



CESTNÁ DOPRAVA: MEDZINÁRODNÁ A KABOTÁŽNA

V dôsledku prijatia viacerých európskych legislatívnych aktov došlo k postupnej liberalizácii medzinárodnej cestnej dopravy, ako aj kabotáže tovaru a osôb.

PRÁVNY ZÁKLAD A CIELE

Hlava VI Lisabonskej zmluvy, konkrétne článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Cieľom je vytvorenie liberalizovaného trhu služieb v sektore cestnej dopravy otvorením prístupu k povolaniu prostredníctvom odstránenia všetkých obmedzení pre prevádzkovateľov dopravy z dôvodu ich štátnej príslušnosti alebo skutočnosti, že majú sídlo v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom poskytujú služby.

VÝSLEDKY

1. Prístup na trh nákladnej dopravy a k povolaniu prevádzkovateľa nákladnej dopravy

Na základe žaloby za nečinnosť, ktorú podal Európsky parlament (EP), odsúdil Súdny dvor rozsudkom z 22. mája 1985 ([61983CJ0013](#)) Radu za to, že do konca prechodného obdobia stanoveného v Rímskej zmluve (teda do 31. decembra 1969) neprijala opatrenia v týchto oblastiach: a) sloboda poskytovania služieb v oblasti medzinárodnej dopravy; a b) umožnenie dopravcom, aby poskytovali služby vnútroštátnej dopravy aj v iných členských štátoch. EÚ sa už v týchto dvoch bodoch podarilo odstrániť takmer všetky nedostatky, ktoré Súdny dvor konštatoval.

a. Medzinárodná cestná preprava tovaru vykonávaná za poplatok alebo úhradu [Nariadením Rady \(EHS\) č. 881/92](#) z 26. marca 1992 boli konsolidované znenia platných právnych predpisov, ktoré sa týkali cezhraničnej prepravy medzi členskými štátmi, a bol stanovený režim povolení Spoločenstva udeľovaných prevádzkovateľom nákladnej dopravy. Tieto pravidlá sa týkali prepravy tovaru z jedného členského štátu do druhého alebo prepravy cez jeden členský štát alebo viacero členských štátov. Ak bola medzi EÚ a treťou krajinou uzavretá príslušná dohoda, tento režim sa uplatňoval aj na cesty medzi členským štátom a dotknutou treťou krajinou. Zatiaľ čo predtým bola preprava tovaru medzi dvoma členskými štátmi možná len na základe bilaterálnych dohôd a navyše podliehala obmedzeniam, prijatím tohto nariadenia došlo k 1. januáru 1993 k zrušeniu všetkých kvantitatívnych obmedzení (kvót) a dvojstranných povolení. V rámci cestného balíka z roku 2009 bolo toto nariadenie nahradené [nariadením \(ES\) č. 1071/2009](#) (pozri ďalej v texte).



[Nariadením \(ES\) č. 484/2002](#) z 1. marca 2002 bolo zavedené vodičské osvedčenie pre všetkých štátnych príslušníkov tretích krajín, ktorí vykonávajú prepravu za poplatok alebo úhradu na základe povolenia Spoločenstva. Tento dokument sa vzťahoval na medzinárodnú aj kabotážnu dopravu. Osvedčoval, že podnik nákladnej dopravy zamestnával vodiča v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi v oblasti pracovného práva a odbornej prípravy, ktoré platili v členskom štáte usadenia. Toto opatrenie malo zabrániť tomu, aby vodiči, ktorí nie sú štátnymi príslušníkmi členských štátov EÚ, boli zamestnávaní nezákonným spôsobom za nedostatočnú odmenu na základe krátkodobých zmlúv, čo naruša hospodársku súťaž a má nepriaznivý vplyv na bezpečnosť na cestách. Toto nariadenie bolo nahradené [nariadením \(ES\) č. 1072/2009](#) z 21. októbra 2009, ktoré je v súčasnosti stále platné (pozri oddiel o balíku o cestnej doprave z roku 2009).

Európska komisia navrhla revíziu nariadenia (ES) č. 1071/2009 aj (ES) č. 1072/2009 prostredníctvom legislatívnej iniciatívy Európa v pohybe. Návrh bol uverejnený 31. mája 2017 pod názvom: 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\(2017\)0281](#)). Parlament prijal rozhodnutie v prvom čítaní v apríli 2019 a v súčasnosti prebieha riadny legislatívny postup ([2017/0123\(COD\)](#)).

A napokon, cezhraničný prenájom vozidiel prenajímaných bez vodičov na cestnú nákladnú dopravu sa riadi [smernicou 2006/1/ES](#) z 18. januára 2006. Komisia takisto navrhla revíziu tejto smernice prostredníctvom legislatívnej iniciatívy Európa v pohybe. Tento návrh bol tiež zverejnený 31. mája 2017 pod názvom: Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru ([COM\(2017\)0282](#)). Parlament prijal rozhodnutie v prvom čítaní v januári 2019 a v súčasnosti prebieha riadny legislatívny postup ([2017/0113\(COD\)](#)).

b. Kabotáž

Cestná kabotáž, ktorá znamená poskytovanie dopravných služieb v jednom členskom štáte dopravným podnikom, ktorý má sídlo v inom členskom štáte, je upravená [nariadením Rady \(EHS\) č. 3118/93](#) z 25. októbra 1993. V praxi ide o služby dopravcov, ktorí nemajú bydlisko/sídlo v určitom členskom štáte a ktorí vezú tovar do iného štátu a aby sa nevracali s prázdny nákladným priestorom, dopravia po území tohto hostiteľského štátu nejaký náklad ešte pred tým, než dôjdu na hranicu. Toto nariadenie umožnilo podnikom, ktoré boli držiteľmi povolenia Spoločenstva vydaného v jednom členskom štáte, poskytovať služby cestnej nákladnej dopravy v druhom členskom štáte, no len za predpokladu, že tieto služby boli poskytované iba dočasne. [Nariadením \(ES\) č. 1072/2009](#) (článok 8 odsek 2) sa upustilo od koncepcie všeobecnej kabotáže, ktorá sa nahradila prísnejším ponímaním kabotáže ako určitého počtu po sebe nasledujúcich prepráv (pričom bolo stanovené, že sa povoluujú najviac tri prepravy kabotáže, a to do siedmich dní od uskutočnenia medzinárodnej cesty do hostiteľskej krajiny, v ktorej je kabotáž vykonávaná). Tieto ustanovenia týkajúce sa kabotáže sú účinné od 14. mája 2010, ale, ako už bolo uvedené, budú zmenené návrhom Komisie [COM\(2017\)0281](#), len čo ho prijmu Parlament a Rada.



c. Balík cestnej dopravy z 21. októbra 2009

EÚ postupne vytvorila podmienky umožňujúce vytvorenie liberalizovaného vnútorného trhu v odvetví cestnej dopravy. Vytvorenie spravodlivých podmienok hospodárskej súťaže si však vyžadovalo ďalšiu harmonizáciu sociálnych, technických a daňových podmienok. Balík cestnej dopravy, ktorý bol prijatý v októbri 2009 vďaka kompromisnej dohode medzi Parlamentom a Radou, tvoria tri nariadenia (EÚ) – [č. 1071/2009](#), [č. 1072/2009](#) a [č. 1073/2009](#) všetky sa v plnom rozsahu uplatňujú od 4. decembra 2011). Pravidlá sú spoločné pre medzinárodnú a kabotážnu nákladnú cestnú dopravu. Nariadenie (ES) č. 1071/2009 zaviedlo prísnejšie pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy a jeho cieľom bolo aj modernizovať obraz odvetvia cestnej dopravy. Ustanovilo štyri kvalitatívne kritériá pre prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy: bezúhonnosť, finančnú a odbornú spôsobilosť a povinnosť mať stabilné a skutočné sídlo v členskom štáte. Nariadenie č. 1072/2009 tiež prehĺbilo konsolidáciu a harmonizáciu pravidiel v oblasti kabotáže. Predovšetkým spojilo nariadenia (EHS) [č. 881/92](#) a [č. 3118/93](#) a zrušilo [smernicu 2006/94/ES](#) (ktorá sa týkala určitých typov cestnej prepravy tovaru), čím sa odstránila právna neistota pre podniky cestnej dopravy. Nariadenie (ES) č. 1073/2009 sa vzťahuje na prepravu cestujúcich (pozri nasledujúci oddiel).

2. Postupná liberalizácia medzinárodnej osobnej dopravy autobusmi a autokarmi

Na rozdiel od cestnej nákladnej dopravy prebiehal proces otvorenia trhu v oblasti osobnej dopravy pomalším tempom. [Nariadenie \(EHS\) č. 684/92](#) zo 16. marca 1992 prispelo k otvoreniu trhu v oblasti medzinárodnej prepravy osôb autobusmi a autokarmi tým, že povolilo všetkým dopravným podnikom z EÚ vykonávať služby prepravy osôb pre viac ako deväť osôb (vrátane vodiča) medzi členskými štátmi. Toto nariadenie bolo doplnené a zmenené [nariadením Rady \(ES\) č. 11/98](#) z 11. decembra 1997, ktoré zaviedlo povolenie Spoločenstva vydávané príslušnými orgánmi členského štátu usadenia dopravným podnikom, ktoré podnikajú v oblasti prepravy osôb autokarom alebo autobusom za poplatok alebo úhradu.

[Nariadenie Rady \(ES\) č. 12/98](#) z 11. decembra 1997 povolilo kabotážnu dopravu pre všetky príležitostné dopravné služby a pre osobitnú pravidelnú dopravu (doprava osobitných kategórií cestujúcich) za predpokladu, že sa uskutočňuje na základe zmluvy medzi organizátorom a dopravcom (napr. doprava pracovníkov či študentov). Kabotážnu dopravu povolilo aj pre pravidelnú dopravu za predpokladu, že sa vykonáva v rámci pravidelnej medzinárodnej dopravy (a nie na konci linky). Kabotáž v osobnej doprave sa rovnako ako kabotáž v nákladnej doprave vykonáva len dočasne.

V rámci balíka cestnej dopravy prijatého v roku 2009 boli nariadenie (EHS) č. 684/92 a nariadenie Rady (ES) č. 12/98 zlúčené do jedného nariadenia ([nariadenie \(ES\) č. 1073/2009](#)) s cieľom objasniť a zjednodušiť pravidlá pre medzinárodnú cestnú prepravu osôb (autokarom a autobusom) na území EÚ a podmienky, za ktorých môžu dopravcovia vykonávať vnútroštátnu cestnú osobnú dopravu v inom členskom štáte. Nariadenie (ES) č. 1073/2009 potvrdzuje zásadu voľného poskytovania služieb, a následne stanovuje podmienky vydávania a odoberania licencií Spoločenstva, ich obdobia platnosti a podrobné pravidlá ich používania a grafickú úpravu licencie a jej overených kópií. Tu sa tiež pripúšťa kabotážna doprava cestujúcich, rovnako ako



v prípade nákladnej dopravy, pod podmienkou, že kabotáž nie je hlavným účelom prepravy (t. j. musí nasledovať po vykonaní prepravy v rámci medzinárodnej pravidelnej dopravy).

Nariadenie (ES) č. 1073/2009 tiež zmenilo [nariadenie \(ES\) č. 561/2006](#) o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy. Bolo doplnené aj [nariadením Komisie \(EÚ\) č. 361/2014](#) z 9. apríla 2014, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá uplatňovania nariadenia (ES) č. 1073/2009, pokiaľ ide o dokumenty pre medzinárodnú dopravu cestujúcich autokarmi a autobusmi. Ako súčasť svojho legislatívneho programu „Európa v pohybe“ Komisia navrhuje zmeniť nariadenie (EÚ) č. 165/2014 prostredníctvom návrhu s názvom Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa 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 [nariadenia \(EÚ\) 165/2014](#), pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov ([COM\(2017\)0277](#)) (ďalšie informácie o tachografoch a počítadlách najazdených kilometrov, pozri informačný list [3.4.3](#)). Parlament prijal svoju pozíciu v prvom čítaní v apríli 2019. V septembri 2019 parlamentný Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) rozhodol o začatí medziinštitucionálnych rokovaní ([2017/0122\(COD\)](#)).

Parlament prijal vo februári 2019 pozíciu v prvom čítaní k návrhu Komisie na zmenu nariadenia (ES) č. 1073/2009, aby sa ďalej otvorili vnútroštátne trhy pre prístup k medzinárodnej autokarovej a autobusovej doprave ([COM\(2017\)0647](#)). Výbor TRAN sa v septembri 2019 rozhodol začať medziinštitucionálne rokovania ([2017/0288\(COD\)](#)).

ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Parlament formou mnohých uznesení a správ týkajúcich sa odvetvia cestnej dopravy požadoval a podporoval postupné otvorenie trhu cestnej nákladnej dopravy a cestnej osobnej dopravy. Pritom opakovane pripomínal, že je potrebné zaručiť liberalizáciu a zároveň harmonizáciu vrátane sociálnych aspektov a bezpečnosti dopravy. Pokiaľ ide konkrétne o služby kabotážnej prepravy tovaru, Parlament sa vyslovil za väčšiu liberalizáciu, aby sa znížil nadmerný počet návratov kamiónov s prázdnyim nákladným priestorom (pozri ods. 18 [uznesenia EP zo 6. júla 2010](#) o udržateľnej budúcnosti dopravy^[1]). Okrem toho Parlament vo svojom [uznesení z 15. decembra 2011](#) o pláne jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje^[2] vyzval Komisiu, aby do konca roku 2013 vypracovala a podala správu o stave trhu cestnej dopravy Únie. Jej účelom bolo posúdiť, či sa dosiahol dostatočný pokrok v oblasti harmonizácie pravidiel, najmä pokiaľ ide o právne predpisy v sociálnej oblasti a v oblasti bezpečnosti, aby sa zväžilo ďalšie otvorenie domácich trhov cestnej dopravy vrátane odstránenia obmedzení v oblasti kabotáže. Prvý krok v tomto smere urobila Komisia v júni 2012, keď zverejnila [správu skupiny na vysokej úrovni o stave trhu cestnej dopravy v Únii](#), ktorá odporučila postupné otvorenie trhu cestnej nákladnej dopravy EÚ. Skupina predovšetkým odporučila, aby sa kabotáž rozdelila na dva rôzne typy: 1) kabotáž

[1]Ú. v EÚ C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

[2]Ú. v. EÚ C 168 E, 14.6.2013, s. 72.



obmedzenú na krátke obdobie a spojenú s medzinárodnou prepravou; 2) kabotáž, ktorá nie je spojená s existujúcou medzinárodnou prepravou a ktorá by podliehala registrácii v záujme zaručenia toho, aby sa v prípade dotknutého vodiča dodržiavalo pracovné právo platné v hostiteľskej krajine. Komisia následne 14. apríla 2014 zverejnila [správu o stave trhu cestnej dopravy v Únii](#).

Parlament vo svojom [uznesení z 9. septembra 2015](#) o vykonávaní bielej knihy o doprave^[3] okrem iného žiadal lepšie vykonávanie, prípadne objasnenie alebo preskúmanie spoločných pravidiel prístupu na trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy. Vyzval tiež Komisiu, aby prijala opatrenia proti nezákonným praktikám, ktoré vedú k nespravodlivej hospodárskej súťaži a podporujú sociálny dumping. V tomto smere EP podporuje prijatie sociálneho zákonníka, ktorým by sa riešil aj problém nenahlásenej samostatnej zárobkovej činnosti s cieľom viac zohľadňovať osobitné postavenie pracovníkov medzinárodnej cestnej dopravy a zaručiť spravodlivú hospodársku súťaž. Dňa 18. mája 2017 bolo prijaté [uznesenie o cestnej doprave v Európskej únii](#)^[4], ktoré zahŕňa otázky, ako napríklad zvýšenie konkurencieschopnosti a inovácií v sektore cestnej dopravy, uľahčenie cezhraničnej mobility na cestách, zlepšenie sociálnych podmienok a bezpečnostných pravidiel a podpora nízkoemisnej cestnej dopravy.

Na svojej schôdzi 20. júna 2017 výbor TRAN rokoval o správe Komisie ([COM\(2017\)0116](#)) o [nariadení \(ES\) č. 1071/2009](#), ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy. Výbor TRAN sa v septembri 2019 rozhodol začať medziinštitucionálne rokovania.

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

[3]Ú. v EÚ C 316, 22.9.2017, s. 155.

[4]Ú. v. EÚ C 307, 30.8.2018, s. 123.

