



CESTNÁ DOPRAVA: HARMONIZÁCIA PRÁVNYCH PREDPISOV

Vytvorenie jednotného európskeho trhu pre cestnú dopravu nie je možné bez harmonizácie právnych predpisov platných v členských štátoch. Európska únia prijíma opatrenia fiškálnej, technickej, administratívnej a sociálnej povahy.

PRÁVNY ZÁKLAD A CIELE

Hlava VI Lisabonskej zmluvy, najmä článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Spoločná politika v oblasti cestnej dopravy, ktorá má zabezpečovať spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže a zaručiť slobodné poskytovanie služieb, si vyžaduje harmonizáciu právnych predpisov členských štátov. Netýka sa to len zdaňovania (DPH, cestná daň, daň z palív) a štátnej pomoci, ale aj technických noriem (maximálne prípustné rozmery a hmotnosť), sociálnych noriem a opatrení na ochranu životného prostredia.

VÝSLEDKY

A. Harmonizácia v daňovej a v technickej oblasti

1. Systém spotrebnej dane a poplatky za používanie infraštruktúry

Európska komisia 8. júla 2008 predložila balík opatrení zameraných na to, aby sa doprava stala šetrnejšia k životnému prostrediu ([Balík opatrení v oblasti dopravy šetrnejšej k životnému prostrediu](#)), ktorý poskytol transparentný a všeobecne použiteľný model na výpočet všetkých externých nákladov vrátane nákladov súvisiacich so životným prostredím, s hlukom, dopravnými zápchami a so zdravím. Tento model slúžil ako základ na výpočty poplatkov za používanie infraštruktúry v súvislosti s revíziou [smernice 1999/62/ES](#) zo 17. júna 1999 (známej tiež ako smernica Eurovignette) a predchádzal stratégii na postupné uplatňovanie tohto modelu na všetky druhy dopravy.

Smernica Eurovignette zostáva referenčným bodom, pokiaľ ide o účtovanie poplatkov dopravným podnikom za používanie cestnej infraštruktúry. Táto smernica bola pozmenená [smernicou 2006/38/ES](#) zo 17. mája 2006 a [smernicou 2011/76/EÚ](#) z 27. septembra 2011. Smernica Eurovignette vychádza zo zásady „znečisťovateľ platí“ a z internalizácie externých nákladov na cestnú dopravu. Jej cieľom je zabezpečiť, aby sa v poplatkoch zohľadnili náklady, ktoré vznikajú pri používaní infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami.



V rámci legislatívneho programu Komisie „Európa v pohybe“ zverejneného 31. mája 2017 boli predložené dva nové návrhy na zmenu smernice Eurovignette: návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (na základe postupu spolurozhodovania – riadneho legislatívneho postupu ([COM\(2017\)0275](#))), a návrh smernice Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, pokiaľ ide o niektoré ustanovenia týkajúce sa zdaňovania vozidiel (na základe postupu CNS – konzultačný postup ([COM\(2017\)0276](#))).

Ďalším bodom, ktorý bol tiež zahrnutý do legislatívneho programu na rok 2017 „Európa v pohybe“, je návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o neplatení cestných poplatkov v Únii ([COM\(2017\)0280](#)). Po skončení spolurozhodovacieho postupu bol návrh schválený a následne uverejnený v Úradnom vestníku Európskej únie ako [smernica \(EÚ\) 2019/520](#).

2. Emisné normy

[Nariadenie \(ES\) č. 443/2009](#) a [nariadenie \(EÚ\) č. 510/2011](#) stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a ľahké komerčné vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu k znižovaniu emisií CO₂. Tieto nariadenia boli následne zmenené [nariadením \(EÚ\) č. 333/2014](#) z 11. marca 2014, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 443/2009 s cieľom stanoviť postupy na dosiahnutie cieľa zníženia emisií CO₂ z nových osobných automobilov do roku 2020 a [nariadením \(EÚ\) č. 253/2014](#) z 26. februára 2014, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 510/2011 s cieľom stanoviť postupy na dosiahnutie cieľa zníženia emisií CO₂ z nových ľahkých úžitkových vozidiel do roku 2020.

Cieľom nového návrhu o emisných normách pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ([COM\(2017\)0676](#)), ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie), zrušuje nariadenie (ES) č. 443/2009 ([2007/0297\(COD\)](#)) a nariadenie (EÚ) č. 510/2011 ([2009/0173\(COD\)](#)), je stanoviť ciele zníženia emisií na roky 2025 a 2030. Spolurozhodovací postup bol ukončený a akt bol schválený. Záverečný akt bol uverejnený v úradnom vestníku v apríli 2019 ([2017/0293\(COD\)](#)).

3. Maximálne prípustné rozmery a hmotnosti

[Smernica 96/53/ES](#) z 25. júla 1996, ktorou sa stanovujú maximálne prípustné rozmery a hmotnosti vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave, je referenčným textom používaným na stanovenie maximálnych rozmerov ťažkých nákladných vozidiel, ktoré premávajú medzi členskými štátmi. Článok 4 tejto smernice však umožňuje udeľovanie výnimiek na vnútroštátnej úrovni: členské štáty môžu povoliť vozidlám, ktoré prekračujú limity uvedené v prílohe k smernici (18,75 m a 40 t), vykonávať prepravné činnosti, ktoré podstatne nenarúšajú medzinárodnú hospodársku súťaž v sektore dopravy (napríklad činnosti spojené s ťažbou dreva a lesným hospodárstvom). Členské štáty musia o prijatých opatreniach informovať Komisiu, ktorá potom udelí výnimky.

Táto smernica bola doplnená a zmenená [smernicou 97/27/ES](#) z 22. júla 1997 (ktorá bola následne zrušená nariadením (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009) a [smernicou 2002/7/ES](#) z 18. februára 2002, ktoré mali zabezpečiť predovšetkým harmonizáciu



noriam stanovujúcich rozmery autobusov, s cieľom umožniť voľný pohyb v Únii a najmä zabezpečiť riadne fungovanie kobotáže v osobnej doprave.

[Smernica \(EÚ\) 2015/719](#) z 29. apríla 2015 zmenila smernicu 96/53/ES a stanovila v EÚ najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálnu povolenú hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave.

Najnovšie Komisia predložila návrh rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady ([COM\(2018\)0275](#)), ktorým sa mení smernica Rady 96/53/ES, pokiaľ ide o lehotu na vykonávanie osobitných pravidiel týkajúcich sa maximálnej dĺžky v prípade kabín, ktoré majú lepšie aerodynamické vlastnosti, energetickú účinnosť a sú bezpečnejšie. Parlament v marci 2019 prijal pozíciu v prvom čítaní. Záverečný akt bol uverejnený v úradnom vestníku v júni 2019 ([2018/0130\(COD\)](#)).

B. Administratívna harmonizácia

1. Právne záväzky týkajúce sa vodičov

[Smernica 91/439/EHS](#) o vodičských preukazoch z 29. júla 1991 zjednotila formát a triedy vozidiel, zaviedla princíp vzájomného uznávania a definovala základné požiadavky na zdravotný stav a spôsobilosť. [Smernica 96/47/ES](#) z 23. júla 1996 stanovila alternatívny formát vodičských preukazov (podobný kreditným kartám). Tretia smernica o vodičských preukazoch ([smernica 2006/126/ES](#) z 20. decembra 2006, ktorou sa zrušuje smernica 91/439/EHS), stanovuje tento formát pre všetky vodičské preukazy vydané v EÚ od 19. januára 2013. Okrem toho bude potrebné, aby všetky súčasné papierové vodičské preukazy, ktoré sú v obeh, prešli na formát plastovej karty buď pri obnovení, alebo najneskôr do roku 2033. Všetky nové preukazy budú platné na dobu určitú (v závislosti od krajiny na 10 až 15 rokov pre motocykle a automobily a na päť rokov pre nákladné automobily a autobusy) a budú platné v celej EÚ. Plánovanou harmonizáciou by sa mali splniť tieto ciele: boj proti podvodom, obmedzovanie turistiky za vodičskými preukazmi, zaručenie voľného pohybu a zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky.

Komisia 1. februára 2017 zverejnila návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/645, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch ([COM\(2017\)0047](#)). Smernica bola 2. mája 2018 uverejnená v [úradnom vestníku](#).

Od 4. decembra 2011 upravuje osvedčenie vodičov [nariadenie \(ES\) č. 1072/2009](#) z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh. Týmto právnym predpisom sa nahrádza [nariadenie \(ES\) č. 484/2002](#), ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady ([EHS\) č. 881/92](#) a ([EHS\) č. 3118/93](#). Osvedčenie vodiča je jednotným dokumentom potvrdzujúcim, že vodič vozidla vykonávajúci činnosti cestnej nákladnej dopravy medzi členskými štátmi je príslušným dopravcom EÚ buď legálne zamestnaný v členskom štáte, v ktorom má dopravca sídlo, alebo je tomuto dopravcovi legálne k dispozícii.

2. Evidencia vozidiel

[Smernica Rady 1999/37/ES](#) z 29. apríla 1999 (zmenená [smernicou 2003/127/ES](#) a opätovne [smernicou 2014/46/EÚ](#)), ktorá je súčasťou balíka opatrení o technickom



stave) harmonizuje registračné dokumenty pre vozidlá a zjednodušuje kontroly vlastníctva a prevody medzi obyvateľmi dvoch rôznych členských štátov. [Nariadenie Rady \(ES\) č. 2411/98](#) z 3. novembra 1998 (o uznávaní rozlišovacieho znaku členského štátu, v ktorom sú motorové a ich prípojné vozidlá evidované), zavádza v doprave v Spoločenstve povinné umiestnenie reflexnej európskej vlajky na značke a rozlišovací znak členského štátu v ľavom okraji evidenčnej poznávacej značky.

C. Sociálna harmonizácia týkajúca sa pracovného času, času jazdy a odpočinku

Odvetvie dopravy bolo z rozsahu pôsobnosti [smernice 93/104/ES](#) z 23. novembra 1993 o niektorých aspektoch organizácie pracovného času vyňaté. Cieľom [smernice 2002/15/ES](#) z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave je stanoviť minimálne požiadavky na organizáciu pracovného času, ktoré umožnia zlepšiť zdravie a bezpečnosť vodičov. Priemerný týždenný pracovný čas predstavuje podľa smernice 48 hodín. Môže však dosiahnuť až 60 hodín, ak neprekročí počas obdobia štyroch mesiacov priemer 48 hodín. Maximálna dĺžka dennej a týždennej jazdy, prestávka a minimálne trvanie denného odpočinku sú stanovené v [nariadení \(ES\) č. 561/2006](#) z 15. marca 2006, ktorým sa zrušuje [nariadenie \(EHS\) č. 3820/85](#) z 20. decembra 1985. Vzťahuje sa na vodičov prepravujúcich tovar (vozidlá nad 3,5 tony) alebo osoby (s kapacitou nad 9 miest). Sú v ňom stanovené častejšie prestávky, lepšie a jednoduchšie možnosti kontroly a sankcií. [Nariadením \(ES\) č. 561/2006](#) sa tiež zmenilo [nariadenie \(EHS\) č. 3821/85](#) z 20. decembra 1985 a zaviedli sa ním povinné digitálne tachografy. Vzhľadom na to, že s tachografmi nemožno manipulovať, uľahčujú odhaľovanie porušenia právnych predpisov EÚ v sociálnej oblasti. [Smernica 2006/22/ES](#) z 15. marca 2006 stanovuje minimálne požiadavky z hľadiska vykonávania uvedených právnych predpisov a určuje minimálny počet kontrol (v roku 2010 najmenej 3 % pracovných dní vodičov), ktoré sú členské štáty povinné vykonávať s cieľom overiť dodržiavanie času jazdy, prestávok a odpočinku. [Nariadenie \(ES\) č. 561/2006](#) tiež súvisí s [nariadením \(EÚ\) č. 165/2014](#), ktorým sa upravujú požiadavky na tachografy. Výmena analógových tachografov za digitálne postupne umožní rýchlejšie a presnejšie kontrolovať väčšie množstvo údajov, preto budú môcť členské štáty vykonávať čoraz viac kontrol. [Nariadením \(ES\) č. 1073/2009](#) z 21. októbra 2009 sa v rámci cestného balíka z roku 2009 zmenilo [nariadenie \(ES\) č. 561/2006](#), ktorým sa v cestnej osobnej doprave opätovne zavádza „pravidlo dvanástich dní“, ktoré umožňuje vodičovi preložiť týždenný odpočinok o 12 po sebe idúcich dní (namiesto toho, aby pracoval najviac šesť dní po sebe) pod podmienkou, že ide o príležitostnú medzinárodnú prepravu, ktorá zahŕňa aspoň jeden 24-hodinový odpočinok. Okrem toho by sa výnimka mala povoliť len za prísnych podmienok, ktoré zachovávajú bezpečnosť cestnej premávky a vodičom ukladajú povinnosť dodržiavať časy týždenného odpočinku bezprostredne pred službou a po nej. Od 1. januára 2014 pribudli ďalšie podmienky: vozidlá musia byť vybavené digitálnym tachografom a v prípade cesty v čase od 22.00 do 6.00 hod. sa buď čas jazdy jedného vodiča skráti o tri hodiny, alebo sa bude striedať viac vodičov. Právne predpisy v oblasti cestnej dopravy, ako sú [smernica 2002/15/ES](#) a [smernica 2006/22/ES](#), dopĺňajú [nariadenie \(ES\) č. 561/2006](#), najmä pokiaľ ide o pracovný čas a presadzovanie.



Komisia 31. mája 2017 predložila legislatívny balík „Európa v pohybe“, ktorý zahŕňal aj návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení [nariadenie \(ES\) č. 561/2006](#), pokiaľ ide o minimálne požiadavky pre maximálne denné a týždňové časy jazdy, minimálne prestávky a denný a týždenný odpočinok, a [nariadenie \(EÚ\) č. 165/2014](#), pokiaľ ide o určovanie polohy pomocou tachografov ([COM\(2017\)0277](#)). V rámci balíka „Európa v pohybe“ z roku 2017 Komisia predložila aj návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení [smernica 2006/22/ES](#), pokiaľ ide presadzovanie požiadaviek a stanovenie osobitných pravidiel so zreteľom na [smernicu 96/71/ES](#) a [smernicu 2014/67/EÚ](#) o vysielaní pracovníkov v sektore cestnej dopravy ([COM\(2017\)0278](#)). V apríli 2019 Parlament prijal rozhodnutie v prvom čítaní o oboch návrhoch. V septembri 2019 parlamentný Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) rozhodol o začatí medziinštitucionálnych rokovaní. V januári 2020 výbor schválil znenie dohodnuté v počiatočnej fáze druhého čítania v rámci medziinštitucionálnych rokovaní ([2017/0121\(COD\)](#)).

ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Európsky parlament využíva svoje legislatívne právomoci na podporu väčšiny návrhov Komisie na harmonizáciu, pričom zároveň zdôrazňuje určité aspekty, ktorým prikladá osobitný význam. Pri poslednej revízii smernice Eurovignette Parlament zdôraznil význam environmentálnych aspektov, v dôsledku čoho môžu ceny mýta od druhej polovice roku 2013 zahŕňať náklady spojené s hlukom a znečistením ovzdušia. Tento výsledok, ktorý Parlament považoval za absolútne minimálny predpoklad na zabezpečenie toho, aby sa uplatňovala zásada „znečisťovateľ platí“, bolo možné dosiahnuť len vďaka pevnému odhodlaniu výboru TRAN. Vo svojom [uznesení z 15. marca 2017](#) o schválení revidovaného plánu Nemecka na zavedenie cestného mýta Komisiou Parlament zdôraznil, že v súčasnosti proti Nemecku prebieha postup v prípade nesplnenia povinnosti z dôvodu nepriamej diskriminácie na základe štátnej príslušnosti, čo je v rozpore s právom Únie a je porušením základných zásad zmlúv.

Vo svojom [uznesení z 9. septembra 2015](#) s názvom Vykonávanie [bielej knihy o doprave z roku 2011](#): hodnotenie a ďalší postup na ceste k udržateľnej mobilite Parlament vyzval Komisiu, aby navrhla ďalšie legislatívne opatrenia v niektorých z uvedených oblastí. Požadoval najmä preskúmanie tretej smernice o vodičských preukazoch ([smernica 2006/126/ES](#)) s cieľom sprísniť požiadavky týkajúce sa vydávania vodičských preukazov a odborného vzdelávania vodičov a preskúmanie [smernice \(EÚ\) 2015/719](#) z 29. apríla 2015, ktorou sa mení [smernica 96/53/ES](#) o najväčších prípustných rozmeroch a maximálnej povolenej hmotnosti vo vnútroštátnej a/alebo v medzinárodnej doprave.

Európskemu parlamentu sa podarilo dosiahnuť zásadné posilnenie kontrol času jazdy a času odpočinku, naďalej sa však zasadzuje za skutočnú sociálnu harmonizáciu na úrovni EÚ. Na tento účel požiadal Komisiu, aby sa do konca roka 2013 opätovne preskúmal regulačný rámec týkajúci sa časov jazdy a odpočinku v osobnej a nákladnej doprave a aby sa lepšie zosúladiť vykonávanie a kontrola pravidiel. V správe o stave trhu cestnej dopravy v Únii ([COM\(2014\)0222](#)), prijatej 14. apríla 2014, sa analyzuje vývoj na trhu s cestnou nákladnou dopravou a prináša opis jej sociálneho rozmeru.



Dňa 16. októbra 2017 uskutočnili výbory TRAN a EMPL v Parlamente spoločné verejné vypočutie o pracovných podmienkach mobilných pracovníkov v doprave. Okrem toho tematická sekcia Európskeho parlamentu pre štrukturálne politiky a politiky súdržnosti uverejnila štúdiu s názvom [Research for TRAN Committee – Road Transport Hauliers in the EU: Social and Working Conditions](#) (Výskum pre výbor TRAN – Nákladná cestná doprava v EÚ: Sociálne a pracovné podmienky cestných dopravcov), ktorou sa aktualizuje štúdiu z roku 2013. Analyzuje právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa vzťahujú na vodičov z povolania činných v sektore nákladnej cestnej dopravy a ich pracovné podmienky. Zameriava sa na základné sociálne otázky, ktoré sa z tohto odvetvia dopravy odvíjajú, ako sú okrem iného čas jazdy a čas odpočinku, a na praktické aspekty, ktoré majú priamy vplyv na kvalitu života vodičov, t. j. na systémy zamestnávania a úrovne príjmov.

[Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER](#)
[02/2020](#)

