedzenie na tri kabotážne prepravy počas kabotážneho obdobia sa interpretovalo rozdielne, pokiaľ ide o to, čo sa považuje za jednu prepravu, a ukázalo sa, že v praxi je ťažké, ak nie nemožné, skontrolovať dodržiavanie tohto pravidla.

EHSV súhlasí s návrhom odstrániť obmedzenie na tri prepravy a skrátiť lehotu, počas ktorej sa môže vykonávať kabotáž, zo siedmich na päť dní za predpokladu, že sa:

1. jednoznačnou definíciou zabezpečí dočasnosť kabotáže, ako to výbor žiada v bode 5.2 tohto stanoviska;
2. pravidlá o vysielaní pracovníkov podľa smernice 96/71/ES a smernice 2014/67/EÚ budú na všetky kabotážne prepravy uplatňovať od prvého dňa. Mohlo by sa to urobiť zaradením smernice 96/71/ES a smernice 2014/67/EÚ do článku 9 medzi pravidlá uplatňované na kabotážnu prepravu, bez ohľadu na ustanovenia článku 1 ods. 3 písm. a) smernice 96/71/ES.

V opačnom prípade EHSV uprednostňuje zachovať súčasné pravidlá kabotáže, pretože návrh Komisie bez splnenia uvedených podmienok by v praxi znamenal takmer úplné otvorenie trhu, ktoré by mohlo mať nepredvídateľné trhové účinky.

EHSV víta aj to, že sa kabotážna preprava dovoľená v členských štátoch, ktoré nie sú cieľom medzinárodnej prepravy (hostiteľský členský štát) obmedzuje na členské štáty susediace s hostiteľským členským štátom, čo uľahčuje kontrolu dodržiavania predpisov. Návrh by sa však mal doplniť tak, aby bolo jasné, že nové kabotážne práva vyplývajúce z novej medzinárodnej prepravy do členského štátu susediaceho s hostiteľským členským štátom nahradia doterajšie kabotážne práva, aby nedochádzalo ku kumulácii takýchto práv („refazová kabotáž“). Táto otázka právnej predvídateľnosti je veľmi dôležitá.

5.5. Z navrhovaného prispôsobenia pravidiel o vysielaní pracovníkov v doprave [COM(2017) 278] vyplýva, že tieto pravidlá sa na kabotážnu prepravu budú uplatňovať od prvého dňa. Hoci pravidlá vysielania pracovníkov zrejme úplne neodstránia nákladové rozdiely medzi členskými štátmi, mohli by pomôcť ich zmenšiť. EHSV však spochybňuje účinnosť menej častého oznamovania vysielania za dokonca šesťmesačné obdobie a menej prísnych dokumentačných požiadaviek bez povinnosti určiť zástupcu v súvislosti s kabotážou navrhovanej Komisiou v návrhu osobitných pravidiel týkajúcich sa smernice 96/71/ES a smernice 2014/67/EÚ, pokiaľ sa nevyrieši problematika dočasnej povahy kabotáže vysvetlená v bode 1.6 a 5.2.

5.6. V roku 2011 Komisia zverejnila svoj názor na výklad ustanovení o kabotáži v súvislosti s viacerými bodmi [dokument *The New Cabotage Regime under Regulation (EC) No 1072/2009* dostupný na stránke GR MOVE]. V súčasnom návrhu je chápanie kabotážnej prepravy Komisiou zahrnuté v navrhovanej zmene definície v článku 2 bod 6 a návrh prináša aj odpoveď na otázku prítomnosti dokumentácie vo vozidle pri cestných kontrolách, ktorá je riešená v článku 8 v navrhovanom novom ods. 4a.

EHSV víta tieto objasnenia, avšak vyslovuje poľutovanie nad tým, že v návrhu sa nevenuje pozornosť iným naliehavým otázkam, ktorými sa zaoberá interpretačný dokument Komisie. Napríklad otázke, či sa každý medzinárodný náklad musí dodať pred začiatkom kabotáže a ako v súčasnosti treba počítať sedemdňovú kabotážnu lehotu stanovenú v článku 8 ods. 2

EHSV takisto vyslovuje poľutovanie nad tým, že sa nevyužila príležitosť objasniť, či sa tachografové údaje môžu využívať na overovanie dodržiavania ustanovení o kabotáži. Z interpretatívneho dokumentu Komisie z roku 2011 je zrejmé, že podľa Komisie je takéto využitie možné. EHSV sa domnieva, že sa mala využiť príležitosť, aby sa to jasne vyjadrilo v znení nariadenia.

EHSV v každom prípade upozorňuje, že je dôležité, aby bol digitálny tachograf plne k dispozícii ako prostriedok na kontrolu dodržiavania predpisov, a chcel by, aby sa podstatne skrátila lehota na vybavenie existujúcich vozidiel týmto typom tachografu.

5.7. EHSV víta nové ustanovenia o zodpovednosti uvedené v článku 14a, poukazuje však na to, že môže byť problematické dokazovať vedomé objednávanie nezákonných služieb.

V Bruseli 18. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru:

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a ktorou sa stanovujú konkrétne pravidlá vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy

[COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)]

a

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a časy denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov

[COM(2017) 277 final – 2017/0122 (COD)]

(2018/C 197/08)

Spravodajkyňa: **Tanja BUZEK** (DE – II)

Konzultácia	Európsky parlament, 15. 6. 2017 Rada Európskej únie, 20. 6. 2017
Právny základ	článok 91 ZFEÚ
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	4. 1. 2018
Prijaté v pléne	18. 1. 2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania	173/89/17
(za/proti/zdržalo sa)	

1. Závery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) uznáva dôležitú úlohu dopravy ako hnacej sily hospodárstva Európskej únie (EÚ) a podporuje ambície Európskej komisie zabezpečiť, aby EÚ zostala v budúcnosti lídrom v oblasti ekologickej, konkurencieschopnej a prepojenej mobility. EHSV zdôrazňuje, že zásadným nástrojom na dosiahnutie tohto cieľa je dobre fungujúci a plne rozvinutý jednotný vnútorný trh v odvetví dopravy, ktorý je sociálne udržateľný a minimalizuje administratívnu záťaž.

1.2. EHSV najmä v súvislosti s ďalším rozvojom cestnej dopravy zdôrazňuje, že existujú tiež obmedzenia vyplývajúce z nedostatku priestoru pre výstavbu ciest a parkovísk, ekologicky motivovanej nedostatočnej spoločenskej akceptácie v mnohých regiónoch Európy, nevyriešených problémov s bezpečnosťou cestnej dopravy, ako aj z významu rovnováhy medzi pracovným a súkromným životom vodičov. Na uvedené obmedzenia by sa malo prihliadnuť vo všetkých legislatívnych a nelegislatívnych iniciatívach EÚ v tejto oblasti. Okrem toho je možné, že vďaka udržateľnejším spôsobom organizácie výroby a distribúcie v budúcich ekonomických modeloch sa objem cestnej dopravy zníži.

1.3. EHSV víta skutočnosť, že Európska komisia prichádza s iniciatívou s cieľom objasniť regulačný rámec týkajúci sa cestnej dopravy a zabezpečiť lepšie dodržiavanie predpisov a užšiu spoluprácu medzi členskými štátmi, a zároveň bojovať proti sociálnemu dumpingu, ktorý podľa vymedzenia v jeho stanovisku TEN/575 a v súlade s prijatou smernicou 2014/67/EÚ o presadzovaní predstavuje všetky formy neprijateľných a nelegálnych praktík, ktoré sa snažia obchádzať predpisy v sociálnej oblasti či predpisy týkajúce sa prístupu na trh (schránkové spoločnosti) alebo sú s nimi v rozpore s cieľom získať konkurenčnú výhodu. Týmto sa má zaistiť dobre fungujúci a spravodlivý vnútorný trh a úplné dodržiavanie práv pracovníkov v tomto sektore.

1.4. EHSV sa však domnieva, že navrhované zmeny právnych predpisov o časoch jazdy a odpočinku a o vysielaní vodičov účinne neriešia niektoré aspekty zistených problémov v cestnej doprave okrem iného aj preto, že nezabezpečujú

jednoduchšie, jasnejšie a vykonateľnejšie pravidlá. Podľa názoru EHSV vyplývajú nedostatky návrhu z nedostatočnej analýzy problému a domnieva, že návrhy týkajúce sa právnych predpisov v sociálnej oblasti nespĺňajú politické ciele Európskej komisie, pričom prevažuje právna neistota. EHSV berie na vedomie rozdielne názory, ktoré táto iniciatíva vyvolala medzi členskými štátmi, sociálnymi partnermi a samotnými prevádzkovateľmi.

1.5. EHSV poukazuje na to, že agenda Európskej komisie v oblasti sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých sa docieli jedine vtedy, ak sa zaručia sociálne práva, zabezpečí presadzovanie a vykonateľnosť pravidiel a zaručí spravodlivá hospodárska súťaž, pričom sa súčasne obmedzí administratívna záťaž. Vnútrotrh musí fungovať pre všetky zainteresované strany a vo všetkých členských štátoch, či už starých alebo nových.

1.6. V súvislosti s predĺžením referenčného obdobia pre rozdelenie doby odpočinku z dvoch na štyri týždne EHSV berie na vedomie snahu Európskej komisie uspokojiť požiadavky odvetvia a prevádzkovateľov dopravy týkajúce sa väčšej flexibility pri operáciách cestnej dopravy, poukazuje však na to, že by to mohlo mať vplyv na citlivú rovnováhu medzi spravodlivou hospodárskou súťažou, zdravím a bezpečnosťou vodičov a bezpečnosťou na cestách, ako aj na spoločný harmonizovaný výklad pravidiel, a zároveň by to sťažilo ich presadzovanie a kontrolu.

1.7. EHSV žiada zákonodarcu, aby zväzil aj možnosť náhrady za skrátený týždenný odpočinok v súvislosti s dobou denného odpočinku, ako sa stanovuje v súčasnom nariadení. EHSV v súvislosti s prestávkami navrhuje, aby sa zväzilo vykonanie posúdenia vplyvu o možnosti flexibilnejšieho rozdelenia prestávky v trvaní 45 minút počas 6 hodín podľa uváženia vodiča. Toto posúdenie vplyvu by sa malo zamerať na schopnosť vodiča využívať prestávku na odpočinok a občerstvenie v rámci deväťhodinovej, resp. desaťhodinovej jazdy.

1.8. EHSV vyjadruje poľutovanie nad skutočnosťou, že v navrhovaných zmenách sa najmä pri autobusovej a autokarovej osobnej doprave dôkladne neposúdila bezpečnosť cestujúcich, vodičov alebo bezpečnosť na cestách. EHSV by preto uvítal celoeurópsku všeobecnú štúdiu o únave vodičov a vyjadruje poľutovanie nad tým, že Európska komisia neponúka riešenia, ako tento problém vyriešiť.

1.9. V kontexte stanovovania cien v sektore dopravy EHSV poukazuje na to, že je mimoriadne dôležité navrhnuť pravidlá, ktoré by všetkým prevádzkovateľom cestnej dopravy bez ohľadu na ich veľkosť a všetkým mobilným pracovníkom účinne zaručili rovnaké podmienky, a to bez toho, aby sa na vnútornom trhu vytvárali nové bariéry alebo obmedzovali právne predpisy v sociálnej oblasti.

1.10. EHSV súhlasí s tvrdením Európskej komisie, že účinné presadzovanie predpisov je nevyhnutné a zdôrazňuje význam úzkej spolupráce medzi členskými štátmi a efektívnej výmeny informácií. EHSV sa preto domnieva, že vzhľadom na absenciu dostatočných dôkazov je potrebné najskôr zabezpečiť lepšie dodržiavanie existujúcich pravidiel týkajúcich sa doby odpočinku a až potom uvažovať o vytvorení pružnejších pravidiel.

1.11. EHSV ďalej vyzýva Európsku komisiu, aby sa usilovala o inteligentné presadzovanie pravidiel a maximálne podporila úplné zavedenie a používanie systémov hodnotenia rizík; vyzýva tiež Európsku komisiu a členské štáty, aby orgánom zodpovedným za presadzovanie predpisov poskytli prístup do národných elektronických registrov v reálnom čase tak, že na tento účel budú v maximálnej miere používať európsky elektronický register podnikov cestnej dopravy.

1.12. EHSV odporúča, aby Európska komisia prijala jasné opatrenia na presadzovanie právnych predpisov s cieľom odstrániť riziko manipulácie s digitálnym tachografom, a to tak, že a) stanoví skorší termín zavedenia inteligentného tachografu vo všetkých komerčných vozidlách podieľajúcich sa na kabotáži a medzinárodnej doprave; a b) použije všetky potrebné inovačné technologické prostriedky na zabezpečenie správnosti manuálneho zadávania údajov, napríklad aj pripojením senzora hmotnosti k tachografu ako účinnejšieho prostriedku na kontrolu činností nakládky a vykládky, ktoré sú v skutočnosti súčasťou pracovného času vodiča.

1.13. Výbor zároveň Európskej komisii a členským štátom odporúča zaoberať sa problémom zabezpečených parkovísk vrátane problému obmedzeného počtu parkovísk s vhodným vybavením pre vodičov, inak opatrenia v oblasti mobility môžu znamenať, že povinnosť odpočinku mimo kabíny zostane len na papieri. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby dôkladne preverila existujúcu sieť parkovísk v členských štátoch, najmä na geograficky okrajových cestách a v dopravných koridoroch, a aby zároveň zostavila plán na odstránenie nepokrytých miest v tejto oblasti, čo bude kľúčovým predpokladom pre účinné vykonávanie balíka opatrení v oblasti mobility.

1.14. EHSV vyzýva európske inštitúcie a členské štáty, aby zaistili, že doby týždenného odpočinku a doby kompenzačného týždenného odpočinku musia byť strávené v primeraných ubytovacích podmienkach s prístupom k individuálnym sociálnym zariadeniam a strave, a zabezpečili investície do vysokokvalitnej cestnej infraštruktúry a jej budovania. V tejto súvislosti EHSV osobitne víta nedávne rozhodnutie Európskeho súdneho dvora z 20. decembra 2017 potvrdzujúce, že doba týždenného odpočinku sa musí stráviť mimo vozidla. Európsku komisiu zároveň vyzýva, aby objasnila, kto je finančne zodpovedný za repatriáciu vodiča do jeho bydliska, pričom tieto náklady by nemal hradiť vodič.

1.15. EHSV sa domnieva, že uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa vysielania pracovníkov v cestnej doprave v celej EÚ má kľúčový význam pre zachovanie rovnakých podmienok pre pracovníkov aj podniky. EHSV sa takisto vyslovuje za jednoduché, účinné a nediskriminačné opatrenia na dodržiavanie týchto pravidiel, pričom sa za každú cenu musí predchádzať administratívnej záťaži.

1.16. EHSV uznáva, že cestná doprava sa vyznačuje vysoko mobilným charakterom, avšak domnieva sa, že návrh Európskej komisie týkajúci sa vysielania pracovníkov v medzinárodnej cestnej doprave v jeho aktuálnej podobe nie celkom náležite rieši tieto problémy. Prevádzkovatelia dopravy a vodiči potrebujú jasné a jednoduché pravidlá. EHSV vyzýva zákonodarcu, aby v súvislosti s čisto tranzitnými operáciami spresnil, že pravidlá o vysielaní pracovníkov sa na ne nevzťahujú. EHSV takisto žiada spresnenie uplatňovania pravidiel o vysielaní pracovníkov na prevádzkovateľov dopravy usadených v tretej krajine (v krajine mimo EÚ).

1.17. EHSV plne súhlasí s tým, aby sa smernica o vysielaní pracovníkov naďalej uplatňovala na kabotáž od prvého dňa. Vyslovuje však pochybnosti o tom, či v prípade kabotáže by sa mali uplatňovať nové a menej prísne administratívne pravidlá.

1.18. EHSV víta prispôsobenie požiadaviek týkajúcich sa dodržiavania predpisov osobitostiam tohto sektora a domnieva sa, že v prípade zavedenia jednotného kontaktného miesta pre notifikácie by sa mala administratívna záťaž znížiť v celej EÚ.

EHSV však musí tiež uznať, že pri dočasnom vyslaní vodiča z členského štátu s nízkymi príjmami do členského štátu s vyššou úrovňou miezd v prípade, že sú splnené podmienky o vysielaní, musí byť mzda aspoň na úrovni minimálnej mzdy hostiteľskej krajiny stanovenej zákonom alebo na základe praxe.

1.19. EHSV odporúča, aby sa v celej EÚ zaviedli jednoduché, jasné, nediskriminačné a účinné opatrenia na presadzovanie predpisov bez toho, aby tým vznikla administratívna záťaž vrátane:

- prechodu od listinných dôkazov k inteligentným digitálnym technológiám, pokiaľ ide o presadzovanie predpisov,
- stanovenia skoršieho termínu na povinné zavedenie inteligentného tachografu do všetkých dotknutých komerčných vozidiel, ktoré sa podieľajú na medzinárodnej doprave, ako jediného prostriedku na účinné určenie trvania a dočasného charakteru aktivity vodičov na území daného členského štátu,
- zavedenia európskeho elektronického vyhlásenia o vysielaní pre každého jednotlivého vyslaného vodiča a celo-európskeho systému oznamovania jednotného kontaktného miesta, do ktorého budú mať inšpektoráty prístup v reálnom čase, čo je jediným prostriedkom, ako sa vyhnúť administratívnej záťaži, a zároveň zefektívniť kontroly.

1.20. EHSV okrem toho odporúča, aby sa v maximálnej miere používali národné elektronické registre a európsky elektronický register podnikov cestnej dopravy, a to tak, že 1. do národných elektronických registrov sa budú vkladať údaje o vodičoch zamestnávaných podnikmi; 2. orgánom zodpovedným za presadzovanie predpisov v oblasti cestnej premávky sa v reálnom čase poskytne prístup k údajom zaznamenaným v národných elektronických registroch a európskom elektronickom registri podnikov cestnej dopravy, vrátane prístupu k elektronickému vyhláseniu o vyslaní pracovníkov; 3. predĺženia lehoty, ktorá sa dá kontrolovať na karte vodiča, a to z 28 dní na niekoľko mesiacov, aby kontrolné orgány mohli ľahko určiť obdobie dočasnej práce vykonávanej vodičmi v rôznych členských štátoch.

1.21. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby v záujme zabezpečenia lepšieho cezhraničného presadzovania predpisov EÚ platných pre cestnú dopravu zriadila európsku agentúru pre cestnú dopravu, ktorej hlavnou úlohou by bolo zlepšiť dodržiavanie predpisov v cestnej doprave a poskytnúť podporu pre tvorbu politiky v tomto sektore na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni. EHSV medzitým odporúča, aby boli členské štáty aktívne zapojené do existujúcich európskych dopravných inšpekčných služieb (EUROCONTROLE Route a pod.) a investovali do odbornej prípravy pracovníkov národných kontrolných orgánov.

2. Súvislosti

2.1. Európska komisia sa na začiatku svojho mandátu zaviazala k tomu, že začne legislatívny proces, ktorého cieľom bude zjednodušiť a spresniť pravidlá EÚ uplatňované na cestnú dopravu a uľahčiť ich presadzovanie. Dôvodom boli rôzne výzvy členských štátov a európskych sektorových sociálnych partnerov z oblastí cestnej dopravy a logistiky, Európskej federácie pracovníkov v doprave (ETF) a Medzinárodnej únie cestnej dopravy (IRU), ktorí spoločne zastávali názor, že súčasné právne predpisy EÚ sú v mnohých bodoch nejasné a nedostatočne sa presadzujú.

2.2. ETF a IRU v roku 2013 spoločne navrhli iniciatívy týkajúce sa zastavenia ďalšieho otvorenia trhu v oblasti kabotáže, efektívnejšieho presadzovania predpisov a záväzného plánu pre fiškálnu a sociálnu harmonizáciu a harmonizáciu bezpečnosti na cestách (spoločné politické stanovisko ETF a IRU).

2.3. Odlišné podmienky hospodárskej súťaže vrátane odlišných štruktúr nákladov v jednotlivých členských štátoch poukázali na problémy týkajúce sa liberalizácie trhu, minimálnych miezd, podmienok týkajúcich sa vysielania pracovníkov a ich uplatniteľnosti na mobilnú pracovnú silu. Táto situácia spolu s nejasným regulačným rámcom viedla k vzniku sociálneho dumpingu prostredníctvom obchádzania nariadení vrátane atypických pracovných dohôd a schrámkových spoločností.

2.4. Nové vnútroštátne právne predpisy alebo postupy viedli k viacerým konaniam o porušení predpisov a poukázali na potrebu prijatia primeraných opatrení na úrovni EÚ s cieľom vyriešiť problémy a zabezpečiť právnu istotu pre účastníkov trhu, ako aj pre zamestnancov.

2.5. V tomto kontexte Junckerova Komisia, ktorá sa ujala funkcie v roku 2014, otvorene vyjadrila vôľu usilovať sa o spravodlivejší jednotný trh prostredníctvom boja proti sociálnemu dumpingu, ako uviedol predseda Európskej komisie Jean-Claude Juncker vo svojom prvom vystúpení v Európskom parlamente. Európska komisia preto počas celej prípravy balíka opatrení v oblasti mobility pravidelne pripomínala tento záväzok, pričom zároveň podčiarkovala dôležitosť zachovania súdržnosti vnútorného trhu.

2.6. V septembri 2015 prijal EHSV prieskumné stanovisko TEN/575 na tému *Vnútorný trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy: sociálny dumping a kabotáž*. V septembri 2016 prijal Európsky parlament stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému sociálneho dumpingu v Európskej únii. V obidvoch stanoviskách bolo predložených viacero odôvodnených návrhov, a to najmä v oblasti presadzovania predpisov s cieľom zabezpečiť spravodlivý a dobre fungujúci vnútorný trh. V máji 2017 prijal Európsky parlament v podobnom duchu uznesenie o cestnej doprave v EÚ.

2.7. Následkom toho Európska komisia predložila 31. mája 2017 balík opatrení v oblasti mobility, ktorý zahŕňa prvú sériu ôsmich legislatívnych iniciatív zameraných na komerčnú nákladnú dopravu a osobnú cestnú dopravu, čo je sektor, ktorý v EÚ zamestnáva päť miliónov ľudí. Cieľom tohto balíka je zlepšiť fungovanie nákladnej cestnej dopravy na trhu a prispieť k zlepšeniu sociálnych a pracovných podmienok pracovníkov. Podľa Komisie možno tento cieľ dosiahnuť prísnejším dodržiavaním predpisov, bojom proti nezákonným postupom pri zamestnávaní, znížením administratívnej záťaže podnikov a lepším objasnením existujúcich pravidiel, napríklad pravidiel, ktoré sa týkajú uplatňovania vnútroštátnych právnych predpisov o minimálnej mzde.

2.8. Štyri piliere balíka zahŕňajú 1. vnútorný trh; 2. spravodlivú hospodársku súťaž a práva pracovníkov; 3. dekarbonizáciu a 4. digitálne technológie. Toto stanovisko sa týka piliera spravodlivej hospodárskej súťaže a práv pracovníkov a zahŕňa návrhy na zmenu právnych predpisov v sociálnej oblasti.

2.9. S cieľom riešiť uvedené problémy a ďalej zlepšovať bezpečnosť na cestách sa v balíku opatrení Európskej komisie v oblasti mobility navrhujú zmeny, ktoré sa týkajú pravidiel o čase jazdy a dobe odpočinku (nariadenie (ES) č. 561/2006), vysielania pracovníkov (smernica 96/71/ES) a príslušného vykonávacieho právneho aktu (smernica 2014/67/EÚ).

2.10. V súvislosti s pracovným časom v cestnej doprave (smernica 2002/15/ES) sa v balíku opatrení v oblasti mobility nepredkladá žiadny návrh, ale v súlade s právnymi požiadavkami ustanovenými v článku 154 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sa v ňom stanovujú konzultácie so sociálnymi partnermi na tému možnej revízie smernice.

2.11. Pred iniciovaním balíka opatrení v oblasti mobility v apríli 2017 prijalo 27 organizácií odborových zväzov z 20 európskych krajín vrátane Bulharska, Českej republiky, Dánska, Maďarska, Litvy, Holandska, Poľska, Rumunska, Španielska a Spojeného kráľovstva Varšavské vyhlásenie, v ktorom Európsku komisiu vyzvali, aby do balíka opatrení v oblasti mobility zahrnila konkrétne návrhy, ktoré sa v zásade týkajú úplného uplatňovania vysielania pracovníkov v odvetví cestnej dopravy.

V reakcii na návrh balíka opatrení v oblasti mobility, ktorý Európska komisia zverejnila v októbri 2017, prepravné a logistické združenia a obchodné komory z Bulharska, Chorvátska, Českej republiky, Dánska, Estónska, Grécka, Maďarska, Írska, Lotyšska, Litvy, Holandska, Poľska, Portugalska, Rumunska, Slovenska, Španielska a Spojeného kráľovstva vydali spoločné vyhlásenie proti uplatňovaniu smernice o vysielaní pracovníkov na medzinárodné dopravné operácie.

2.12. EHSV berie na vedomie nedávne stanovisko Rady pre zamestnanosť, sociálnu politiku, zdravie a spotrebiteľské záležitosti, podľa ktorého sa až do zavedenia nových pravidiel špecifických pre daný sektor budú na cestnú dopravu naďalej uplatňovať existujúce pravidlá o vysielaní pracovníkov. EHSV tiež berie na vedomie, že otázka uplatniteľnosti pravidiel o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy má veľmi konfliktný charakter, ktorý už vyvolal rozdielne postoje tak na politickej úrovni, ako aj medzi zainteresovanými stranami.

3. Všeobecné pripomienky

3.1. EHSV podporuje cieľ zabezpečiť, aby si EÚ v budúcnosti zachovala vedúce postavenie v oblasti ekologickej, konkurencieschopnej a prepojenej mobility, ktorá je jedným z hnacích motorov hospodárstva EÚ. Zásadným nástrojom na dosiahnutie tohto cieľa je dobre fungujúci a plne rozvinutý jednotný vnútorný trh v odvetví dopravy, ktorý je sociálne udržateľný a minimalizuje administratívnu záťaž.

3.2. EHSV víta spoločný cieľ iniciatívy Európskej komisie a berie na vedomie rozdielne názory, ktoré táto iniciatíva vyvolala medzi členskými štátmi, sociálnymi partnermi a samotnými prevádzkovateľmi. EHSV ako zástupca občianskej spoločnosti zdôrazňuje význam toho, aby legislatívny proces prinášal výsledky, ktoré sú prijateľné pre zainteresované strany a ktoré reagujú na oprávnené obavy. To platí najmä v súvislosti s návrhom týkajúcim sa uplatňovania pravidiel o vysielaní pracovníkov v cestnej doprave, ktorý vyvolal medzi zainteresovanými stranami vážne a protichodné obavy. EHSV preto zdôrazňuje význam vyváženej, jasnej a funkčnej legislatívy, ktorá nenaruší riadne fungovanie vnútorného trhu ani zlepšenie sociálnych noriem v tomto odvetví.

3.3. EHSV súhlasí so závermi posúdenia vplyvu Európskej komisie, podľa ktorých je nespravodlivá hospodárska súťaž medzi prevádzkovateľmi cestnej dopravy vnútorne prepojená so sociálnym dumpingom (*Driving change for business and people*) s prihliadnutím na jeho vymedzenie v prieskumnom stanovisku EHSV TEN/575⁽¹⁾. EHSV poznamenáva, že posúdenie vplyvu je čiastočne založené na kvalitatívnych dôkazoch a obmedzených kvantitatívnych dôkazoch.

3.4. EHSV takisto súhlasí s argumentom Európskej komisie, že k narušeniu hospodárskej súťaže dochádza vtedy, keď prevádzkovatelia, ktorí nedodržiavajú predpisy, obchádzajú zákon, aby získali konkurenčné výhody. Medzery v pravidlách EÚ a rozdielny výklad v jednotlivých členských štátoch môže podľa názoru Komisie vyvolať rovnaký efekt. EHSV dodáva, že na tejto situácii sa podieľa aj nedostatočná schopnosť monitorovať dodržiavanie predpisov. EHSV preto súhlasí s názorom vyjadreným v posúdení vplyvu Európskej komisie, podľa ktorého ide o ďalší dôvod usilovať sa o jednoznačný a ľahko vykonateľný regulačný rámec.

3.5. EHSV ďalej súhlasí s konštatovaním Európskej komisie, že so zhoršenou hospodárskou súťažou v cestnej doprave sa narušili trhy v dôsledku rôznych javov, ktoré nesúvisia s predpismi v sociálnej oblasti.

3.6. EHSV v kontexte stanovovania cien v cestnej doprave zdôrazňuje, že je mimoriadne dôležité, aby sa v balíku opatrení v oblasti mobility navrhli jasné a ľahko vykonateľné pravidlá, ktoré by všetkým prevádzkovateľom cestnej dopravy bez ohľadu na ich veľkosť a všetkým mobilným pracovníkom účinne zaručili rovnaké podmienky, a to bez toho, aby sa na vnútornom trhu vytvárali nové bariéry alebo oslabovali právne predpisy v sociálnej oblasti. Vnútorný trh musí fungovať pre všetky zainteresované strany a vo všetkých členských štátoch, či už starých alebo nových.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 13, 15.1.2016, s. 176.

3.7. Trend znižovania cien môže viesť k tomu, že cestná doprava nebude sociálne, hospodársky a environmentálne udržateľná a môže výrazne obmedziť spravodlivú účasť iných spôsobov dopravy pri pohybe nákladu a cestujúcich v celej EÚ. Európska komisia preto riskuje, že ohrozí ostatné politické ciele, ako sú ciele v oblasti znižovania emisií a podpory multimodality. Agenda Európskej komisie v oblasti sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých sa docieli jedine vtedy, ak sa zaručia sociálne práva, zabezpečí dodržiavanie a vykonateľnosť pravidiel a zaručí spravodlivá hospodárska súťaž, pričom sa súčasne obmedzí administratívna záťaž.

3.8. EHSV pripomína, že existuje množstvo nezákonných praktík, ktorých obeťami sú spoločnosti, ktoré konajú zákonne, a v konečnom dôsledku profesionálni vodiči v oblasti nákladnej dopravy.

3.9. EHSV vyjadruje poľutovanie nad skutočnosťou, že balík opatrení v oblasti mobility, najmä pokiaľ ide o autobusovú a autokarovú osobnú dopravu, prináša väčšiu flexibilitu pri organizácii času jazdy a doby odpočinku bez dôkladného posúdenia bezpečnosti cestujúcich, vodičov alebo bezpečnosti na cestách. EHSV by preto uvítal celoeurópsku všeobecnú štúdiu o únave vodičov, v ktorej by sa preskúmali príčiny tejto únavy, ako je napríklad vedenie vozidla v kombinácii s činnosťami spojenými s poskytovaním asistencie cestujúcim, skutočnosť, že vodiči si počas denného odpočinku musia napríklad svoju cestu naplánovať a pripraviť vozidlo a skutočnosť, že rozvrh práce zahŕňa dlhé čakacie doby medzi cestami, ktoré vodiči väčšinu času trávajú vo vozidle a často v neprimeraných podmienkach napriek tomu, že prevádzkovatelia cestnej dopravy investovali do zlepšenia a modernizácie kabín vozidiel. EHSV zdôrazňuje, že táto prax by sa mala riešiť v akomkoľvek novom ustanovení a malo by sa jej zabrániť.

3.10. Z hľadiska bezpečnosti na cestách EHSV berie na vedomie skutočnosť, že Únia sa v roku 2010 opätovne zaviazala zlepšiť bezpečnosť na cestách a stanovila si za cieľ znížiť do roku 2020 úmrtia na cestách o 50 % v porovnaní s úrovňami z roku 2010. Od roku 2014 sa však pokrok prakticky zastavil. Podľa Európskej rady pre bezpečnosť dopravy (ETSC) bol rok 2016 z hľadiska bezpečnosti na cestách už tretím zlým rokom za sebou. Len v roku 2015 zahynulo pri kolíziách s nákladnými automobilmi približne 4 000 osôb [*Traffic Safety Basic Facts 2016 – HGVs and Buses*, Európske observatórium bezpečnosti cestnej premávky (ERSO)], čo však nevyhnutne neznamená, že išlo o chybu vodičov nákladných automobilov. ETSC v súvislosti s nehodami, ktorých účastníkmi sú ťažké nákladné vozidlá, zdôraznila, že „vzhľadom na veľkosť a hmotnosť nákladných vozidiel môžu mať zrážky s nimi katastrofické následky s omnoho väčším rizikom úmrtia alebo vážneho poranenia“ a odporučila dôkladne vyhodnotiť ich možný vplyv. EHSV preto berie na vedomie snahu Európskej komisie riešiť požiadavky tohto odvetvia, ale opätovne vyjadruje pochybnosti o nových pravidlách týkajúcich sa väčšej flexibility bez toho, aby sa vykonalo dôkladné posúdenie.

3.11. EHSV je takisto mimoriadne sklamaný tým, že sa pozornosť nevenovala nedostatku zabezpečených parkovísk vrátane riešenia problémov, ako sú trestné činy v oblasti nákladnej dopravy a podmienky vodičov na parkoviskách. Členské štáty by mali prijať konkrétne opatrenia na splnenie požiadaviek vyplývajúcich z nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 ako účinný prostriedok na zlepšenie bezpečnosti v cestnej doprave, odstránenie rizika krádeže nákladu, zabránenie prístupu k nebezpečnému tovaru a zabezpečenie primeranej infraštruktúry pre vodičov, aby mohli zaparkovať vozidlá v sieti bezpečných parkovacích miest v rámci celej EÚ, a zároveň podľa článku 39 ods. 2 písm. c) by členské štáty mali prijať primerané opatrenia na vybudovanie odpočívadiel na diaľniciach približne každých 100 km v rámci kľúčovej siete TEN-T s cieľom poskytnúť primeranú kapacitu parkovacích miest pre komerčných používateľov ciest s primeranou úrovňou bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby dôkladne preverila existujúcu sieť parkovísk v členských štátoch, najmä na geograficky okrajových cestách a v dopravných koridoroch, a aby zároveň zostavila plán na odstránenie nepokrytých miest v tejto oblasti, čo bude kľúčovým predpokladom pre účinné vykonávanie balíka opatrení v oblasti mobility. Nie je vylúčené, že bude potrebné vypracovať nové pravidlá financovania sietí TEN a nový prístup k súvisiacej cestnej infraštruktúre. V súčasnosti obmedzený počet zabezpečených parkovísk s vhodným vybavením pre vodičov, vrátane ubytovania, môže znamenať, že povinnosť odpočinku mimo kabíny zostane len na papieri.

3.12. EHSV uznáva obavy, že parkovacia infraštruktúra často nedokáže uspokojiť dopyt, pričom zdôrazňuje, že hlavným účelom parkovísk je najmä umožniť profesionálnym vodičom, používateľom motorového vozidla a cestujúcim prestávku počas vedenia vozidla a občerstviť sa. Parkovacie plochy sa nenaplánovali ani nevybavili tak, aby mohli vodiči nákladných vozidiel pravidelne alebo dokonca permanentne stráviť týždenný odpočinok vo svojich nákladných vozidlách.

3.13. EHSV preto berie na vedomie analýzu súčasného stavu tohto sektora, ktorú vykonala Európska komisia, ale poukazuje na to, že návrhy právnych predpisov v sociálnej oblasti nespĺňajú ciele politiky Európskej komisie a účinne neriešia problémy v cestnej doprave.

4. Čas jazdy a doba odpočinku

4.1. Nariadenie (ES) č. 561/2006 bolo prijaté pred 11 rokmi a sledovalo tri ciele: a) zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž v cestnej doprave; b) zlepšiť pracovné podmienky v tomto sektore; c) zlepšiť bezpečnosť na cestách.

4.2. V uplynulom desaťročí sa však podmienky v cestnej doprave výrazne zmenili, najmä pokiaľ ide o prísnejšie rozvrhy dodávok a časový tlak na splnenie týchto termínov v súvislosti so zvýšenými dopravnými zápchami na európskych cestách.

4.3. Hodnotiaca štúdia ex post, ktorú o regulácii času jazdy a doby odpočinku vypracovala Európska komisia, spája tieto nové okolnosti s vyššími zdravotnými rizikami z povolania v cestnej doprave, ako sú únava, stres a ochorenie (*Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement*). Vzhľadom na uvedené nové podmienky majú politici a rozhodovacie orgány oveľa zložitejšiu úlohu zaručiť bezpečnosť na cestách a bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci. EHSV sa napriek tomu domnieva, že pri posudzovaní zavedenia flexibilnejších pravidiel musia byť prioritou.

4.4. Vyčerpanosť spôsobená únavou vodiča (vrátane prípadov, keď vodič nemá dostatočnú prestávku) je jednou z hlavných príčin nehôd, ktorých účastníkmi sú ťažké nákladné vozidlá. Dokonca aj chvíľkové prerušenie koncentrácie môže mať katastrofálne následky. Pri vodičoch cestnej dopravy je tiež väčšia pravdepodobnosť výskytu zdravotných problémov súvisiacich s dlhým časom jazdy s nedostatočnými prestávkami, ako sú napríklad kardiovaskulárne ochorenia (spravidla infarkty, mŕtvice atď.); muskuloskeletálne stavy (poranenia chrbtice a krku); nervové ťažkosti (stres a úzkosť, depresia atď.) a žalúdočné alebo tráviace poruchy. Prísne dodržiavanie času jazdy a pracovného času, ako aj primeranej doby odpočinku je nevyhnutné, aby sa tieto následky minimalizovali (*OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — an overview*).

4.5. Európska komisia prostredníctvom balíka opatrení v oblasti mobility navrhuje rozdeliť doby odpočinku v rámci predĺženého referenčného obdobia na štyri týždne (namiesto dvoch týždňov). Podľa tohto scenára sa môže mesačný povolený čas jazdy nahromadiť v prvých troch týždňoch mesiaca, pričom odpočinok sa môže čerpať posledný týždeň. Následkom toho môže byť až 18 po sebe nasledujúcich pracovných dní a iba dva dni odpočinku.

4.6. Navrhované predĺženie referenčného obdobia znamená, že od vodičov sa môže požadovať, aby čerpanie svojho pravidelného týždenného odpočinku v trvaní 45 hodín odložili o ďalšie dva týždne. Hoci sa tento zameškaný týždenný odpočinok musí predĺžiť o dobu kumulatívneho náhradného odpočinku, môže nastať situácia, keď až po dobu troch týždňov nebude týždenný odpočinok vodiča dlhší ako 24 hodín, počas ktorých nebude mať reálnu možnosť voľne opustiť vozidlo, ale musel by zaň niesť zodpovednosť. Podľa názoru EHSV by sa mal tento návrh vyhodnotiť, a to vzhľadom na obmedzenú možnosť opustiť vozidlo a na možné následky z hľadiska únavy.

4.7. EHSV takisto zdôrazňuje, že následkom navrhovanej flexibility doby odpočinku by v praxi mohol nastať nesúlad s platnými pravidlami o maximálnom čase jazdy a pracovnom čase. V tejto súvislosti však EHSV zdôrazňuje, že žiadny návrh nesmie viesť k predĺženiu času jazdy v praxi, ani k zníženiu obmedzenia pracovného času, ktorého hlavným cieľom je zaručiť bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci.

4.8. EHSV rozumie, že Európska komisia sa usiluje navrhnúť opatrenia, ktoré by odrážali realitu cestnej dopravy a potreby prevádzkovateľov a vodičov, vyjadruje však obavy v súvislosti s možnými dôsledkami na citlivú rovnováhu medzi spravodlivou hospodárskou súťažou, zdravím a bezpečnosťou vodiča a bezpečnosťou na cestách.

4.9. EHSV žiada zákonodarcu, aby zväžil aj možnosť náhrady za skrátený týždenný odpočinok v súvislosti s dobou denného odpočinku, ako sa stanovuje v súčasnom nariadení. EHSV v súvislosti s prestávkami navrhuje, aby sa zväžilo vykonanie posúdenia vplyvu o možnosti flexibilnejšieho rozdelenia prestávky v trvaní 45 minút počas 6 hodín podľa uváženia vodiča. Posúdenie vplyvu by sa malo zamerať na schopnosť vodiča využívať prestávku na odpočinok a občerstvenie v rámci deväťhodinovej, resp. desaťhodinovej jazdy.

4.10. Zaistenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky a cestujúcich tak naďalej zostáva problémom aj v kontexte súčasných, oveľa prísnejších pravidiel. Vážne kolízie v posledných rokoch, ktorých účastníkmi boli nákladné vozidlá a autobusy alebo autokary, ktoré viedli k závažnému počtu nehôd (*Traffic Safety Basic Facts 2016 – HGVs and Buses*, ERSO), musia byť alarmujúcim signálom, že Európa potrebuje jednoduché, vykonateľné a jasné pravidlá na vytvorenie spravodlivého prostredia pre používateľov, vodičov a podniky s hlavným dôrazom na bezpečnosť. Je potrebné zabezpečiť lepšie presadzovanie takýchto pravidiel predtým, ako sa začne uvažovať o vytvorení pružnejších pravidiel.

4.11. EHSV sa zamýšľa nad niektorými aspektmi návrhu Európskej komisie týkajúcimi sa presadzovania predpisov. Po prvé, predĺženie referenčného obdobia na rozdelenie doby odpočinku nesmie mať negatívny vplyv na harmonizovaný výklad pravidiel, aby tak každý členský štát nemohol vytvárať vlastné scenáre a výpočty. V cezhraničnej činnosti, akou je cestná doprava, má individuálny výklad pravidiel vplyv na plynulosť trasy celej cesty, prevádzku a dokonca na celú činnosť ako takú.

4.12. EHSV v tejto súvislosti poukazuje na to, že Európskej komisii a členským štátom trvalo niekoľko rokov, kým nakoniec schválili spoločnú príručku pre výklad času jazdy a doby odpočinku, ako je to stanovené v súčasnom nariadení (ES) č. 561/2006 (pozri publikáciu v rámci projektu TRACE s názvom *Transport Regulators Align Control Enforcement*). EHSV preto zdôrazňuje, že je dôležité vytvoriť sieť na podporu vykonávacích opatrení členských štátov a zníženie rizika rozdielnych výkladov.

4.13. EHSV si okrem toho myslí, že navrhované zmeny v regulácii času jazdy a doby odpočinku nesmú sťažiť ich dodržiavanie. Domnieva sa tiež, že v dôsledku navrhovaných zmien vzniknú členským štátom nové náklady, napr. pokiaľ ide o nahradenie softvéru používaného pri kontrolách na ceste a podniku, odbornú prípravu inšpektorov atď. EHSV zdôrazňuje, že je dôležité uvoľniť primerané zdroje, aby sa zabezpečilo účinné monitorovanie dodržiavania pravidiel.

4.14. V súvislosti s týmto bodom EHSV na záver zdôrazňuje, že zákonodarný orgán musí vynaložiť väčšie úsilie, pokiaľ ide o inteligentné a nediskriminačné metódy presadzovania. EHSV v tejto súvislosti víta návrhy Európskej komisie týkajúce sa lepšieho využívania systémov hodnotenia rizík. EHSV však zdôrazňuje, že je potrebné, aby mali inšpektori prístup k údajom v reálnom čase a aby boli zabezpečené zariadenia na lepšiu výmenu informácií medzi členskými štátmi. Členské štáty musia v tejto súvislosti lepšie využívať národné (NER) a európske elektronické registre (ERRU) vyžadované podľa nariadenia (ES) č. 1071/2009 o prístupe k povolaniu.

4.15. Pokiaľ ide o podmienky týždenného odpočinku pre vodičov, EHSV víta zámer Európskej komisie riešiť tento problém. Návrh Európskej komisie však necháva niektoré aspekty nedoriešené.

4.16. V konkrétnych prípadoch zamestnávajú „kočovných“ vodičov, ktorí trávajú dlhé obdobia mimo domova – a ktorých sa tento nový návrh preto priamo dotýka – podniky cestnej dopravy pôsobiace v členských štátoch s vysokými mzdami, ktoré sa však snažia využívať nižšie pracovné náklady alebo dane v iných členských štátoch. Je mimoriadne dôležité, aby sa primerane zohľadnili a riešili praktické otázky súvisiace s dlhým pobytom mimo domova, ako je napríklad potreba ubytovania či náklady na repatriáciu, pričom tieto náklady by nemali hradiť vodič.

4.17. Vzhľadom na vysokú úroveň mobility vodičov EHSV podporuje úmysel Európskej komisie uľahčiť ich návrat domov a zdôrazňuje, že v dôsledku navrhovaných zmien v pravidlách o čase jazdy a dobe odpočinku by sa nemali obmedziť možnosti vodičov stráviť s rodinou čas počas víkendov a viesť dôstojný spoločenský život. Možný scenár troch týždňov intenzívnej práce zahŕňajúcej iba dva dni odpočinku by mohol mať negatívny vplyv na rovnováhu medzi pracovným a súkromným životom vodičov.

4.18. Hoci uznáva, že palubné prvky vozidiel sa vo všeobecnosti zlepšili a zmodernizovali, dostupnosť priestorov a vybavenia v kabíne je stále obmedzená. EHSV preto víta a považuje za dôležité, že Európska komisia objasnila a Európsky súdny dvor svojím rozsudkom z 20. decembra 2017 nedávno potvrdil, že doby týždenného odpočinku v trvaní 45 hodín a viac musia byť strávené mimo vozidla, a to buď v ubytovaní, ktoré hradí zamestnávateľ, doma alebo na mieste podľa vlastného výberu vodiča. EHSV však upozorňuje, že by mohlo byť problematické zdokumentovať čerpanie pravidelného týždenného odpočinku v súkromnom ubytovaní alebo bydlisku vodiča. Avšak v záujme splnenia podmienky, podľa ktorej musí vodič počas týždenného odpočinku „voľne disponovať svojím časom“, je nevyhnutné, aby mohol vodič voľne opustiť vozidlo a disponovať neprerušným časom, keď nemusí niesť zodpovednosť za jeho úschovu a bezpečnosť. EHSV takisto upozorňuje, že musia byť dostupné bezpečné parkovacie miesta a iné zariadenia, aby sa zaručilo riadne uplatňovanie navrhovaných opatrení.

5. Vysielanie vodičov v sektore cestnej dopravy

5.1. Rozdiely v cestnej doprave medzi členskými štátmi z hľadiska miezd vodičov sú stále výrazné vzhľadom na rozdielne životné náklady. V štúdiu, ktorú vypracovalo francúzske monitorovacie stredisko pre cestnú nákladnú dopravu (Comité National Routier – CNR) a ktorú Európska komisia tiež citovala vo svojom posúdení vplyvu, sa poukazuje na to, že výška hrubej mzdy v jednotlivých členských štátoch sa líši a rozdiel môže byť až jedenásťnásobný.

5.2. EHSV súhlasí s Európskou komisiou, že vzhľadom na uvedené mzdové rozdiely je potrebné zachovať pravidlá v súlade s hodnotami a so zásadami EÚ vymedzenými v Zmluve o fungovaní Európskej únie s cieľom:

- zabrániť narušeniu domáceho pracovného trhu a trhu v oblasti dopravy,
- zrušiť diskrimináciu pracovníkov členských štátov na základe štátnej príslušnosti, pokiaľ ide o zamestnanie, odmenu za prácu a ostatné pracovné podmienky a zamestnanie v kontexte slobody pohybu,
- zabezpečiť spravodlivé konkurenčné prostredie pre podniky bez ohľadu na to, kde majú sídlo, kde pôsobia a kde zamestnávajú svoju pracovnú silu v rámci EÚ.

5.3. Smernica o vysielaní pracovníkov (smernica 96/71/ES) je súčasťou uvedených pravidiel. EHSV prijal v decembri 2016 osobitné stanovisko (SOC/541) ⁽²⁾, ktoré vyvolalo viacero obáv a viedlo k mnohým návrhom.

5.4. Podľa súčasných pravidiel sa na vodičov, ktorí dočasne pracujú v inom členskom štáte EÚ, ako je ich domovský členský štát, vzťahuje smernica o vysielaní pracovníkov, ak vykonávajú kabotáž. Ak pôsobia v medzinárodnej doprave, sú vysielaní iba vtedy, ak sa uplatňujú podmienky vysielania pracovníkov vymedzené v článku 1 smernice 96/71/ES.

5.5. Európska komisia prostredníctvom balíka opatrení v oblasti mobility navrhuje, aby sa pravidlá o minimálnej mzde a minimálnej platenej dovolenke uplatňovali na vodiča, ktorý vykonáva medzinárodnú dopravu v súvislosti s vyslaním, až po uplynutí istého času. EHSV sa domnieva, že tento balík musí reagovať na politickú agendu EÚ – ktorú stanovil predseda Európskej komisie Jean-Claude Juncker a ktorú zopakovali členské štáty EÚ v Rímskej deklarácii – a to bojovať proti sociálnemu dumpingu, a reagovať na cieľ, ktorý stanovila samotná Európska komisia v balíku opatrení v oblasti mobility, najmä s cieľom zabezpečiť spravodlivý a konkurencieschopný vnútorný trh pre cestnú dopravu. Tento návrh musí zabezpečiť jednoduchšie a jasnejšie pravidlá alebo ich ľahšie dodržiavanie, aby sa predišlo rizikám fragmentácie právnych predpisov EÚ.

5.6. EHSV poukazuje na to, že nie je jasné, akým spôsobom by sa tento návrh uplatňoval na prevádzkovateľov dopravy usadených v tretej krajine (mimo EÚ) a ani to, akým spôsobom sa budú povinnosti presadzovať. Európsku komisiu preto žiada o objasnenie.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 75, 10.3.2017, s. 81.

5.7. EHSV berie na vedomie obavy týkajúce sa dodržiavania pravidiel o vysielaní pracovníkov v medzinárodnej doprave, zvlášť v prípade MSP. Ide najmä o zložitý administratívny problém vzhľadom na rozdiely v minimálnej mzde medzi jednotlivými členskými krajinami a neprimeranú kumuláciu veľmi krátkodobého odmeňovania a platenej dovolenky, čo by mohlo spôsobiť značné problémy a náklady. EHSV preto zdôrazňuje potrebu väčšej transparentnosti, pokiaľ ide o podmienky zamestnávania vrátane minimálnych miezd v každom členskom štáte.

5.8. EHSV uznáva osobitný charakter odvetvia cestnej dopravy a jej vysoko mobilných pracovníkov. Domnieva sa však, že sektorový návrh Európskej komisie týkajúci sa vysielania pracovníkov v medzinárodnej cestnej doprave vo svojej aktuálnej podobe nie celkom náležite rieši problémy spomínané v tejto časti.

5.9. EHSV plne súhlasí s tým, aby sa smernica o vysielaní pracovníkov naďalej uplatňovala na kabotáž od prvého dňa. Vyslovuje však pochybnosti o tom, či by sa v prípade kabotáže mali uplatňovať nové a menej prísne administratívne pravidlá. Vzhľadom na absenciu právnej istoty EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby pri čisto tranzitných operáciách spresnila, že tranzitné operácie sú vyňaté z pravidiel o vysielaní pracovníkov.

5.10. EHSV berie na vedomie výzvy prichádzajúce z tohto odvetvia, podľa ktorých pravidlá o vysielaní pracovníkov nevyhovujú mobilnému charakteru cestnej dopravy, ako aj obavy podnikov, že návrh Európskej komisie prinesie so sebou veľkú administratívnu záťaž. Víta preto prispôbenie požiadaviek týkajúcich sa dodržiavania predpisov osobitostiam tohto sektora, ako je napríklad zrušenie povinnosti prevádzkovateľov cestnej dopravy určiť osobu, ktorá bude spolupracovať s orgánmi hostiteľského členského štátu. EHSV sa domnieva, že administratívna záťaž by sa mohla zmierniť, ak by sa v celej EÚ zaviedlo jedno kontaktné miesto pre notifikácie. Ďalej navrhuje, aby povinnosť vodiča poskytnúť výplatné pásky za posledné dva mesiace počas cestných kontrol platila iba vtedy, ak ich bude možné sprístupniť elektronicky. Kontrolné orgány by ich mali získať priamo od kontaktnej osoby a mali by byť dostupné elektronicky v členskom štáte usadenia.

5.11. EHSV však musí tiež uznať, že pri dočasnom vyslaní vodiča z členského štátu s nízkymi príjmami do členského štátu s vyššou úrovňou miezd musí byť mzda aspoň na úrovni mzdy hostiteľskej krajiny stanovenej zákonom alebo na základe praxe.

5.12. Uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa vysielania pracovníkov v cestnej doprave v celej EÚ má kľúčový význam pre zachovanie rovnakých podmienok pre pracovníkov aj podniky. Pomohlo by to aj pri predchádzaní rozsiahlemu zneužívaniu a využívaniu pracovnej sily s nízkymi príjmami z iných členských štátov, ktoré sa v medzinárodnej cestnej doprave príliš rozmohlo a je hlavnou príčinou poklesu úrovne miezd a podmienok pre vodičov v cestnej doprave.

5.13. EHSV rovnako považuje za nevyhnutné ďalej sa usilovať o hospodársku a sociálnu konvergenciu medzi členskými štátmi s rôznymi hospodárskymi výsledkami, a zároveň v celej EÚ jednotným spôsobom uplatňovať harmonizované pravidlá o vysielaní pracovníkov. EHSV sa takisto vyslovuje za jednoduché, účinné a nediskriminačné opatrenia na presadzovanie týchto pravidiel. Za každú cenu je potrebné predísť administratívnej záťaži. EHSV víta, že v tomto návrhu sa stanovuje zjednodušený postup týkajúci sa vyhlásenia o vysielaní pracovníkov. Domnieva sa však, že zahrnutie obdobia maximálne šesť mesiacov a skupiny vodičov znižuje účinnosť dodržiavania a kontroly pravidiel o vysielaní pracovníkov.

5.14. Najmä pokiaľ ide o vysielanie vodičov, je inteligentný tachograf nepochybne oveľa účinnejším nástrojom ako návrh Komisie o manuálnych záznamoch. Zmanipulovanie hrozí najmä pri manuálnom zadávaní kódov krajín.

5.15. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby v záujme zabezpečenia lepšieho cezhraničného dodržiavania predpisov EÚ platných pre cestnú dopravu zriadila európsku agentúru pre cestnú dopravu, ktorej hlavnou úlohou by bolo zlepšiť dodržiavanie predpisov v cestnej doprave a poskytnúť podporu pre tvorbu politiky v tomto sektore na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni. EHSV v tejto súvislosti zdôrazňuje, že cestná doprava je jediným sektorom, ktorý nemá takúto

agentúru, hoci je plne liberalizovaný, a tým aj do veľkej miery závislý od úzkej spolupráce medzi členskými štátmi. Takáto agentúra by bola prínosom nielen z hľadiska lepších kontrol pravidiel o vysielaní pracovníkov a pravidiel o čase jazdy a dobe odpočinku, ale aj z hľadiska kabotáže a prístupu k tomuto povolaniu. Jedine s pomocou takejto agentúry by sme sa tiež priblížili k harmonizovanému výkladu pravidiel. EHSV však odporúča, aby boli členské štáty aktívne zapojené do existujúcich európskych dopravných inšpekčných služieb a investovali do vzdelávania národných kontrolných orgánov.

V Bruseli 18. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

Príloha

k stanovisku Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Tieto pozmeňovacie návrhy, ktoré získali viac ako štvrtinu odovzdaných hlasov, boli v priebehu diskusie zamietnuté:

Bod 4.18

„Hoci uznáva, že palubné prvky vozidiel sa vo všeobecnosti zlepšili a zmodernizovali, dostupnosť priestorov a vybavenia v kabíne je stále obmedzená. EHSV preto víta a považuje za dôležité, že Európska komisia objasnila, že doby týždenného odpočinku v trvaní 45 hodín a viac musia byť strávené mimo vozidla, a to buď v ubytovaní, ktoré hradí zamestnávateľ, doma alebo na mieste podľa vlastného výberu vodiča. EHSV však upozorňuje, že by mohlo byť problematické zdokumentovať čerpanie pravidelného týždenného odpočinku v súkromnom ubytovaní alebo bydlisku vodiča. Avšak v záujme splnenia podmienky, podľa ktorej musí vodič počas týždenného odpočinku ‚voľne disponovať svojím časom‘, je nevyhnutné, aby mohol vodič voľne opustiť vozidlo a disponovať neprerušeným časom, keď nemusí niesť zodpovednosť za jeho úschovu a bezpečnosť. EHSV takisto upozorňuje, že musia byť dostupné bezpečné parkovacie miesta a iné zariadenia, aby sa zaručilo riadne uplatňovanie navrhovaných opatrení. Nedostatok bezpečných parkovísk a ďalších zariadení však bude v praxi znamenať, že právny záväzok stráviť čas týždenného odpočinku mimo kabíny vozidla postaví vodičov aj prepravcov pred dilemu, či riskovať náklad a vozidlo, aby dodržali zákon. Orgány presadzovania práva musia túto dilemu primerane zohľadniť.“

Hlasy za: 105

Hlasy proti: 152

Zdržali sa: 22

Bod 5.13

Podľa EK má uUplatňovanie pravidiel týkajúcich sa vysielania pracovníkov v cestnej doprave v celej EÚ má kľúčový význam pre zachovanie rovnakých podmienok pre pracovníkov aj podniky. EK tvrdí, že tento návrh by pomohlo by to aj pri predchádzaní rozsiahlemu zneužívaniu a využívaniu pracovnej sily s nízkymi príjmami z iných členských štátov, ktoré sa v medzinárodnej cestnej doprave príliš rozmohlo a je hlavnou príčinou poklesu úrovne miezd a podmienok pre vodičov v cestnej doprave. bol kľúčom k vytvoreniu spravodlivého, bezpečného a environmentálne a sociálne udržateľného odvetvia cestnej dopravy. EHSV podporuje tieto ciele. Tiež však zdôrazňuje, že na to, aby ustanovenia týkajúce sa vysielania pracovníkov fungovali tak, ako to navrhuje EK, je dôležité ich prispôbiť realite v odvetví dopravy. EHSV preto vzhľadom na zložitost' súvisiacej administratívnej práce a problémy s kontrolou a presadzovaním považuje za nevyhnutné kriticky zvážiť prínos uplatňovania pravidiel vysielania pracovníkov v medzinárodnej doprave.

Hlasy za: 105

Hlasy proti: 157

Zdržali sa: 11

Bod 5.14

EHSV rovnako považuje za nevyhnutné ďalej sa usilovať o hospodársku a sociálnu konvergenciu medzi členskými štátmi s rôznymi hospodárskymi výsledkami, a zároveň v celej EÚ jednotným spôsobom uplatňovať harmonizované pravidlá o vysielaní pracovníkov. EHSV sa takisto vyslovuje za jednoduché, účinné a nediskriminačné opatrenia na presadzovanie týchto pravidiel. Za každú cenu je potrebné predísť administratívnej záťaži. EHSV víta, že v tomto návrhu sa stanovuje zjednodušený postup týkajúci sa vyhlásenia o vysielaní pracovníkov. ~~Domnieva sa však, že zahrnutie obdobia maximálne 6 mesiacov a skupiny vodičov znižuje účinnosť dodržiavania a kontroly pravidiel o vysielaní pracovníkov.~~

Hlasy za: 102

Hlasy proti: 160

Zdržali sa: 12

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Letectvo: Otvorená a prepojená Európa

[COM(2017) 286 final]

a

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o ochrane hospodárskej súťaže v leteckej doprave, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 868/2004

[COM(2017) 289 final – 2017/0116 (COD)]

(2018/C 197/09)

Spravodajca: **Jacek KRAWCZYK**

Konzultácia	Európska komisia, 5.7.2017 Európsky parlament, 15.6.2017 Rada, 19.6.2017
Právny základ	článok 100 ods. 2 a článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	4.1.2018
Prijaté v pléne	17.1.2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	115/1/4

1. Závbery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor potvrdzuje postoj, ktorý zaujal vo svojom stanovisku na tému Balík opatrení v oblasti letectva I ⁽¹⁾, že hlavným cieľom stratégie v oblasti letectva pre Európu, ktorý predložila Európska komisia v decembri 2015, by malo byť „vytvorenie lepšieho investičného prostredia s cieľom podnietiť viac európskych investícií do leteckého priemyslu EÚ a zvýšiť konkurencieschopnosť tohto odvetvia a jeho význam pre hospodárstvo, a tým podporiť celkový hospodársky rast a vytváranie nových pracovných miest“.

1.2. EHSV prízvukuje, že kvalitné vykonávanie stratégie EÚ v oblasti letectva má kľúčový význam pre to, aby bolo civilné letectvo EÚ úspešné. Rýchlo sa meniace vnútorné a vonkajšie podmienky, viacrozmerný vývoj trhu, narastajúci tlak na ľudí a spoločnosti, narastajúca konkurencia vnútri aj mimo EÚ, nové prevratné technológie a rýchlo napredujúca digitalizácia – to je iba niekoľko z výziev, ktoré sa musia riešiť pri vykonávaní stratégie EÚ v oblasti letectva. Ako EHSV predpovedal vo svojom stanovisku na tému Balík opatrení v oblasti letectva I ⁽²⁾, stratégia zvýšila politický profil civilného letectva v rámci agendy EÚ a toto postavenie si musí udržať. EHSV v tejto súvislosti vyjadruje uznanie Komisii za jej vytrvalosť pri podpore celosvetovo uznávaného a implementovaného systému dekarbonizácie leteckej dopravy. Podobne je potrebné viac než kedykoľvek predtým presadzovať účinný odvetvový sociálny dialóg tak na úrovni EÚ, ako aj na vnútroštátnej úrovni. EHSV opätovne odkazuje na svoje stanovisko na tému Sociálny damping v európskom civilnom letectve ⁽³⁾ a naliehavo vyzýva Komisiu, aby zvážila účinné nápravné opatrenia s cieľom riešiť tento problém.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 389, 21.10.2016, s. 86.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 389, 21.10.2016, s. 86.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 13, 15.1.2016, s. 110.

1.3. EHSV podporuje duálny prístup Komisie, pokiaľ ide o zabezpečenie spravodlivej medzinárodnej hospodárskej súťaže, ktorý na jednej strane sprísňuje jednostranný nástroj na ochranu záujmov EÚ v oblasti letectva [návrh nariadenia o ochrane hospodárskej súťaže v leteckej doprave a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 868/2004, ďalej len návrh Komisie, ktorým sa reviduje nariadenie (ES) č. 868/2004] a na strane druhej sa snaží o získanie mandátov na rokovanie o nových dohodách s tretími krajinami, pokiaľ ide o prístup na trh spolu so snahou o dosiahnutie konsenzu o spôsobe, ako by sa mala zachovať spravodlivá hospodárska súťaž. EHSV je aj naďalej presvedčený, že rovnaké podmienky možno udržateľným spôsobom zaručiť iba vtedy, ak aj tretie krajiny rešpektujú základné zásady pracovnoprávnej ochrany uvedené v normách Medzinárodnej organizácie práce (MOP), ako aj normy ochrany spotrebiteľov a environmentálne normy. Návrh Komisie, ktorým sa reviduje nariadenie (ES) č. 868/2004, rieši mnoho nedostatkov nariadenia (ES) č. 868/2004 v jeho súčasnej podobe. Vytvorenie fungujúceho sociálneho dialógu by sa však malo stať integrálnou súčasťou vzájomne dohodnutého ustanovenia o „spravodlivej hospodárskej súťaži“ v medzinárodných dohodách Európskej únie o službách leteckej dopravy. EHSV v plnej miere podporuje snahy Komisie o získanie ďalších mandátov na začatie rokovaní o nových komplexných dohodách v oblasti leteckej dopravy a vyzýva na urýchlené a účinné ukončenie prebiehajúcich rokovaní.

1.4. Výkladové usmernenia pre ustanovenia týkajúce sa vlastníctva a kontroly ponúkajú zreteľnejšie vysvetlenia o príslušných ustanoveniach nariadenia (ES) č. 1008/2008 v snahe pomôcť členským štátom a ostatným zainteresovaným stranám v ich prebiehajúcim vykonávaní. Výbor sa však domnieva, že sa tieto usmernenia nezameriavajú dostatočne na zmeny, ktoré sa dejú na trhu, ani na prevratné a štrukturálne výzvy, ktorým bude európske letectvo čeliť v krátkodobom a strednodobom horizonte. Ak sa má stratégia EÚ v oblasti letectva implementovať dôkladne, EHSV odporúča vypracovať hodnotenie vplyvu na základe viacerých scenárov s cieľom pripraviť podklady pre podloženú analýzu otázky vlastníctva a kontroly.

1.5. Výbor schvaľuje navrhované výkladové usmernenia týkajúce sa záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uvedené v nariadení (ES) č. 1008/2008, zároveň však konštatuje, že dlhodobý vývoj na trhu – vrátane narastajúcej potreby lepšej prepojenosti členských štátov na okraji EÚ alebo prepojenosti s malými domácimi trhmi – si bude vyžadovať ďalšiu hĺbkovú hospodársku a spoločenskú analýzu toho, ako lepšie poskytovať trvalo udržateľné spojenie medzi ich hlavnými letiskami a hlavnými destináciami v EÚ a lepšie tak reagovať na požiadavky cestujúcich. Budú potrebné ďalšie politické diskusie o tejto problematike, pričom sa zohľadní aj ukazovateľ prepojenosti vypracovaný manažérom siete a teraz dostupný už aj na webovom sídle Európskej komisie.

1.6. Výbor zastáva názor, že nariadenie (ES) č. 1008/2008 je potrebné rozsiahlo zrevidovať. Vzhľadom na jeho zásadný význam pre odvetvie je nevyhnutné, aby proces revízie zahŕňal aj spätnú väzbu od všetkých zainteresovaných strán – vrátane zástupcov občianskej spoločnosti – a aby umožnil realizáciu dlhodobej vízie civilného letectva EÚ stanovenú v stratégii EÚ v oblasti letectva. Za predpokladu, že Komisia vykoná rozsiahlu analýzu, ktorú potvrdí verejná konzultácia, bude v najlepšom záujme EÚ, aby Komisia v prebiehajúcim funkčnom období navrhla revíziu nariadenia (ES) č. 1008/2008.

1.7. EHSV sa domnieva, že na úrovni EÚ už manažér siete⁽⁴⁾ začal proces zmierňovania narušení manažmentu letovej prevádzky. Okrem toho sociálni partneri už majú nástroje na zníženie akéhokoľvek vplyvu, keďže sa uplatňujú vzájomne. EHSV opätovne potvrdzuje, že štrajky patria medzi základné práva pracujúcich a že na právo na štrajk sa zmluvy EÚ nevzťahujú⁽⁵⁾. V súlade so zásadou subsidiarity spadá do kompetencie členských štátov rozhodnúť o tom, ako sa bude toto právo uplatňovať. Sociálni partneri okrem toho vypracovali súbor opatrení, ktoré by sa mohli spoločne uplatňovať s cieľom znížiť riziko kolektívnych akcií (tzv. Toolbox⁽⁶⁾). EHSV víta túto iniciatívu ako účinný prístup vhodný na to, aby sa v čo najväčšej miere zabránilo narušeniu letovej prevádzky. Pasažieri a občania Európy budú v konečnom dôsledku z tohto prístupu profitovať.

⁽⁴⁾ Manažér siete je riaditeľstvo v rámci orgánu Eurocontrol, ktoré je zodpovedné za plánovanie kapacity siete. Musí zabezpečiť, aby bola v každodennom fungovaní paneurópskej siete dostupná kapacita letovej prevádzky a aby sa využívala čo najlepšie. Preto úzko spolupracuje s členskými štátmi a ich vnútroštátnymi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.

⁽⁵⁾ Článok 153 ods. 5 ZFEÚ.

⁽⁶⁾ ATCEUC, CANSO a ETF (2016): *Toolbox for successful social dialogue in air traffic management* (Súbor nástrojov pre úspešný sociálny dialóg v odvetví manažmentu letovej prevádzky), dostupné v angličtine na adrese: <http://www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45567/Brochure%20ETF%20Toolbox%20March%202016.pdf>.

1.8. V záujme účinnej implementácie stratégie EÚ v oblasti letectva treba vniesť do politickej diskusie názory organizovanej občianskej spoločnosti, ktoré sa týkajú politických, sociálnych, hospodárskych a environmentálnych dôsledkov týchto iniciatív. EHSV, ako už pri viacerých príležitostiach spomenul, je pripravený aktívne sa zapájať do tohto procesu. Je tiež mimoriadne dôležité, aby ďalšia legislatívna práca na návrhu revízie nariadenia (ES) č. 868/2004 postupovala v Európskom parlamente aj v Rade rýchlo, aby sa dali účinne riešiť narušenia medzinárodnej hospodárskej súťaže.

1.9. EHSV opakovane zdôrazňuje pozíciu, ktorú prijal v rámci stanoviska Balík opatrení v oblasti letectva I⁽⁷⁾, kde sa odporúča, aby „začlenenie zainteresovaných strán do vykonávania stratégie bolo sprevádzané štruktúrovaným a konkrétnym vysvetlením spôsobu vykonávania stratégie“. Stále je však potrebné vypracovať plán a podrobne rozpracovať, „ako Komisia osloví zainteresované strany a širokú verejnosť s cieľom zabezpečiť túto dôležitú účasť. Mobilizovať všetky zainteresované strany v oblasti letectva, ktoré sa spoločne podieľajú na vykonávaní stratégie, je problematické, ale potrebné.“

2. Úvod

2.1. Oznámenie Komisie COM (2017) 286 – Letectvo: Otvorená a prepojená Európa (ďalej len „oznámenie“) uverejnené 8. júna 2017 nadväzuje na Stratégiu v oblasti letectva pre Európu⁽⁸⁾ (stratégia EÚ v oblasti letectva), ktorú Európska komisia spustila v decembri 2015 a ktorá stanovuje program cielenej diskusie vedenej v rámci odbornej komunity civilného letectva o potrebných kľúčových prvkoch holistickej politiky v oblasti letectva a spôsoboch, ako ju najlepšie vykonávať.

2.1.1. Stratégia EÚ v oblasti letectva má „oživiť európske hospodárstvo, posilniť jeho priemyselnú základňu a upevniť jeho celosvetové vedúce postavenie v oblasti letectva a zároveň riešiť environmentálne a klimatické otázky, čím priamo prispieva k dosahovaniu strategických priorít Komisie“⁽⁹⁾. Zohľadnením ekonomických, právnych, environmentálnych, politických a sociálnych aspektov letectva sleduje Komisia holistický prístup k letectvu a navrhuje ciele, ktoré by pomohli riešiť problémy na trhu EÚ, ako aj na medzinárodných leteckých trhoch. Konkrétnejšie výsledky realizácie stratégie EÚ v oblasti letectva sa zatiaľ ešte neprejavili.

2.2. EHSV je v posledných rokoch veľmi aktívne zapojený do rozvoja politiky EÚ v oblasti civilného letectva. V snahe zabezpečiť širšie zapojenie občianskej spoločnosti do rôznych politík týkajúcich sa civilného letectva EÚ organizoval mnoho verejných vypočutí, konferencií, ako aj bilaterálnych a multilaterálnych podujatí. Vybudoval tak silnú sieť zainteresovaných strán z občianskej spoločnosti EÚ s cieľom aktívne reagovať na nadchádzajúce návrhy Komisie a umožniť občianskej spoločnosti zapojiť sa do riešenia tejto veľmi dôležitej a citlivej témy a posilniť jej postavenie v tomto ohľade.

2.2.1. Komisia sa 2. marca 2015 rozhodla konzultovať s výborom otázku integrovanej politiky EÚ v oblasti leteckej dopravy. Viacero odporúčaní uvedených v stanovisku EHSV na túto tému⁽¹⁰⁾ (september 2015) bolo zahrnutých do konečného návrhu Komisie. Po zverejnení stratégie EÚ v oblasti letectva vyjadril výbor návrhu Komisie výraznú podporu prostredníctvom svojho stanoviska Balík opatrení v oblasti letectva I⁽¹¹⁾ (február 2016).

2.3. Súčasné oznámenie Komisie je venované veľmi komplikovaným otázkam, z ktorých každá má viaceré politické, právne a hospodárske dôsledky. Komisia uviedla okrem iných aj tieto otázky v prílohe⁽¹²⁾ k stratégii v oblasti letectva ako neoddeliteľné súčasti „akčného plánu“ na dosiahnutie hlavných strategických cieľov.

2.4. Zo štyroch opatrení navrhnutých v oznámení je jedno legislatívnym návrhom. Zvyšné tri predstavujú usmernenia nezáväzného právneho charakteru. Spolu ide o:

— nový návrh nariadenia o ochrane hospodárskej súťaže v leteckej doprave, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 868/2004,

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ C 389, 21.10.2016, s. 86.

⁽⁸⁾ COM(2015) 598 final.

⁽⁹⁾ COM(2017) 286 final, strana 2.

⁽¹⁰⁾ Ú. v. EÚ C 13, 15.1.2016, s. 169.

⁽¹¹⁾ Ú. v. EÚ C 389, 21.10.2016, s. 86.

⁽¹²⁾ COM(2015) 598 final.

- výkladové usmernenia o pravidlách zodpovednosti a kontroly leteckých dopravcov EÚ, ktoré sú súčasťou nariadenia (ES) č. 1008/2008,
- výkladové usmernenia týkajúce sa pravidiel pre záväzky služby vo verejnom záujme, ktoré sú súčasťou nariadenia (ES) č. 1008/2008, a
- pracovný dokument útvarov Komisie *Practices favouring Air Traffic Management Service Continuity* ⁽¹³⁾.

3. Legislatívny návrh: nové nariadenie, ktoré nahrádza nariadenie (ES) č. 868/2004 (návrh revízie)

3.1. V dokumentoch, ktoré vydala Komisia spoločne s oznámením, sa uvádza, že je potrebné viac chrániť letecké spoločnosti z EÚ pred praktikami konkurentov pochádzajúcich z krajín mimo EÚ, ktoré majú narušovať spravodlivú hospodársku súťaž na trhu. Hlavné organizácie v sektore leteckých dopravcov EÚ žiadajú Komisiu, aby podnikla rozhodné kroky na riešenie podľa nich chýbajúceho riadneho prístupu k leteckým dopravcom pochádzajúcim z krajín mimo EÚ, v ktorých neexistujú riadne pravidlá spravodlivej hospodárskej súťaže. Sociálni partneri vyjadrili dve podobné požiadavky na základe nedodržiavania porovnateľných sociálnych a pracovných noriem. Komisia zaujala správnu pozíciu vo veci týchto dôrazných požiadaviek predložením nového návrhu nariadenia.

3.2. V prípadoch, keď sú prepojenosť a hospodárska súťaž Únie ohrozené, musí byť Únia schopná účinne konať s cieľom zabezpečiť, aby na medzinárodných trhoch leteckej dopravy nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže, a neboli poškodzované záujmy odvetvia letectva EÚ a práva a záujmy spotrebiteľov boli zabezpečené a posilnené v súlade s legislatívou EÚ týkajúcou sa práv spotrebiteľov a cestujúcich. Nariadenie (ES) č. 868/2004 bolo určené na riešenie týchto problémov prostredníctvom jednostranných opatrení EÚ.

3.3. Ukázalo sa, že nariadenie (ES) č. 868/2004 má mnoho vážnych nedostatkov ⁽¹⁴⁾: používa nástroje, postupy a kritériá vychádzajúce z obchodného práva, pričom medzinárodný trh v oblasti leteckej dopravy je regulovaný dohodami o leteckých dopravných službách. Práve pre tieto svoje nevhodné sankcie bolo podrobené kritike aj nariadenie (ES) č. 868/2004 a bolo označené za „bezzubého tigra“.

3.4. Revízia alebo nahradenie nariadenia (ES) č. 868/2004 bolo spoločným cieľom Rady a Komisie. Európsky parlament tiež žiadal o revíziu tohto nariadenia.

3.5. O návrhu na zlepšenie ochrany proti subvencovaniu a nekalým cenovým praktikám sa so zainteresovanými stranami viedli konzultácie. Zainteresované strany boli konzultované aj pokiaľ ide o návrh stratégie EÚ v oblasti letectva vypracovaný Komisiou. Komisia na základe týchto konzultácií navrhla ako najlepší spôsob na riešenie identifikovaných problémov integrovaný prístup. Začlenenie troch vzájomne sa dopĺňajúcich pilierov (medzinárodné rokovania, doložky o spravodlivej hospodárskej súťaži v medzinárodných dohodách, ako aj revízia nariadenia (ES) č. 868/2004), ktoré sa navzájom posilňujú a vytvárajú synergie, umožňuje efektívne chrániť prepojenosť EÚ a podporuje otvorenú a spravodlivú hospodársku súťaž medzi všetkými leteckými dopravcami.

3.6. Taktiež sa očakáva, že tento prístup prinesie hospodársky úžitok, pretože umožňuje leteckým spoločnostiam z EÚ súťažiť s leteckými dopravcami z tretích krajín za spravodlivých podmienok, pričom budú z neho ťažiť aj letiská v EÚ a cestujúci prostredníctvom zvýšeného objemu dopravy a lepšieho výberu.

3.7. V návrhu Komisie, ktorým sa reviduje nariadenie (ES) č. 868/2004, sa navrhuje splnomocniť Komisiu, aby konala rozhodným spôsobom ako hlavná inštitúcia EÚ zabezpečujúca plnenie medzinárodných záväzkov tretími krajinami, a to v rámci ustálených právnych predpisov EÚ a zásad transparentnosti, subsidiarity a proporcionality. Navrhnuté zmeny zjednodušujú proces a podnecujú dotknuté zmluvné strany, aby vždy, keď je to možné, riešili konflikty prostredníctvom postupu vzájomného urovnania sporov. Ak by bol návrh Komisie prijatý, účinne by riešil nedostatky platného nariadenia (ES) č. 868/2004.

⁽¹³⁾ SWD(2017) 207 final.

⁽¹⁴⁾ Štúdia vypracovaná pre Európsku komisiu v apríli 2013 268/2004 – A Case for Better Regulation (Potreba lepších právnych predpisov).

3.7.1. Niekoľko otázok však zostáva stále nezodpovedaných, predovšetkým to, aké opatrenia by mohla Komisia prijať s cieľom zabezpečiť, že tretie krajiny budú dodržiavať medzinárodné záväzky⁽¹⁵⁾.

3.7.2. Ďalším problémom, ktorý uviedli zainteresované strany, je nečinnosť v prípadoch, keď tretia strana nedodržuje základné zásady ochrany pri práci stanovené v normách MOP alebo keď sa porušujú normy v oblasti ochrany spotrebiteľa, prípadne životného prostredia. Vzhľadom na holistický prístup, ktorý presadzuje Komisia, je dôležité zdôrazniť, že s cieľom brániť záujmy zamestnancov a spotrebiteľov sa musí zabezpečiť vyvážený postoj medzi prístupom k voľnému trhu typu WTO a udržateľnou medzinárodnou hospodárskou súťažou.

3.7.3. Návrh Komisie, ktorým sa reviduje nariadenie (ES) č. 868/2004, ponúka iný prístup k riešeniu deformácie na trhu. Komisia by mohla konať vo forme odstraňovania nekalých trhových praktík škodiacich jednotlivým leteckým spoločnostiam, ak by sa poskytli zjavné dôkazy o existencii takýchto praktík a ak by tieto praktiky mali kauzálny a negatívny vplyv na jednu alebo viacero leteckých spoločností. Členské štáty a letecké spoločnosti takisto môžu podať sťažnosť.

3.7.4. Z hľadiska toho, aby návrh Komisie, ktorým sa reviduje nariadenie (ES) č. 868/2004, pôsobil ako urýchľovač dobrovoľného riešenia konfliktov, je zásadné, aby boli sankcie, pokiaľ sú uložené, pre tretiu stranu citeľné. Návrh Komisie tak ponúka opatrenia ako pozastavenie koncesíí, poskytovania služieb alebo iných práv tretej krajiny, ak to nevedie k porušeniu dohôd s treťou krajinou o leteckých službách alebo medzinárodných záväzkov⁽¹⁶⁾.

3.8. Preto možno tvrdiť, že návrh Komisie vo svojej súčasnej verzii účinne rieši hlavné výhrady voči nariadeniu (ES) č. 868/2004, avšak na to, aby návrh Komisie, ktorým sa reviduje nariadenie (ES) č. 868/2004, dosiahol želaný účinok vo forme odradenia tretích krajín alebo dopravcov z tretích krajín od narušania hospodárskej súťaže v medzinárodnej leteckej doprave, sa javí ako nevyhnutné bližšie objasniť opatrenia, ktoré na tento účel Komisia môže podniknúť, ako aj širší prístup, o ktorom by sa malo uvažovať pri vymedzení pojmu „nespravodlivá“ hospodárska súťaž.

3.9. Prístupu Komisie sa vyjadruje podpora, mohli by sa však sprísniť niektoré detaily, aby sa zabezpečila účinnosť revidovaného nariadenia: dĺžka trvania šetrenia by sa mala skrátiť a nemalo by byť umožnené zastaviť prešetrovania bez udania dostatočného dôvodu – ako napríklad dohoda so stranami o nápravných opatreniach a ich vykonávaní. Mal by existovať aj systém dočasného riešenia.

3.10. V snahe ochrániť letecký priemysel EÚ od nečestnej konkurencie, ktorú predstavujú prevádzkovatelia v tretích krajinách EHSV trvá na tom, že novým revidovaným nariadením, ktoré nahradí platné nariadenie, sa musí ponúknuť viac než len zvýšená ochrana pred subvencovaním a nekalými cenovými praktikami a musí sa rozpoznať, že je potrebné riešiť vhodnou medzinárodnou formou problém pracovných podmienok, ktorými sa porušujú dohovory MOP.

4. Nelegislatívne návrhy

4.1. Výkladové usmernenia o vlastníctve a pravidlách kontroly

4.1.1. EHSV vo svojom najnovšom stanovisku o stratégii EÚ v oblasti letectva⁽¹⁷⁾ súhlasil s tým, že hlavným cieľom stratégie by mala byť podpora celkového hospodárskeho rastu a vytvárania nových pracovných miest. Európske letecké spoločnosti potrebujú pre svoj rast prístup k investíciám vrátane zahraničných investícií. Je však potrebné zvážiť skutočnosť, že niektoré vlády mimo EÚ využívajú investície ako strategické nástroje spôsobom, ktorý je potenciálne nezlučiteľný s duchom a znením nariadenia (ES) č. 1008/2008.

⁽¹⁵⁾ Príkladom takejto nekalej praktiky by mohla byť situácia, keď hospodárska mocnosť v tretej krajine na svojich hlavných letiskách dopravcom z EÚ fakticky zamietne prístup ku komerčne atraktívnym prevádzkovým intervalom (tzv. „slotom“).

⁽¹⁶⁾ COM(2017) 289, článok 13

⁽¹⁷⁾ Ú. v. EÚ C 389, 21.10.2016, s. 86.

4.1.2. Podľa súčasných pravidiel EÚ pre zahraničné letecké spoločnosti nemôžu ich investície presiahnuť 49 % vlastníctva⁽¹⁸⁾. Okrem toho musí účinné riadenie spoločnosti zostať v rukách členského štátu Európskej únie alebo v rukách ich štátnych príslušníkov⁽¹⁹⁾. V uplynulých rokoch na základe tohto pravidla preskúmali licenčné úrady členských štátov a Komisia viacero zahraničných investícií⁽²⁰⁾.

4.1.3. Výkladové usmernenia o vlastníctve a kontrole nemenia existujúce pravidlá týkajúce sa týchto dvoch záležitostí, ale vysvetľujú rôzne procedurálne aspekty. Okrem toho stanovujú aj to, ktoré investičné programy sú akceptovateľné v prípade, že letecké spoločnosti plánujú pokračovať v prevádzke na základe svojich licencií vydaných v EÚ.

4.1.4. Viacero prípadov minoritných akvizícií zo strany leteckých spoločností mimo EÚ viedlo ku kontroverznej diskusii o tom, či sa takto neporušujú ustanovenia o vlastníctve a kontrole v nariadení (ES) č. 1008/2008. Poskytujú informácie o zásadných zmenách, ktoré sa uskutočňujú v medzinárodnej leteckej doprave⁽²¹⁾. Hoci EHSV víta navrhované výkladové usmernenia o vlastníctve a kontrole, domnieva sa, že je dôležité nielen zvažovať to, ako vykladať súčasné ustanovenia, ale skôr rozhodnúť, či ich v kontexte súčasných a predvídateľných trhových trendov netreba podrobiť revízii. V tomto kontexte je poskytovanie investičných príležitostí na základe reciprocity jedným z najdôležitejších postupov, ktorý by sa mal uplatniť. EHSV odporúča vypracovať posúdenie vplyvu podľa viacerých scenárov vývoja s cieľom zhodnotiť vplyv trhového vývoja na európsku konkurencieschopnosť v strednodobom a dlhodobom horizonte. To by umožnilo podloženú analýzu otázky vlastníctva a kontroly.

4.2. *Výkladové usmernenia týkajúce sa záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.*

4.2.1. V rámci EÚ sa uznala potreba riešiť prípady, v ktorých nedostatočný dopyt alebo zlyhanie trhu bránia na určitých trasách a vzhľadom na osobitné podmienky v zabezpečení dostatočného počtu letov na uspokojenie potrieb miestnych komunít. V takýchto prípadoch môžu záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme – povolené za veľmi špecifických podmienok stanovených v nariadení (ES) č. 1008/2008 – zaručiť dobrú prepojenosť okrajových alebo rozvíjajúcich sa regiónov so zvyškom Európy.

4.2.2. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme využívajú členské štáty na zabezpečenie vnútroštátneho spojenia do a z regiónov s nedostatočným prepojením. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa podrobia posúdeniu nevyhnutnosti, v ktorom sa zohľadnia požiadavky proporcionality⁽²²⁾, výpomoc iných druhov dopravy, ceny leteniek a podmienky, ako aj kombinovaný efekt leteckých dopravcov, ktorí prevádzkujú alebo zamýšľajú prevádzkovať túto trasu⁽²³⁾.

4.2.3. Existujúce pravidlá týkajúce sa záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sa nie vždy vykonávali jednotne, čo mohlo narušiť spojenie i hospodársku súťaž na niektorých trasách. Členské štáty nastolili otázky o obsahu procesných ustanovení usmernení týkajúcich sa záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

4.2.4. V usmerneniach pre záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa vymedzuje navrhovaná metodika, podľa ktorej sa má Komisia riadiť pri posudzovaní akýchkoľvek záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Týkajú sa všetkého od ustanovenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a príslušných procesov po vysvetlení, pokiaľ ide o výhradné koncesie na služby a náhrady (v súvislosti s pravidlami štátnej pomoci).

4.2.5. Usmernenia pre záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme prispievajú k transparentnejšiemu a jednotnejšiemu vykonávaniu a presadzovaniu existujúcich ustanovení nariadenia (ES) č. 1008/2008. EHSV však žiada Komisiu, aby dôsledne zobrala do úvahy jeho stanovisko na tému Uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na poskytovanie náhrad za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (rozhodnutie 2012/21/EÚ)⁽²⁴⁾, v ktorom sa naliehavo žiada, aby bola požiadavka pre národné vlády a miestne samosprávy v súvislosti s dodržiavaním záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo

⁽¹⁸⁾ Nariadenie (ES) č. 1008/2008, článok 4 písm. f) (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

⁽¹⁹⁾ Nariadenie (ES) č. 1008/2008, článok 4 písm. f) (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

⁽²⁰⁾ SWD(2017) 207 final, s. 4.

⁽²¹⁾ Príklad: minoritná akvizícia Air Berlin zo strany Etihad Airways ako súčasť stratégie vytvorenia silného partnerstva medzi niekoľkými európskymi leteckými spoločnosťami a Etihad Airways.

⁽²²⁾ Záväzkov voči potrebám regiónu v oblasti hospodárskeho rozvoja.

⁽²³⁾ Článok 16 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1008/2008 (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

⁽²⁴⁾ Ú. v. EÚ C 345, 13.10.2017, s. 45.

verejnom záujme a podávaním správ menej zaťažujúca, obzvlášť v prípadoch, keď je v záujme podpory sociálne nevyhnutných, ale hospodársky neživotaschopných leteckých služieb evidentne potrebný verejný zásah (napr. s cieľom dosiahnuť spojenie so vzdialenými oblasťami, ostrovmi, atď.). Zároveň treba pri poskytovaní verejnej podpory zväziť dodržiavanie sociálnych noriem.

4.2.6. Členské štáty na periférii EÚ alebo s malými domácimi trhmi sa stretávajú s narastajúcimi problémami pri zabezpečovaní nielen domácich spojení, ale aj pokiaľ ide o prepojenie ich hlavných letísk s kľúčovými destináciami v EÚ i mimo nej. Otázkou teda nezostáva len jasnosť právnych predpisov, ale aj to, ako hospodársky a politicky zaistiť dostatočnú prepojenosť s okrajovými destináciami v Európe a lepšie tak reagovať na potreby cestujúcich. Dotknuté členské štáty sa snažia o trvalo udržateľné a spoľahlivé letecké služby, aby sa zaistila stabilita v dlhodobom plánovaní bez ohľadu na prípadné alternatívne náklady, ktoré vznikajú prevádzkujúcemu dopravcovi.

4.2.7. Ukazovateľ prepojenosti by mal poskytnúť prehľad o tom, či by boli odôvodnené takéto širšie prístupy k záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme, pri prípadnom zabezpečení vyššieho hospodárskeho rastu. Z dlhodobého hľadiska by však bolo možné diskutovať o tom, či ustanovenia v usmerneniach pre záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme môžu zostať relevantné a účinné na rýchlo sa meniacom trhu leteckej dopravy.

4.3. Kontinuita manažmentu letovej prevádzky

4.3.1. Letecké navigačné služby majú zásadnú úlohu v zabezpečení spoľahlivej leteckej prepojenosti, pričom zaručujú bezpečné fungovanie toku letovej prevádzky. Európsky systém manažmentu letovej prevádzky (ATM) musí v najrušnejších obdobiach roka riadiť viac než 30 000 letov denne. Pracovníci plnia zásadnú úlohu vo vykonávaní týchto služieb ATM. V Európe ako celku zamestnáva tento sektor 56 300 ľudí: 17 370 kontrolórov letovej prevádzky a 38 930 iných zamestnancov pracuje v odvetví leteckých navigačných služieb. Práca v tomto odvetví si vyžaduje nielen najnovšie vybavenie, ale aj veľmi vysoké profesionálne a osobné zručnosti. Účinnosť a odolnosť systému ATM sa v poslednom období výrazne zlepšila a bola schopná vyrovnať sa so 68 % nárastom objemu dopravy za 20 rokov – z 5,8 milióna letov v roku 1995 na 9,74 milióna v roku 2014. Toto zvýšenie účinnosti, za súčasného zachovania najvyšších bezpečnostných noriem, sa podarilo dosiahnuť len vďaka veľkému úsiliu všetkých zainteresovaných strán v reťazci tvorby hodnôt v sektore leteckej dopravy o zachovanie koncepcie jednotného európskeho leteckého priestoru.

4.3.2. V priebehu verejného vypočutia na tému „Kontinuita manažmentu letovej prevádzky v otvorenej a prepojenej Európe“, ktoré organizoval EHSV, načrtol manažér siete proces, ktorý bol zavedený na to, aby sa minimalizovali vplyvy akéhokoľvek typu narušenia v Európe. Tieto opatrenia si vyžadujú zapojenie poskytovateľov leteckých navigačných služieb, leteckých spoločností a členských štátov. Ukázali sa byť veľmi účinným prostriedkom na zníženie vplyvu narušení na cestujúcich.

4.3.3. Jedným z možných dôvodov narušenia sú kolektívne akcie v leteckom sektore. Štrajky patria medzi základné práva pracujúcich a na právo na štrajk sa zmluvy EÚ nevzťahujú⁽²⁵⁾. Je teda úlohou členského štátu vymedziť, akým spôsobom je možné uplatňovať právo na štrajk a väčšina členských štátov má osobitné právne predpisy a regulácie stanovujúce podmienky uplatňovania práva na štrajk v sektore ATM, ako aj v každej inej časti hodnotového reťazca leteckej dopravy EÚ.

4.3.4. Súbor nástrojov pre úspešný sociálny dialóg v odvetví ATM⁽²⁶⁾, na ktorom sa dohodli sociálni partneri, je dobrým príkladom efektívneho prístupu k vytvoreniu mechanizmov, ktoré minimalizujú riziko narušenia. Tieto opatrenia sa uplatňujú na základe vzájomnej dohody. EHSV víta návrh sociálnych partnerov rozšíriť ho aj na ďalších signatárov a je otvorený možnosti zapojiť sa do tejto iniciatívy.

5. Ostatné návrhy

5.1. Komisia v rámci snahy odstrániť postupy, ktoré negatívne ovplyvňujú hospodársku súťaž – a popri svojom návrhu nového nariadenia č. 868 – nabáda k tomu, aby sa do komplexných dohôd s tretími krajinami v oblasti letectva zahrnuli aj všeobecnejšie pravidlá hospodárskej súťaže⁽²⁷⁾. Naliehavo žiada Radu, aby ju poverila začatím rokovaní o ďalších takýchto dohodách s Bahrajnom, Čínou, Kuvajtom, Mexikom, Ománom a Saudskou Arábiou. Komisia taktiež, celkom správne, trvá na bezodkladnom podpísaní komplexnej dohody EÚ v oblasti letectva s Ukrajinou.

⁽²⁵⁾ Článok 153 ods. 5 ZFEÚ.

⁽²⁶⁾ <http://www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45567/Brochure%20ETF%20Toolbox%20March%202016.pdf>.

⁽²⁷⁾ SWD(2017) 182 final, 3.4.4.

5.2. V prvej takejto komplexnej dohode svojho druhu (dohoda o leteckej doprave – ATA), ktorú uzavreli EÚ a Spojené štáty (v roku 2007), sa v rámci boja proti nekalej hospodárskej súťaži ustanovuje spolupráca regulačných orgánov hospodárskej súťaže, čím sa vytvoril rámec pre koordináciu. Článok 14 ATA sa zameriava na opatrenie v spojitosti so štátnymi subvenciami a štátnou podporou⁽²⁸⁾ a obsahuje aj ustanovenia, ktorými sa spoločnému výboru ATA udeľuje právo na riešenie potenciálnych sporov, a to vrátane možnosti použiť nestranné arbitrážne konanie. Hlavný prínos takýchto komplexných dohôd spočíva v zbližovaní právnych predpisov v mnohých kľúčových oblastiach (bezpečnostné normy, certifikáty a licencie, ako aj citlivá oblasť bezpečnosti). Pridaná hodnota sa takisto objavuje v kontexte štátnej pomoci a štátnej podpory.

5.3. Doposiaľ bola podpísaná komplexná dohoda v oblasti letectva ešte s Kanadou. O dohode s Brazíliou sa v súčasnosti rokuje a EÚ uzavrela rokovania s Izraelom, Jordánskom, Marokom, Moldavskom a Gruzínskom. Prebiehajú rokovania s Austráliou a Novým Zélandom. Po tom ako Rada v roku 2016 udelila ďalšie poverenia, sa začali rokovania so Združením národov juhovýchodnej Ázie, Katarom, Spojenými arabskými emirátmi a Tureckom. Otázka ustanovení týkajúcich sa spravodlivej hospodárskej súťaže je zakaždým súčasťou rokovaní⁽²⁹⁾.

5.4. Za predpokladu, že Komisia úspešne uzavrie dohody o leteckej doprave, na ktoré má v súčasnosti mandát, EHSV berie na vedomie úsilie Komisie o získanie ďalších mandátov na začatie rokovaní o nových komplexných dohodách o letectve a vyzýva na urýchléné a účinné rokovanie o dohodách, o ktorých sa už rokuje. Avšak postupy niektorých krajín a ich leteckých spoločností v pracovnoprávnej oblasti vyvolávajú znepokojenie a mohli by negatívne ovplyvniť spravodlivú hospodársku súťaž na trhu medzinárodnej leteckej dopravy. EHSV preto nalieha na Komisiu, aby zabezpečila, že s európskymi prevádzkovateľmi sa bude zaobchádzať spravodlivo a budú zaručené rovnaké podmienky. EHSV odporúča, aby Rada a Komisia uznali potrebu rokovať o adekvátnej záväznej sociálnej doložke v rámci všetkých dohôd v oblasti leteckej dopravy medzi EÚ a tretími krajinami.

V Bruseli 17. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

⁽²⁸⁾ Dohoda o leteckej doprave medzi EÚ a USA podpísaná 25. a 30. apríla 2007, článok 14.

⁽²⁹⁾ SWD(2017) 182 final, 2.2.1.3.

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru — Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie)

[COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD)]

(2018/C 197/10)

Spravodajca: **Jan SIMONS** (NL – I)

Konzultácia	Európsky parlament, 5.10.2017
	Rada Európskej únie, 10.10.2017
Právny základ	článok 91 ZFEÚ
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	4.1.2018
Prijaté v pléne	18.1.2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania	164/1/4
(za/proti/zdržalo sa)	

1. Závery

1.1. Výbor súhlasí s návrhmi Komisie, a to najmä s tými, ktoré upresňujú súčasné pravidlá, zabezpečujú poskytovanie lepších informácií cestujúcim a podporujú jednotné uplatňovanie práv cestujúcich v celej Európskej únii odstránením štátnych výnimiek. Okrem toho je opodstatnené doplnenie doložky o vyššej moci, vďaka ktorej je železničná doprava zrovnoprávnená s ostatnými druhmi dopravy.

1.2. Nové ustanovenie (článok 22 ods. 4 o pomoci v staniciach týkajúci sa osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou) však môže byť problematické. EHSV preto rozhodne odporúča doplniť do článku 22 ods. 4: „s výnimkou staníc bez personálu, na ktoré sa vzťahuje ods. 3“.

1.3. Výbor má tiež niekoľko návrhov na vylepšenie návrhu znenia. Sú sformulované v bode 4.3, na ktorý v záujme stručnosti odkazujeme.

2. Úvod

2.1. Ochrana práv cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy, a teda aj na železnici, sa ako cieľ EÚ uvádza už v bielej knihe o doprave z roku 2001. V roku 2009 nadobudlo účinnosť nariadenie o železničnej preprave prijaté v roku 2007 ⁽¹⁾.

2.2. V nariadení sa ustanovuje minimálna ochrana cestujúcich v železničnej preprave. Členským štátom, ich príslušným orgánom a železničným podnikom sa ukladá povinnosť uplatňovať tieto ustanovenia v praxi, aby sa zabezpečili práva cestujúcich. V tejto súvislosti je nariadenie (ES) č. 1371/2007 dôležitým nástrojom harmonizácie, ktorý by mal zabezpečiť zosúladenie práv všetkých cestujúcich v EÚ.

2.3. Podľa oznámenia Európskej komisie o právach cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy z roku 2011 ⁽²⁾, ktoré predstavuje európsku víziu pre cestujúcich, sa tieto práva opierajú o tri základné zásady: nediskriminácia; presné, včasné a dostupné informácie; okamžitá a primeraná pomoc.

⁽¹⁾ Nariadenie (ES) č. 1371/2007.

⁽²⁾ COM(2011) 898 final.

2.3.1. Uvádza sa v ňom aj desať kľúčových práv, ktoré sa vzťahujú na všetky druhy dopravy v EÚ a tvoria jadro práv cestujúcich:

1. právo na nediskrimináciu v prístupe k doprave;
2. právo na mobilitu;
3. právo na informácie;
4. právo na zrušenie cesty (náhrada celej ceny cestovného lístka);
5. právo na plnenie prepravnej zmluvy v prípade prerušenia cesty;
6. právo na poskytnutie pomoci;
7. právo na odškodnenie;
8. právo uplatniť zodpovednosť dopravcu za prepravu cestujúcich a ich batožiny;
9. právo na rýchly a dostupný systém vybavovania sťažností;
10. právo na úplné uplatňovanie a účinné presadzovanie právnych predpisov EÚ.

2.3.2. Práva cestujúcich v železničnej preprave upravené nariadením z roku 2007 zahŕňajú uvedených 10 základných práv cestujúcich, ktoré sa vzťahujú na všetky druhy dopravy.

2.3.3. Nariadenie poskytuje všetkým členským štátom značnú voľnosť pri uplatňovaní jeho ustanovení. Členské štáty môžu udeľovať rozsiahle výnimky z uplatňovania nariadenia. Hoci ide o dočasné výnimky platné maximálne 15 rokov, majú značný dosah na jednotné uplatňovanie nariadenia.

2.3.4. V súčasnosti len štyri členské štáty uplatňujú nariadenie v plnom rozsahu, pričom ostatných 24 členských štátov udelilo početné výnimky pre vnútroštátne, mestské, prímestské alebo regionálne služby železničnej dopravy. Rozsiahle uplatňovanie týchto výnimiek, hoci sú zákonné, narúša jednotné uplatňovanie a presadzovanie nariadenia (ES) č. 1371/2007. Cestujúci v železničnej preprave majú teda rôzne práva v rôznych členských štátoch.

2.3.5. Vo svojej správe o uplatňovaní nariadenia z roku 2013 ⁽³⁾ Komisia poukázala na určité problematické oblasti, ktoré sa potvrdili aj v posúdení vplyvu z rokov 2016/2017 ⁽⁴⁾.

2.4. Súdny dvor Európskej únie v roku 2013 rozhodol (vec C 509/11 ÖBB-Personenverkehr), že súčasný článok 17 nariadenia neumožňuje oslobodenie železničných podnikov od povinnosti poskytnúť cestujúcim náhradu za omeškanie spôsobené vyššou mocou. Tým sa železničná doprava odlišuje od iných druhov dopravy.

2.5. Napokon treba mať na pamäti, že tu ide len o železničné podniky, ktoré majú licenciu na základe smernice 95/18/ES, čiže sa to netýka električiek a metra. Návrh je založený na Jednotných právnych predpisoch pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožín (CIV).

3. Zhrnutie návrhu Komisie

3.1. Cieľom návrhu na prepracovanie je zaistiť rovnováhu medzi posilňovaním práv cestujúcich v železničnej doprave a znižovaním zaťaženia železničných podnikov.

3.2. Do roku 2020 sa zrušia výnimky pre diaľkové vnútroštátne služby. Pri doprave mimo EÚ sa v návrhu vyžaduje, aby členské štáty udeľovali výnimky, iba ak môžu preukázať, že sú cestujúci na ich území primerane chránení. V záujme právnej istoty v cezhraničných regiónoch sa nariadenie bude v plnej miere uplatňovať na mestské, prímestské a regionálne služby prevádzkované cezhranične.

⁽³⁾ COM(2013) 0587 final.

⁽⁴⁾ SWD(2017) 317 final.

3.3. V súlade s Dohovorom OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím (UNCPRD) sa posilňujú práva **osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou**. Členské štáty už nebudú môcť udeľovať výnimky z poskytovania pomoci a náhrady za poškodené mobilné pomôcky ⁽⁵⁾. Informácie sa musia poskytovať v prístupných formátoch, v súlade s požiadavkami navrhovanými v Európskom akte o prístupnosti ⁽⁶⁾. Železničný personál bude musieť byť náležite vyškolený.

3.4. Cestujúcim sa poskytnú **základné informácie** o ich právach pri rezervácii. Oznámenia informujúce cestujúcich o ich právach musia byť viditeľne umiestnené na staniciach i vo vlaku.

3.5. V súlade s *výkladovými usmerneniami* z roku 2015 ⁽⁷⁾ a so 4. železničným balíkom z roku 2016 ⁽⁸⁾ sa musia železničné podniky a predajcovia cestovných lístkov snažiť ponúkať priame cestovné lístky, pričom musia preukázať, že cestujúcich informovali, ak sa ich práva nevzťahujú na celú cestu.

3.6. V návrhu sa upresňujú zodpovednosti štátnych orgánov presadzovania práva aj v cezhraničných prípadoch a vyžaduje sa od nich účinná spolupráca.

3.7. Návrhom sa zavádza všeobecné ustanovenie o zákaze akejkoľvek formy **diskriminácie**, podobne ako pri ostatných druhoch dopravy.

3.8. Aby sa znížilo zaťaženie železničných podnikov, v návrhu sa povinnosť vypracovať pohotovostné plány ukladá aj prevádzkovateľom staníc a infraštruktúry.

3.9. Železničným podnikom sa umožňuje využitie práva na nápravu, ak bolo príčinou meškania pochybenie alebo nedbanlivosť tretej strany. Týmto opatrením sa práva cestujúcich v železničnej doprave zosúladujú s právami cestujúcich v leteckej doprave ⁽⁹⁾.

3.10. Aby železničné podniky nemuseli vyplácať náhrady v situáciách, ktoré nezapríčinili a ktorým nemohli predísť, v návrhu sa zavádza ustanovenie o vyššej moci, ktoré sa uplatňuje len vo veľmi výnimočných situáciách spôsobených mimoriadne nepriaznivými poveternostnými podmienkami a prírodnými katastrofami ⁽¹⁰⁾.

3.11. Nariadenie sa uvedie v prílohe k revidovanému nariadeniu o spolupráci pri ochrane spotrebiteľa ⁽¹¹⁾.

3.12. Návrh zahŕňa odkaz na dohovor COTIF (jednotné právne predpisy pre CIV), čím sa jeho pravidlá rozširujú na vnútroštátnu železničnú dopravu v EÚ.

4. Pripomienky

4.1. Výbor vo všeobecnosti súhlasí s návrhmi Komisie, najmä s návrhmi, ktoré upresňujú súčasné pravidlá, zabezpečujú poskytovanie lepších informácií cestujúcim a podporujú jednotné uplatňovanie práv cestujúcich v celej Európskej únii odstránením štátnych výnimiek. Okrem toho je opodstatnené doplnenie doložky o vyššej moci, vďaka ktorej je železničná doprava zrovnoprávnená s ostatnými druhmi dopravy.

4.2. Prepracovanie na základe platného právneho nástroja ⁽¹²⁾ nemusí byť nemenným pravidlom. Niekedy, najmä ak sa smernica v jednotlivých členských štátoch rôzne interpretuje a uplatňuje, je najvhodnejším riešením zvoliť iný právny nástroj, v danom prípade nariadenie. Tu ide už o nariadenie, jeho prepracovanie preto musí poskytnúť jasné pravidlá s jednotným uplatňovaním, ktoré sa nedajú interpretovať rôznymi spôsobmi, a doplniť ich o nové poznatky, čo sa do značnej miery podarilo. Nasledujúce pripomienky sa týkajú zvyšnej časti, ktorú treba dôslednejšie prepracovať.

⁽⁵⁾ COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD).

⁽⁶⁾ COM(2015) 615 final – 2015/0278 (COD).

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ C 220, 4.7.2015, s. 1.

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ L 352, 23.12.2016, s. 1.

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ L 46, 17.2.2004, s. 1.

⁽¹⁰⁾ SWD(2017) 318 final.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 283.

⁽¹²⁾ COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD).

4.3. Návrhy

4.3.1. Pre personál vlaku môže byť náročné rozpoznať cestujúcich s postihnutím, najmä keď sa teraz navrhuje zahrnúť do definície osôb so zníženou pohyblivosťou aj osoby s mentálnym a duševným postihnutím. Najmä v prípade podozrenia z podvodu to môže viesť ku kritickým situáciám a praktickým problémom. Tomuto hľadisku by sa mala potrebná pozornosť venovať aj v odbornej príprave zamestnancov (článok 26).

4.3.2. Zostávajúce výnimky pre **vnútroštátne diaľkové služby** by sa mali do roku 2024 naďalej postupne rušiť v súlade s požiadavkami platného nariadenia. Zrušenie výnimiek už v roku 2020, ako ho navrhuje Komisia, by pre niektoré členské štáty mohlo byť priskoré. Ak k tomu dôjde, mali by sa pre jednotlivé prípady nájsť vhodné riešenia, aby sa zaistil hladký prechod.

4.3.3. Minimálna náhrada za meškanie (článok 17 ods. 1) je viazaná na jeho minimálnu dĺžku, t. j. 60 minút. V praxi sú však známe prípady poskytnutia náhrady aj pri menšom meškaní. Táto možnosť by sa mala zachovať, a preto by sa mala v článku výslovne uviesť.

4.3.4. Pokiaľ ide o informácie, ktoré sa majú poskytovať, treba doplniť, že ak sa takmer určite dosiahne alebo presiahne minimálna dĺžka meškania, pri ktorej vzniká nárok na náhradu, táto skutočnosť sa oznámi cestujúcim a podľa možnosti sa im skutočne poskytnú príslušné formuláre na podanie žiadosti o náhradu.

4.3.5. Článok 22 upravuje pomoc na železničných staniciach. V odseku 3 sa stanovujú upravené pravidlá poskytovania pomoci v staniciach bez personálu. V navrhovanom novom článku 4 sa táto skutočnosť neprávom neberie do úvahy. Výbor odporúča v odseku 4 za posledné slovo „dopravy“ doplniť „s výnimkou staníc bez personálu, na ktoré sa vzťahuje odsek 3“.

V Bruseli 18. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

Príloha

k stanovisku Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Nasledujúce body stanoviska sekcie boli zamietnuté a nahradené pozmeňovacími návrhmi prijatými na plenárnom zhromaždení, získali však najmenej štvrtinu odovzdaných hlasov (článok 54 ods. 4 rokovacieho poriadku):

4.3.6. Niektoré z nových ustanovení návrhu môžu byť problematické, zavádzajúce, resp. mätúce, a jedno je dokonca protirečivé.

Výsledok hlasovania

Za: 73

Proti: 50

Zdržalo sa: 24

4.3.6.1. Napríklad právo zakúpiť prepravné doklady vo vlaku bez príplatku (článok 10 ods. 5) možno spochybníť v prípadoch, keď sa prepravné doklady vo vlaku vôbec nepredávajú a na stanici odchodu vlaku sú dostupné informácie o možnostiach kúpy prepravných dokladov, ktoré sa stanovujú v článku 10 ods. 2, 3 a 4.

Výsledok hlasovania

Za: 80

Proti: 51

Zdržalo sa: 13

4.3.6.2. Rovnako ustanovenie v článku 23 ods. 4, že pomoc musí byť vo vlaku k dispozícii po celý čas prevádzky služieb železničnej dopravy, môže byť problematické v prípadoch, keď vlaky bežne jazdia bez sprievodného personálu, na ktoré sa vzťahuje článok 23 ods. 2.

Výsledok hlasovania

Za: 91

Proti: 48

Zdržalo sa: 12

4.3.6.3. S cieľom vyhnúť sa zbytočným sporom a vzniku neprimeraných povinností EHSV dôrazne odporúča vypustiť článok 10 ods. 5 a článok 23 ods. 4.

Výsledok hlasovania

Za: 90

Proti: 48

Zdržalo sa: 14

Tento bod bol upravený tak, aby zohľadňoval pozmeňovacie návrhy, ktoré prijalo plenárne zhromaždenie.

1.2. Niektoré z nových ustanovení (navrhovaný článok 4 ods. 5 o zakúpení prepravných dokladov vo vlaku, článok 22 ods. 4 o pomoci v staniciach a článok 23 ods. 4 o pomoci vo vlaku, ktoré sa všetky týkajú osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou) však môžu byť problematické, zavádzajúce, resp. mätúce, a jedno si dokonca protirečí s predchádzajúcimi odsekmi uvedených článkov, ktoré hovoria o staniciach a vlakoch bez personálu. EHSV preto rozhodne odporúča vypustiť článok 10 ods. 5 a článok 23 ods. 4 a doplniť do článku 22 ods. 4: „s výnimkou staníc bez personálu, na ktoré sa vzťahuje ods. 3“.

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 726/2004, pokiaľ ide o umiestnenie sídla Európskej agentúry pre lieky

[COM(2017) 735 final – 2017/0328 (COD)]

(2018/C 197/11)

Konzultácia	Európsky parlament, 11.12.2017 Rada, 14.12.2017
Právny základ	článok 114, článok 168 ods. 4 písm. c) a článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
Príslušná sekcia	sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu
Prijaté v pléne	17.1.2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania	167/0/0
(za/proti/zdržalo sa)	

Keďže výbor usúdil, že návrh je uspokojivý a nie sú k nemu potrebné žiadne pripomienky, na svojom 351. plenárnom zasadnutí 17. a 18. januára 2018 (schôdza zo 17. januára 2018) jednomyselne rozhodol zaujať k predkladanému textu kladné stanovisko.

V Bruseli 17. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1093/2010, pokiaľ ide o sídlo Európskeho orgánu pre bankovníctvo

[COM(2017) 734 *final* – 2017/0326 (COD)]

(2018/C 197/12)

Konzultácia	Rada Európskej únie, 14.12.2017 Európsky parlament, 11.12.2017
Právny základ	články 114 a 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre hospodársku a menovú úniu, hospodársku a sociálnu súdržnosť
Prijaté v pléne	17.1.2018
Plenárne zasadnutie č.	531
Výsledok hlasovania	167/0/1
(za/proti/zdržali sa)	

Keďže výbor usúdil, že návrh je uspokojivý a nie sú k nemu potrebné žiadne pripomienky, jednomyselne rozhodol, že sa všeobecná rozprava neuskutoční a pristúpi sa priamo k hlasovaniu (článok 50 ods. 4 a článok 56 ods. 3 rokovacieho poriadku).

V Bruseli 17. januára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

ISSN 1977-1037 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5236 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK