



Brusel 23. listopadu 2017
(OR. en)

14841/17

Interinstitucionální spisy:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

ZPRÁVA

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Rada

Č. dok. Komise: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

Předmět: Balíček opatření v oblasti mobility I
Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví
Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů
Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU
Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží
– zpráva o pokroku

I. ÚVOD

Komise dne 31. května 2017 přijala čtyři návrhy jako součást první vlny balíčku opatření v oblasti mobility. Následně byly návrhy dne 8. června 2017 předloženy Radě (jako bod spadající pod „Jiné záležitosti“).

Průřezovým cílem celého balíčku návrhů je zlepšit prosazování sociálních a tržních předpisů vyjasněním, zjednodušením a úpravou některých ustanovení o kontrole. Jednotlivé návrhy uplatňují především tyto přístupy:

- přístup k povolání a na trh: zpřísnit a harmonizovat podmínky usazování a zajistit účinnější spolupráci členských států v rámci boje proti vytváření společností typu poštovní schránka; rozšířit povinné udělování licencí na lehká užitková vozidla; zrevidovat a zjednodušit omezení týkající se kabotáže a nastavení souvisejících standardů kontroly; zajistit přechod k elektronickým dokumentům;
- doby odpočinku a tachograf: zavést do rozdělování týdenních dob odpočinku určitou flexibilitu s cílem umožnit každý třetí týden náhradu formou akumulovaného odpočinku; spojit tuto flexibilitu s jasnou povinností provozovatelů zajistit a zaplatit řidiči odpovídající ubytování mimo kabinu vozidla včetně možnosti vracet se pravidelně domů; požadovat, aby řidiči zaznamenávali v tachografu překročení hranic s cílem usnadnit sledování předpisů týkajících se sociální oblasti a kabotáže;
- vysílání pracovníků v dopravě a směrnice o prosazování: vyjasnit uplatňování zásad „vysílání pracovníků“ stanovením minimální doby, kterou řidič musí v některém členském státě strávit (tři dny měsíčně v případě mezinárodní dopravy), tak aby se uplatnila tamější minimální mzda a placená dovolená; zlepšit prosazování prostřednictvím na míru šitých seznamů úkonů pro provádění silničních kontrol, harmonizace metod hodnocení rizika a zahrnutí směrnice o pracovní době do předmětů povinné kontroly;
- najatá vozidla: zmírnění omezení ohledně užívání najatých vozidel v mezinárodní dopravě.

Pracovní skupina pro pozemní dopravu návrhy zabývala při sedmnácti různých příležitostech od 1. června do 6. listopadu 2017. Všechny delegace vznesly obecnou výhradu přezkumu, a při diskusích o konkrétních otázkách byla proto vyjádřena řada různých příspěvků a postojů. Delegace DK, PL a UK vznesly výhradu parlamentního přezkumu. Delegace NL odkázala na posouzení dopadu probíhající na vnitrostátní úrovni.

Ve dnech 13. a 21. června 2017 jednaly delegace o studii o posouzení dopadů přiložené k návrhům a vyhradily si právo vyjádřit se k ní později. Delegace obecně ocenily kvalitu posouzení dopadu, pokud jde o sociální pilíř. Některé delegace se nicméně vyjadřovaly kriticky k odhadům nákladů v souvislosti s uplatňováním pravidel o „vysílání pracovníků“ v mezinárodní dopravě. Tyto delegace byly také toho názoru, že s novými požadavky na dobu odpočinku se jen dále zvýšila zátěž způsobená kontrolami. Některé delegace rovněž zpochybňovaly proveditelnost čerpání pravidelného týdenního odpočinku mimo vozidlo v situaci, kdy není k dispozici dostatek zabezpečených parkovacích ploch. Ostatní delegace byly však toho názoru, že flexibilnější pravidla ohledně doby odpočinku by mohla mít nepříznivé dopady na bezpečnost silničního provozu.

Pokud jde o přístup na trh, delegace dávaly studii o posouzení dopadu vypracované Komisí za pravdu v tom, že klíčovým problémem je praktická obtížnost provádění kontrol dodržování pravidel v oblasti kabotáže, přičemž řada delegací zdůrazňovala, že zátěž způsobená těmito kontrolami spočívá v praxi na těch několika málo členských státech, ve kterých dochází k většině případů kabotáže. Některé delegace vyjádřily pochybnosti o tom, zda je množství nezákonných kabotáží, které podle odhadů není v relativním vyjádření tak vysoké, dostatečným důvodem k přeformulování pravidel v této oblasti. Tyto delegace nesouhlasily s tvrzením, že by plánované zjednodušení pravidel do značné míry zajistilo zachování stávajícího množství kabotáží, jelikož některé z prezentovaných výpočtů naznačovaly, že by mohlo vést k útlumu činnosti. Dávaly přednost takové politické variantě, která by přinesla posílení sociálních norem ruku v ruce s otevřením přístupu na trh. Jiná skupina delegací byla opačného názoru a měla za to, že případů kabotáže, včetně problému systematické kabotáže, bude výrazně přibývat, což podle nich není žádoucí, dokud mezi sociálními standardy v EU panují tak výrazné rozdíly.

S odkazem na studii o posouzení dopadu, pokud jde o přístup k povolání, řada delegací pokládá základ, z něhož vycházejí postaveny požadavky pro udělení licence na lehká užitková vozidla, za nestabilní. Některé delegace byly ještě konkrétnější a zastávaly názor, že studie neobsahuje žádný důkaz, který by jakkoli podporoval regulaci lehkých užitkových vozidel na úrovni EU. Většina delegací podpořila přístup spočívající v posílení požadavků na usazení a v omezení možnosti stanovit na vnitrostátní úrovni dodatečné požadavky na přístup. Některé členské státy byly znepokojeny navrhovaným zrušením dodatečných vnitrostátních kritérií a poukázaly v této souvislosti na nepříznivý dopad na vnitrostátní úrovni konkrétního státu.

Konečně pokud jde o najatá vozidla, delegace oceňovaly očekávaný příznivý dopad na pronikání najatých vozidel na trh, nicméně některé zdůraznily, že případné nepříznivé dopady by ještě měly být podrobeny analýze. Tyto obavy souvisejí s případnou erozí daňového základu a s kontrolovatelností, které se týkají přetrvávajících omezení provozu najatých vozidel a kabotážní přepravy. Některé delegace nebyly přesvědčené o platnosti argumentu, že efektivnější trh s najatými vozidly bude mít jednoznačně příznivý dopad na životní prostředí.

II. SCÉNÁŘE KOMPROMISNÍCH ZNĚNÍ NAVRŽENÉ PŘEDSEDNICTVÍM

a) Nařízení (ES) č. 1071/2009

Lehká užitková vozidla

Pokud jde o regulaci přístupu k povolání pro provozovatele lehkých užitkových vozidel, předsednictví navrhlo kompromis tvořený těmito prvky:

- Do oblasti působnosti směrnice by spadali pouze provozovatelé lehkých užitkových vozidel o **hmotnosti** mezi [2,5-2,8 t] a 3,5 t **v mezinárodní dopravě**, jelikož znepokojení vyjadřované členskými státy souviselo především s těmito vozidly, která začínají být na trhu mezinárodní silniční dopravy více viditelná. Stanovení minimální hmotnosti by mělo zajistit, aby byl z opatření vyloučen značný počet dalších vozidel a provozovatelů, kteří se na trhu mezinárodní dopravy nepohybují. Tím by měly být vyřešeny obavy týkající se přiměřenosti a mělo by se zabránit zbytečné administrativní zátěži pro provozovatele, kteří používají minivany o velikosti osobního vozidla. Bylo navrženo hmotnostní limit od 2,5 do 2,8 t.

- Příslušní provozovatelé, kteří chtějí provozovat mezinárodní dopravu s lehkým užitkovým vozidlem, které uvedený limit překračuje, si musejí podat žádost o **licenci EU**. Vydávající orgán musí na opisech licencí upřesnit, že jsou vydány pro vozidlo nebo pro kombinaci vozidel o hmotnosti od [2,5–2,8t] do 3.5 t, aby se zabránilo obcházení pravidel o finanční způsobilosti, která jsou u těžkých nákladních vozidel mnohem přísnější.
- Na lehká užitková vozidla by se použila všechna čtyři **kritéria pro vydání povolení** – trvalé usazení, dobrá pověst, odborná způsobilost a finanční způsobilost. Tímto způsobem by byly zajištěny rovné podmínky pro provozovatele působící v mezinárodní dopravě, jakož i pro provozovatele lehkých užitkových vozidel a pro provozovatele smíšených vozových parků, přičemž tento smíšený vozový park již musí splňovat všechna čtyři kritéria.
- Pokud jde o uplatňování těchto nových pravidel, předsednictví rovněž navrhlo některá **přechodná ustanovení**, tak aby byl poskytnut dostatek času členským státům na vytvoření správních systémů pro vydávání licencí provozovatelům lehkých užitkových vozidel, a aby tito provozovatelé dosáhli souladu s uvedenými novými pravidly.

Kritéria usazení a dodatečné vnitrostátní požadavky

Předsednictví navrhlo kompromis, který v návrhu Komise usnadňuje zrušení možnosti pro členské státy doplňovat požadavky pro udělení licence na vnitrostátní úrovni. To by mělo vnést do přístupu k povolání napříč EU transparentnost. Některá vnitrostátní specifika by mohla být upravena, zejména pokud jde o kritérium usazení, a předsednictví proto navrhlo doplnit seznam dobrovolných kritérií usazení, jejichž splnění členské státy mohou vyžadovat nad rámec kritérií povinných.

Kromě toho předsednictví navrhlo u povinných kritérií usazení několik přesnějších formulací (např. nahrazením výrazů „majetek“ a „zaměstnanci“ slovy „vozidla“ a „řidiče“) a navrhlo dvě další: podnik především musí být registrovaný ve vnitrostátním rejstříku hospodářských činností; a musí podléhat zdanění v členském státě usazení.

Finanční způsobilost

Předsednictví navrhlo, aby se na lehká užitková vozidla v případě smíšeného vozového parku použily obdobné nižší požadavky finanční způsobilosti, jako na podniky, které používají pouze lehká užitková vozidla. To by zaručilo rovné zacházení mezi provozovateli, kteří používají lehká užitková vozidla. Předsednictví rovněž navrhlo, aby se tento požadavek použil pouze u vozidel do 3,5 t, avšak nikoli v případě kombinace vozidel, protože prosazování těchto pravidel by pak bylo komplikované.

Pokud jde o prokázání finanční způsobilosti, předsednictví navrhlo zachovat stávající právní rámec, podle něhož lze bankovní záruku nebo pojištění požadovat z rozhodnutí příslušného orgánu, a tedy nikoli pouze v případě, že není k dispozici ověřená účetní závěrka podniku, jak navrhovala Komise.

b) Nařízení (ES) č. 1072/2009

Kabotáž

V zájmu jasnosti předsednictví navrhlo, aby byl v právním předpisu definován začátek kabotáže. Navrhovaná definice by umožňovala, aby kabotáž mohla být zahájena pouze po skončení celé vykládky v hostitelském členském státě.

Kontroly kabotáže

Předsednictví navrhlo, aby vnitrostátní orgány prováděly blíže neurčený počet kontrol kabotáže. Dostatečný počet kontrol by byl prováděn přístupem založeným na posouzení rizika, což by členskými státy umožňovalo posoudit celkový objem kabotáže v zemi, jakož i stupeň rizika vzniku možných oblastí nezákonné kabotáže. Navrhovaný přístup by členskými státy umožňoval provádět kontroly kabotáže v závislosti na konkrétní situaci v jejich zemi.

Předsednictví kromě toho rovněž navrhlo, že by mělo být povoleno, aby se tři povinné roční vzájemně koordinované silniční kontroly prováděly v rámci stávající povinnosti provádět šest vzájemně koordinovaných silničních kontrol pro jiné účely podle směrnice 2006/22/ES o provádění.

c) **Nařízení (ES) č. 561/2006**

Běžný týdenní odpočinek v kabině řidiče

Předsednictví navrhlo, aby se v souvislosti se všeobecným zákazem čerpat běžnou týdenní dobu odpočinku nebo odpovídající náhradní doby odpočinku v kabině vozidla, postupovalo podle návrhu Komise. Současně předsednictví navrhlo zavést výjimku, která by řidiči umožňovala strávit běžnou týdenní dobu odpočinku v kabině vozidla, je-li tato vybavená lehátkem pro každého řidiče a stojí-li vozidlo na vhodné odpočívce, která poskytuje bezpečné a chráněné parkování s vhodným hygienickým zařízením pro pohodlí řidiče. V nařízení by v takovém případě měl být definován pojem „vhodné odpočívky“. Tato vhodná odpočívka by měla splňovat určitá kritéria z hlediska bezpečnosti, ochrany a nabízených služeb.

Předsednictví dále zdůraznilo, že informace o vhodných odpočívkách by měly být snadno dostupné dopravcům a řidičům, nejlépe prostřednictvím jediného místa přístupu k informacím pro všechny členské státy.

Návrat domů a plán týdenního odpočinku

Předsednictví navrhlo, aby povinnost dopravce poskytnout řidiči možnost vracet se domů byla nastavena v šestitýdenním rytmu s cílem vyhovět i dopravcům z okrajových členských států. Předsednictví považovalo za důležité, aby výraz „domov“ nebyl definován restriktivně, neboť řidiči by měla být ponechána určitá míra flexibility a možnosti výběru.

Pokud jde o plán týdenního odpočinku, předsednictví navrhlo, aby byl zachován stávající dvoutýdenní přístup, podle něhož má být běžný týdenní odpočinek čerpán nejméně každý druhý týden. Běžná týdenní doba odpočinku nebo zkrácený týdenní odpočinek by mohly být doplněny o náhradu za zkrácený týdenní odpočinek.

d) Nařízení (EU) č. 165/2014

Účel informací z tachografu

Předsednictví navrhlo, aby bylo ve znění vyjasněno, že informace z tachografu mohou být využity pro účely ověření souladu s pravidly pro kabotáž, pravidly v oblasti vysílání řidičů a pro účely směrnice o kombinované přepravě.

Zadávání kódů členských států

Předsednictví navrhlo vyjasnit, že povinnost zadat kód země musí být splněna po překročení státní hranice na první plánované nebo nezbytné zastávce pro potřebu řidiče nebo pro účely jízdy. Řidič by neměl povinnost zastavit po překročení hranice pouze za účelem zadání kódu země, a to ani v situacích, kdy překročí několik hranic bez plánované zastávky. Povinnost zadat kód země není vázána na druh dopravy.

e) Směrnice jako *lex specialis* týkající se vysílání pracovníků v silniční dopravě a směrnice 2006/22/ES

Oblast působnosti

Předsednictví navrhlo, aby bylo v právním předpisu explicitně vyjasněno, že tranzitní jízda nepředstavuje vysílání řidičů. Dále předsednictví navrhlo, aby bylo vyjasněno, že pravidla stanovená v *lex specialis* by se měla podobně použít u řidičů, kteří provozují dopravu na vlastní účet.

Výpočet doby vyslání

Předsednictví navrhlo, že pro účely výpočtu doby vyslání v hostitelském členském státě je třeba zohlednit tyto činnosti řidiče: dobu řízení, pracovní dobu, dobu pohotovosti a denní dobu odpočinku. Podle navrženého kompromisu by týdenní doba odpočinku do výpočtu doby vyslání započítána být neměla.

Vstupuje-li řidič do hostitelské země jinými dopravními prostředky, např. vlakem nebo trajektem, doba vyslání by se měla počítat od okamžiku, kdy řidič zahájí jízdu vozidla, aby vlak nebo trajekt opustil.

Předsednictví navrhlo, aby správní požadavky a kontrolní opatření týkající se prosazování pravidel pro vysílání v odvětví silniční dopravy byly uvedeny v *lex specialis* pro dané odvětví taxativním způsobem („uzavřený seznam“). V případě, že by byla potřeba tyto požadavky nebo tato opatření časem aktualizovat s ohledem na technologický nebo jiný vývoj, mělo by tak být učiněno prostřednictvím sekundárního právního předpisu. Tím by bylo zaručeno, že by pravidla pro vysílání byla stanovena na úrovni EU a prosazována stejným způsobem ve všech členských státech.

f) Směrnice 2006/1/ES

V návrhu předsednictví bylo stanoveno, že členský stát může omezit užívání najatého vozidla z jiného členského státu pouze podnikům usazeným v jeho zemi. Žádný členský stát by tedy již neměl mít možnost omezit užívání najatého vozidla na svém území podnikem usazeným v jiném členském státě.

Pokud by členský stát chtěl omezit užívání najatého vozidla podnikem usazeným na jeho území, může omezit užívání jakéhokoli najatého vozidla na období tří po sobě následujících měsíců v rámci jednoho roku. Kromě toho může členský stát omezit počet najatých vozidel z jiného členského státu na nanejvýš 25 % celého vozového parku vlastněného podnikem.

Předsednictví rovněž navrhlo, aby plánovaný přezkum Komise, očekávaný pět let po uplynutí lhůty pro provedení, posoudil případné nepříznivé dopady zvýšeného užívání najatých vozidel na daňový příjem členských států, na bezpečnost silničního provozu a na nezákonnou kabotáž.

III. PŘÍPOMÍNKY TÝKAJÍCÍ SE HLAVNÍCH OTÁZEK

a) Nařízení (ES) č. 1071/2009

Lehká užitková vozidla

Řada členských států tvrdila, že by požadavky týkající se udělování licencí provozovatelům lehkých užitkových vozidel způsobily tomuto odvětví značné náklady, přičemž pro nutnost opatření na úrovni EU neexistuje jasný důkaz. Jiné členské státy namítaly, že návrh Komise poskytuje jen nedostatečnou reakci na znepokojivou situaci rychle se rozvíjející činnosti provozování lehkých užitkových vozidel, protože ta nejdůležitější kritéria pro kontrolu řádného provozu (odborná způsobilost, dobrá pověst) by ani nemusela být splněna. Tyto členské státy zdůraznily, že v tomto odvětví je zapotřebí řádný dohled a že je potřeba zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž s dopravci provozujícími těžká nákladní vozidla. Několik členských států přirovnávalo návrh k řešením na vnitrostátní úrovni, kde požadavky týkající se udělování licencí pro lehká užitková vozidla začínají pouze od určité minimální hmotnosti.

Pro všechny členské státy kromě jednoho by mělo být možné podpořit návrh předsednictví omezit požadavky týkající se udělování licencí na **mezinárodní dopravu**. Pro většinu členských států by mělo být možné podpořit tento požadavek, pokud by se začínal uplatňovat od určité **minimální hmotnosti**. Čtyři členské státy tuto myšlenku nepodpořily. Řada členských států si potřebovala ujasnit svůj postoj, pokud jde o vhodnou minimální hmotnost; podpořily pokyn předsednictví, týkající se přípustné hmotnosti 2,5 – 2,8 t. Několik členských států jednoznačně podpořilo nižší limit minimální hmotnosti.

Pokud jde o **kritéria pro vydání povolení**, převážná většina členských států se vyjádřila pro uplatňování všech čtyř kritérií, pokud by se oblast působnosti vztahovala pouze na lehká užitková vozidla v mezinárodní dopravě. Některé jiné členské státy dávaly přednost tomu držet se návrhu Komise i v tomto bodě. Zejména se pozastavovaly nad relevantností kategorie „dobré pověsti“ při absenci dohledu nad tachografy v tomto odvětví a překážku „odborné způsobilosti“ považovaly za příliš zatěžující, s ohledem na související požadavky v příloze I nařízení. Většina delegací, které se vyjádřily, se klonila spíše k tomu, aby se příloha I konkrétně pro účely lehkých užitkových vozidel neměnila. Jeden členský stát odmítl konkrétní požadavek finanční způsobilosti a prohlásil, že by vedl pouze k další administrativní zátěži, než že by byl nějakou smysluplnou překážkou.

Dva členské státy vyjádřily názor, že konkrétní částky finanční způsobilosti jsou stále příliš vysoké. Většina členských států s použitím finanční způsobilosti souhlasila, pokud bude současně vyřešena otázka smíšených vozových parků složených z těžkých nákladních vozidel a lehkých užitkových vozidel. Ohledně uplatnění všech čtyř kritérií pro vydání povolení, některé členské státy požádaly o dostatečně dlouhé přechodní období.

Členské státy rovněž v zásadě vyjádřily v široké míře souhlas s návrhem, pokud jde o nové správní požadavky na podávání zpráv v souvislosti s lehkými užitkovými vozidly. Mnohé z nich však požadovaly přezkum této části návrhu s cílem snížit administrativní zátěž (jednou za dva roky místo jednou ročně a pouze na základě snadno dostupných statistických údajů) a zajistit jeho větší jasnost.

Kritéria usazení a dodatečné vnitrostátní požadavky

Zatímco většina členských států se shodla, že podmínky pro trvalé usazení, jak jsou uvedeny v článku 5 nařízení, by měly být posíleny, některé delegace tyto podmínky zpochybňovaly a kritizovaly jejich nejasnost. Na druhé straně se proti návrhu Komise vypustit čl. 3 odst. 2 nařízení, v důsledku čehož by členské státy již neměly možnost doplnit požadavky pro udělení licence na vnitrostátní úrovni, postavilo několik členských států, které namítaly, že jejich vnitrostátní pravidla vyhovují konkrétním potřebám a slouží také k dosažení cíle posílení vazby na zemi usazení.

Návrh předsednictví upřesnit a vyjasnit některá kritéria usazení a výměnou za vypuštění čl. 3 odst. 2 zahrnout do článků 5 a 7 dodatečné dobrovolné prvky, které by odrážely vnitrostátní specifika, převážná většina členských států podpořila. Nicméně konkrétní podoba těchto prvků byla nadále předmětem posouzení. Řada členských států měla např. dojem, že některé tyto prvky nejsou vymezeny dostatečně přesně a vymykaly by se kontrole, zatímco jiné požadovaly více pružnosti pro zachování vnitrostátních specifik.

Další delegace vystupovaly za posílení seznamu povinných požadavků, tedy požadavků týkajících se požadovaného kapitálu a zdrojů financování na místní úrovni, než za doplňování nových dobrovolných prvků s cílem zajistit rovné podmínky v boji proti vytváření společností typu poštovní schránka. Některé členské státy také připomněly, že u některých kritérií ze seznamu není možné provést kontrolu v okamžiku zahájení činnosti, ale až po usazení společnosti.

Hlavním bodem diskuse o finanční způsobilosti bylo zacházení se **smíšenými vozovými parky**. Delegace obecně uvítaly kompromis předsednictví spočívající v rovném zacházení s lehkými užitkovými vozidly u všech dopravců, i když byla vyjádřena nutnost určitého dodatečného upřesnění. Některé delegace se obávaly, že pro určení toho, která prahová hodnota se použije, by měly být zohledněny kombinace vozidel. Předsednictví bylo toho názoru, že kombinace vozidel jsou pro zohlednění k tomuto účelu příliš různorodé, a odkázalo na svůj návrh, aby v opisu licence Společenství bylo jasně stanoveno, zda je vydána pro lehké užitkové vozidlo do daného hmotnostního limitu včetně přívěsu nebo pro vozidlo nad daný hmotnostní limit. Některé členské státy navrhly pro lehká užitková vozidla nižší částky, než je uvedeno v návrhu Komise. Předsednictví tento návrh nezohlednilo, neboť bylo toho názoru, že vozový park sám o sobě (hodnota aktiv vozidel) bude dostatečným vlastním kapitálem. Dvojice členských států uvedla, že tyto částky by měly být dokonce vyšší.

Několik delegací zpochybnilo změnu výrazu „kapitálem a rezervami“ na „**vlastním kapitálem**“, uvedenou v návrhu. Chtěly se ujistit, že pro posouzení splnění finančních požadavků bude možné zohlednit všechny složky dostupných vlastních zdrojů žadatele. Jedna delegace navrhla zavedení **indexace** finanční prahové hodnoty s cílem zajistit do budoucna stabilitu nařízení.

Pokud jde o prostředky pro poskytnutí **důkazu o finanční způsobilosti**, několik delegací nesouhlasilo se změnami navrženými Komisí, protože podle nich představovaly více než jen vyjasnění. Tyto delegace zejména chtěly, aby se nadále používaly vnitrostátní systémy vyžadující bankovní záruku i v případě dostupnosti roční účetní závěrky, jakož i zmínku o pojištění. Návrh předsednictví zachovat stávající znění tohoto ustanovení vyvolal podporu, ale i nesouhlas, neboť některé delegace považují návrh Komise za prospěšný pro menší podniky, které možná nemají přístup k finančním zárukám. Předsednictví diskusi uzavřelo s tím, že je zapotřebí další práce s cílem zjistit, zda by bylo možné dosáhnout mezi těmito dvěma názory souladu.

Další záležitosti

Pokud jde o **vnitrostátní elektronické rejstříky** a o **spolupráci členských států**, delegace obecně návrh Komise uvítaly. Nicméně u vnitrostátních elektronických rejstříků některé delegace poukazovaly na nutnost dosáhnout rovnováhy mezi povinnými údaji a správními náklady na pravidelnou aktualizaci a tyto delegace dále argumentovaly tím, že dodatečné úsilí musí být vyváženo dobře fungujícími ERRU¹. Několik delegací považovalo některé údaje za nadbytečné (např, podrobné finanční údaje, počet zaměstnanců, hodnocení rizika).

U posílení spolupráce členských států delegace uvítaly záměr Komise podrobit celé řízení přezkumu. Nicméně názory se různily, pokud jde o jednotlivé fáze řízení. Zatímco některé státy volaly po větší transparentnosti u důvodů, na jejichž základě může být žádost o spolupráci zamítnuta, a považovaly za důležité potvrzení o přijetí žádosti, jiné členské státy požadovaly delší lhůty umožňující vyřízení žádostí. Někteří rozlišovali podle toho, jaký druh šetření by žádost obnášela, nebo navrhovali výslovné omezení druhu informací, o něž je možné žádat. Předsednictví dospělo k závěru, že v zájmu dosažení pokroku by znění mělo stanovit minimální odůvodnění žádosti (např, uvedení účelu řízení a dostatečně podrobné upřesnění požadovaných informací) nebo uvedení důvodů, na jejichž základě může být vydání požadovaných informací zamítnuto. Mělo by být dosaženo souladu mezi zněním ustanovení o postupech spolupráce (článek 8 směrnice 2006/22/ES a článek 18 nařízení č. 1071/2009).

Pokud jde o oblast působnosti nařízení, některé členské státy byly toho názoru, že vysvětlení „**nekomerční**“ povaha dopravy by mělo být harmonizovaným způsobem zavedeno ve všech právních předpisech EU, i když několik málo členských států mělo pochybnosti o praktičnosti této harmonizace. Současně byl vyjádřen souhlas s tím, že je potřeba vyvinout další úsilí o vyjasnění této záležitosti.

¹ Evropské rejstříky podniků silniční dopravy.

S ohledem na navržené nahrazení regulativního postupu s kontrolou akty v přenesené pravomoci, některé delegace uvedly, že některé části příloh nařízení jsou svojí povahou zásadně důležité, a proto je není možné měnit pomocí aktů v přenesené pravomoci, a jedna delegace vystoupila proti neomezenému trvání tohoto pověření. Řada delegací potřebovala věnovat posouzení zamýšlených změn více času.

Poznámky Komise

Komise si vyhradila svůj postoj. Pokud jde o lehká užitková vozidla, zástupce Komise dal najevo určitou otevřenost tomu, aby se oblast působnosti nařízení vztahovala na dopravce provozující lehká užitková vozidla v mezinárodní dopravě, nicméně byl toho názoru, že plné uplatňování požadavků pro udělení licence vyžaduje v tomto případě obezřetný postup. Uvedl, že odstranění možnosti členských států doplnit vnitrostátní požadavky pro udělení licence by mohlo být vyváženo úpravou některých požadavků ve znění nařízení, tak aby nepřiměřeným způsobem nenarušovaly svobodu usazování.

b) Nařízení (ES) č. 1072/2009

Kabotáž

V otázce **počtu povolených kabotážních přeprav** nebo **dní pro provedení kabotáže** bylo při sbližování postojů dosaženo jen velmi omezeného pokroku. Několik členských států trvalo na tom, že budoucí kompromis musí zahrnovat postupy pro uplatňování pravidel pro „vysílání pracovníků“. Záměr zjednodušit pravidla pro kabotáž byl obecně přijat kladně. Mnoho členských států nicméně žádalo o zachování stávajících sedmi dnů povolených pro provedení kabotáže, aniž by však byl omezen počet přeprav; mnoho jiných členských států však žádalo, aby počet dnů povolených pro provedení kabotáže byl snížen výrazně pod pět. Podle názoru těchto členských států je kabotáž ve své podstatě dočasná a to musí být zaručeno. První skupina členských států se vyslovila důrazně proti snížení dnů výrazně pod pět a poukazovala rovněž na posouzení dopadů, v němž Komise posuzovala různý počet dnů.

Členské státy, které požadovaly výrazné snížení počtu dnů pro provedení kabotáže, naopak uváděly, že návrh Komise s sebou přinese další liberalizaci trhu, neboť bude odstraněn strop omezující počet kabotážních přeprav. Několik členských států uvedlo, že by neměla být uložena žádná omezení vzhledem k tomu, že dojde k zavedení pravidel pro vyslané pracovníky a nových pravidel pro dobu odpočinku, čímž se situace řidičů z různých zemí vyrovná. Jiná skupina členských států s tím však vyslovila nesouhlas a uvedla, že je nutné zohlednit i další faktory, jako jsou příspěvky na sociální zabezpečení a zdanění.

Několik členských států požadovalo konkrétní ochranná opatření pro překonání problému cílených a permanentně opakovaných kabotážních cyklů (**systematická kabotáž**), např. uložení období bez kabotáže („cooling off“). Jiné to považovaly za další omezení vnitřního trhu a vyjádřily názor, že kontrola tohoto problému je příliš složitá a neúměrná jeho rozsahu, a vyslovily se proto proti zavádění jakýchkoli dalších ochranných opatření. Většina členských států obecně uznala, že systematická kabotáž by mohla představovat problém v určitých oblastech vyznačujících se koncentrací kabotážních přeprav, některé státy nicméně zdůraznily, že problém systematické kabotáže neexistuje.

Členské státy jasně podpořily potřebu zajistit větší jasnost v otázce **začátku kabotážních** přeprav. Většina členských států, které na zasedání vystoupily, souhlasila s návrhem předsednictví, že kabotážní přeprava by mohla začít v hostitelském členském státě až poté, co bude dokončena veškerá vykládka nákladu v rámci mezinárodní přepravy. Dohodly se, že by to v nařízení mělo být jasně stanoveno. Menší počet členských států se vyslovil pro liberálnější přístup, který by umožnil, aby kabotážní operace probíhaly současně s mezinárodní přepravou před uskutečněním plné vykládky v hostitelském členském státě. Některé členské státy pak požádaly, aby byla kabotáž přesněji definována i v dalších ohledech.

Diskuse o **sousedících členských státech** nevedla k žádnému závěru. Některé členské státy podpořily návrh Komise. Jiné zase podpořily návrh předsednictví, aby došlo k vyjasnění znění Komise zavedením definice „sousedícího členského státu“ (státy s pozemní hranicí). Několik málo členských států podpořilo liberálnější přístup, aby kabotážní přeprava byla v určitých dnech povolena v kterémkoli jiném členském státě. Pár členských států podpořilo omezenější úpravu stávajících podmínek, kdy by kabotážní přeprava byla v kterémkoli jiném členském státě povolena v určitém přesně stanoveném časovém rámci kratším než pět dní, které pro dobu kabotážní přepravy navrhovala Komise. Několik jiných členských států uvedlo, že kabotážní přeprava by měla být povolena pouze v tom hostitelském členském státě, v němž byla ukončena mezinárodní přeprava, rozhodně v případě, že počet přeprav zůstane během kabotážních dnů neomezený.

Kontroly kabotáže

Pokud jde o **kontroly kabotáže**, členské státy obecně souhlasily s návrhem předsednictví, že není třeba stanovit pevný počet kontrol. Některé státy poukázaly na to, že zhodnocení „dostatečného“ počtu kontrol by mělo proběhnout na vnitrostátní úrovni v závislosti na místních okolnostech. Členské státy byly obecně s to podpořit oba kompromisní návrhy předsednictví, přičemž uvedly, že je třeba si uvědomovat jejich plnou vzájemnou doplňkovost.

Další záležitosti

Členské státy obecně uvítaly záměr Komise přejít v rámci **silničních kontrol na elektronické dokumenty**, některé však vyjádřily obavy, že pokud by se řidiči mohli pro účely poskytnutí důkazů obrátit na jiné osoby mimo vozidlo, mohlo by při inspekcích dojít ke snížení efektivity.

V souvislosti s případnou novou povinností členských států ukládat odesílatelům, spedičním firmám, dodavatelům a subdodavatelům **sankce za určité jednání** vnesly delegace konkrétní výhrady přezkumu. Menší počet delegací zdůraznil, že **část kombinované přepravy, která se uskutečňuje po silnici** v rámci jednoho členského státu, by měla být upravena stejnými podmínkami přístupu na trh jako kabotážní přeprava. S ohledem na postupy prostřednictvím **aktů v přenesené pravomoci** pak několik delegací uvedlo, že nesouhlasí s tím, aby doba platnosti licence Společenství byla měněna sekundárním právem.

Zástupce Komise hájil návrh o kabotáži. Argumenty ohledně počtu pěti dnů by podle něj měly být dále analyzovány, bude-li se přitom jednání držet cíle návrhu, tj. zjednodušení pravidel a zlepšení kontrol. Vzal na vědomí, že díky zamýšlenému zjednodušení by mohl přetrvávat problém systematické kabotáže, který je soustředěn v malém počtu členských států. Veškerá ochranná opatření projednávaná v rámci kompromisu by musela obstát z hlediska účinného prosazování.

c) Nařízení (ES) č. 561/2006

Běžný týdenní odpočinek v kabině řidiče

Reakce členských států na návrh Komise výslovněji zakázat spánek řidičů v kabině během běžného týdenního odpočinku a rovnocenných období vybraných náhradou poukázaly na jejich velmi odlišná východiska. Značný počet členských států návrh sice uvítal s tím, že potvrzuje jejich vlastní výklad stávajících pravidel, avšak ještě větší část členských států jej odsoudila jakožto nepraktický a diskriminační. Stejně jako u dalších záležitostí tohoto návrhu se názory těchto skupin členských států rozcházel v otázce schopnosti řidičů efektivně využívat případných existujících nebo v právu stanovených možností flexibility a neshodly se na tom, jaká je hodnota a kontrolovatelnost podrobné regulace způsobu, kterým je třeba si běžný týdenní odpočinek vybírat.

Značnou podporu získal kompromisní návrh předsednictví rozlišovat mezi zakázaným týdenním odpočinkem v kabině samotné a povoleným týdenním odpočinkem v kabině, kdy se nákladní vozidlo nachází na bezpečném a pohodlném parkovišti. Některé členské státy nicméně trvaly na postoji přísného zákazu týdenního odpočinku v kabině, jak to původně navrhovala Komise. Několik členských států vyjádřilo pochybnosti, zda by nařízení o době odpočinku mělo být použito k regulaci kritérií pro místa odpočinku, a jiné členské státy zase nebyly přesvědčeny o praktické hodnotě takového rozlišování, protože buď neexistuje žádný „trh“ pro tyto odpočívky, nebo jich je velký nedostatek, podle hustoty dopravy v některých regionech.

Většina členských států souhlasila, že pokud by měly být v rámci pravidel stanoveny normy, měly by být kombinovány s možností aktualizovat je prostřednictvím sekundárního práva a řidiči by měli mít k dispozici snadno dostupné informace. Mnoho členských států souhlasilo s předsednictvím, že by nemusel být vyžadován postup pro certifikaci vhodných odpočívek, je však nutné mít spolehlivý zdroj informací ohledně jejich dostupnosti, který bude monitorovat správní orgán. Jeden členský stát navrhl posílit návrh Komise prostřednictvím účinných kontrol, například zavedením povinnosti řidiče prokázat, kde strávil svůj běžný týdenní odpočinek. Většina členských států nicméně souhlasila s návrhem předsednictví takovouto dokumentaci nevyžadovat a místo toho při provádění silničních kontrol vycházet v první řadě z informací získaných z tachografu.

Delegace se obecně shodly, že v některých oblastech EU jsou parkoviště tak přeplněná, že ani zákaz týdenního odpočinku v kabině situaci výrazně nezlepší.

Návrat domů a plán týdenního odpočinku

V otázce práva řidiče na pravidelný **návrat domů** podpořila jedna velká skupina členských států Komisi v jejím návrhu třítýdenního cyklu. Menší skupina členských států se vyslovila na podporu dvanácti týdnů a poměrně největší skupina by mohla podpořit návrh předsednictví v délce šesti týdnů. Čtyři členské státy uvedly jako možný kompromis dobu čtyř týdnů. Jeden členský stát uvedl, že znění by mělo být pozměněno tak, aby jasně stanovilo, že čas strávený při návratu domů cestováním by neměl být odečten od doby odpočinku.

Pokud jde o definici pojmu „domov“, většina členských států souhlasila s předsednictvím, že je zapotřebí pracovat s širokým pojmem, aby řidiči nebyli příliš omezováni. Byly však vyjádřeny obavy, aby tato povinnost byla praktická i pro podnikatele, kteří musí organizovat pracovní plán řidiče. Jiné členské státy navrhly, aby se za domov považovala země bydliště nebo země zaměstnání.

Pokud jde o **plán týdenního odpočinku**, tj. vytvoření delší doby odpočinku prostřednictvím náhrad za zkrácenou dobu odpočinku, většina členských států vyjádřila přání, aby namísto přechodu na čtyři týdny navrhované Komisí byl zachován stávající přístup dvoutýdenního rytmu. Několik členských států však současně uvítalo návrh Komise vzhledem k jeho dodatečné flexibilitě v průběhu čtyř týdnů. Pokud jde o související otázku, zda by v důsledku toho musel být změněn čl. 6 odst. 3 nařízení 561/2006, několik členských států navrhlo zvýšit omezení celkové doby řízení na čtyři týdny, což by odpovídalo 180 hodinám během čtyř týdnů namísto 90 hodin během dvou týdnů; tento návrh však některé jiné členské státy důrazně odmítly.

Ve věci **náhrady za zkrácený týdenní odpočinek** upřednostnilo několik členských států zachování stávající flexibility umožňující využít náhradu v kombinaci s denním odpočinkem a s týdenními dobami odpočinku. Jiné členské státy podpořily kompromisní návrh předsednictví, aby řidiči mohli kombinovat náhradu s týdenními dobami odpočinku, včetně zkráceného týdenního odpočinku, ne však s denním odpočinkem.

Další záležitosti

Významný počet členských států nemohl podpořit zrušení váhového limitu 7,5 t v souvislosti s výjimkou pro **nekomerční přepravu zboží**. Jeden z těchto členských států předložil návrh nového limitu 18 t, přičemž tento limit musí stále ještě posoudit ostatní delegace. Rovněž byla vyjádřena určitá nespokojenost, pokud jde o pokus vymezit význam pojmu „nekomerční“. Podle názoru některých delegací je tato otázka příliš složitá na to, aby byla uspokojivě vyřešena, avšak jiné delegace uvedly, že by měl být alespoň stanoven soudržný přístup napříč právem EU.

Dva členské státy vznesly konkrétní výhrady přezkumu ke kodifikaci pokynů k přestávkám během **provozu s více řidiči**.

Delegace, které vystoupily, hodnotily pozitivně návrh Komise poskytnout **řidičům** určitou **flexibilitu** odchýlit se od některých pravidel pro odpočinek, aby mohli dojet k vhodnému ubytování, avšak v souvislosti s tím byly vzneseny otázky, jak posoudit, že to nepovede k ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Jeden členský stát vyjádřil potřebu doplnit určitou flexibilitu v otázce doby řízení při začátku běžného týdenního odpočinku.

Delegace rovněž vznesly výhrady k použití poradního postupu pro přijímání **prováděcích aktů** s cílem definovat harmonizované přístupy k provádění.

Poznámky Komise

Zástupce Komise přispěl k úsilí předsednictví připravit podmínky pro kompromisní návrhy, jež mohou získat podporu většiny delegací. Zastával postoj Komise a jasně uvedl, že přístup předsednictví k odpočinku v kabině a k návratu domů / k plánu týdenního odpočinku se významně odchyloval od návrhu Komise, avšak dokázal uspokojivě reagovat na různé prvky, u nichž byly vyjádřeny obavy, zejména v souvislosti s vhodnými parkovišti a odpočívkami.

d) Nařízení (EU) č. 165/2014

Členské státy podpořily návrh Komise, aby **informace zaznamenávané tachografy** byly rozšířeny o překračování hranic, což umožní lépe sledovat předpisy v sociální oblasti a v oblasti trhu. Značná většina členských států v této souvislosti podpořila návrh předsednictví **vyjasnit účely sběru informací zaznamenávaných tachografy**, zatímco některé z nich navrhly odkazovat rovněž na monitorování povinností podle nařízení (ES) č. 1073/2009 (přístup na trh přepravy cestujících autokary a autobusy). Některé členské státy však namítly, že zvýšené „sledování“ řidičů, pro jakékoliv účely, by se mohlo dostat do střetu zájmů s ochranou údajů, a vyžaduje tak zvláštní pozornost z hlediska nezbytnosti a přiměřenosti. Tyto delegace navrhly vyžádat si stanovisko evropského inspektora ochrany údajů, nebylo však dosaženo potřebného většinového postoje. Právní služba Rady také poskytla posouzení.

Velká část delegací uvítala návrhy předsednictví, aby byly do textu doplněny specifikace ohledně toho, kdy a kde by řidiči po překročení hranic, během první plánované nebo nutné zastávky, museli **vkładat kódy země**. Většina členských států se vyslovila proti povinnosti zavést další zastávku pouze pro účely vložení kódu země, a podpořila tak přístup předsednictví, aby se vložení kódu země při tranzitu vyžadovalo pouze během plánované nebo nutné zastávky. Menší část členských států se nicméně vyslovila proti těmto upřesněním, a to především z důvodu velmi přesného vymáhání. Předpokládaly, že bude možné spoléhat se pro účely sledování předpisů v sociální oblasti na velmi přesné časové údaje o překročení hranic, požadovaly povinnou zastávku pro tranzitní přepravu a přály si rozšíření této povinnosti na řidiče dosud používající analogové tachografy. Argumentovali také tím, že doplnění určité praktické flexibility by mohlo být nevhodnou motivací k odložení instalace inteligentních tachografů, které by všechny potřebné informace poskytovaly elektronicky.

Na tuto diskusi navázala obsáhlejší debata, zda by mělo být povinné **zavádění inteligentních tachografů** do stávajícího vozového parku (tzv. dodatečné vybavení, povinné k roku 2034) urychleno, např. o pět nebo deset let. Značná část delegací, které se k této záležitosti vyjadřovaly, se vyslovila kladně, jiné pak chtěly vyčkat připravované studie a posouzení Komise. Některé delegace nesouhlasily s tím, aby bylo datum zavádění uspišeno v průběhu jednání o silničním balíčku, protože kompromis ve věci nařízení o tachografech byl pouze tři roky starý a bylo obtížné jej dosáhnout. Část delegací dosud nevyjádřila své stanovisko.

Jeden členský stát poukázal na to, že z hlediska kontroly předpisů v sociální oblasti jsou **soubory údajů** v tachografech zahrnující pouze 28 dní nedostatečné, a navrhl rozšířit pokrytí na 60 dnů. Jiné delegace vznesly výhradu přezkumu.

Zástupce Komise považoval doplnění navržená předsednictvím za relevantní, zčásti z praktických důvodů (vkładání kódů zemí) a zčásti z důvodu právní spolehlivosti (doplnění účelů sběru údajů).

e) **Směrnice jako *lex specialis* týkající se vysílání pracovníků v silniční dopravě a směrnice 2006/22/ES**

Obecně

Diskusi o návrhu do značné míry ovládla otázka, zda by se **pravidla pro vysílání pracovníků** vůbec měla na mezinárodní silniční dopravu vztahovat. Jelikož rozprava o přezkumu směrnice o vysílání pracovníků² dospěla již do mnohem pokročilejšího stadia, některé prvky diskuse se odrazily na přípravě obecného přístupu k uvedenému přezkumu, jehož bylo dosaženo na zasedání Rady pro zaměstnanost, sociální politiku, zdraví a ochranu spotřebitele konaném dne 23. října 2017. V této souvislosti byl předmětem jednání především přístup k tranzitní dopravě a bylo dohodnuto, že změny ve směrnici o vysílání pracovníků se v odvětví silniční dopravy použijí až po vstupu v platnost příslušného *lex specialis*.

Pracovní skupina pro pozemní dopravu obdržela vysvětlení od právní služby Rady a písemná vyjádření Komise k různým aspektům vysílání pracovníků. Řada delegací přikládala těmto vyjádřením, jakož i rozpravě na zasedání Rady pro zaměstnanost, sociální politiku, zdraví a ochranu spotřebitele zvláštní význam, a to včetně prohlášení a vystoupení Komise při této příležitosti.

Pokud jde o **odkladnou lhůtu** pro použití hlavních prvků pravidel pro vysílání pracovníků, řada členských států byla zásadně proti tomu, aby byly tyto normy u řidičů vůbec uplatňovány. Většina členských států v této skupině však byla ochotna z tohoto svého stanoviska ustoupit, pokud by odkladná lhůta měla všeobecnou platnost a byla nastavena na úrovni, která ponechá v praxi prostor pro uplatnění výjimky. Tyto členské státy svůj případný ústupek dále podmínily např. snížením množství sociálních norem a administrativních požadavků, které by se použily.

² Směrnice 96/71/ES.

Menší skupina členských států vyjadřovala obavy vzhledem ke svým specifickým podmínkám, jako je např. odlehlost nebo hustota přeshraniční dopravy. Další skupina členských států naopak trvala na tom, aby veškerá pravidla týkající se vysílání pracovníků byla uplatňována od okamžiku vstupu řidičů z jiných členských států EU na jejich území nebo krátce poté, a byla proti tomu, aby se na kabotáž vztahovala výjimka. Delegace se v zásadě shodovaly s Komisí na tom, že pokud se pravidla pro vysílání pracovníků použijí, bude zapotřebí *lex specialis* pro zohlednění specifík odvětví silniční dopravy a zajištění rovných podmínek pro provádění kontrol na úrovni hostitelských členských států. Ukázalo se, že většina členských států se obává zejména přibývajících administrativní zátěže, která z uplatňování těchto pravidel vyplývá, včetně rozsáhlého papírování, které je s uplatňováním pravidel pro vysílání pracovníků spojeno, ale současně naléhavě volá po opatřeních, jež umožní bojovat proti nelidským pracovním podmínkám některých řidičů.

Oblast působnosti

Pokud jde o **tranzitní dopravu**, velká většina delegací sdílela stanovisko předsednictví, že po dobu tranzitních jízd řidiči nejsou vysíláni. Většina delegací se také přikláněla k názoru, že podmínky tranzitu by měly být ošetřeny v právním textu (ať už v hlavní směrnici nebo v *lex specialis*). Jeden členský stát zastával jednoznačně názor, že řidiči jsou i v podmínkách tranzitu vyslanými pracovníky.

Jednání o **přepravě na silničním úseku kombinované dopravy** nepřineslo žádný výsledek, protože většina členských států dala přednost tomu podrobit tuto otázku analýze po předložení návrhu na změnu příslušné směrnice.³ Další si přály zachovat komplexní pohled na mezinárodní dopravu a nerozdělovat ji na více částí kvůli uplatňování pravidel pro vysílání pracovníků. Většina delegací při vyjadřování svého stanoviska sdílela obavy předsednictví, že situace vyžaduje, aby byla v tomto směru tak či onak vyjasněna.

Návrh předsednictví rozšířit odchylky *lex specialis* na **(silniční) dopravu na vlastní účet**, jak ji definuje směrnice o vysílání pracovníků, některé státy podpořily, zatímco jiné potřebovaly více času na posouzení dopadů takové úpravy.

³ Směrnice 92/106/EHS.

Výpočet doby vyslání

Diskuse kolem **výpočtu doby vyslání** se vyvíjely v zásadě dvěma směry. Značný počet členských států podpořil přístup Komise, podle něhož výpočet půl dne a celého dne vychází z referenční doby šesti hodin. Další stejně početná skupina členských států chtěla, aby byl zohledněn skutečný počet hodin strávených v hostitelském členském státě, a aby tak „den přítomnosti“ nastal až po uplynutí každých 24 hodin. Pokud jde o zahrnutí doby odpočinku a doby pracovní pohotovosti, návrh předsednictví vyloučit z výpočtu doby vyslání týdenní odpočinek nezískal podporu většiny delegací. Několik členských států ale na druhou stranu vyjádřilo přání, aby se v tomto ohledu zašlo ještě dále a aby byly z výpočtu vyloučeny také denní odpočinek a doba pracovní pohotovosti.

Proběhla rovněž diskuse podobná diskusi o tom, kdy mají být informace o překročení hranice zadány do tachografu, která se týkala **toho, jak by měla být doba přítomnosti podle pravidel pro vysílání započítána, vstoupilo-li nákladní vozidlo na území hostitelského členského státu ve vlaku nebo na palubě trajektu**. Delegace obecně podporovaly návrh předsednictví, aby vysílání začínalo v přístavu nebo ve stanici příjezdu. Dva členské státy dávaly přednost tomu, aby se při výpočtu vycházelo z okamžiku, kdy řidič přístav nebo stanici příjezdu s konečnou platností opustí. Jeden členský stát trval na tom, že výpočet doby přítomnosti musí začínat na hranicích, bez ohledu na způsob dopravy. Pokud jde o způsob započtení doby (pohotovosti nebo odpočinku) strávené na palubě trajektu nebo ve vlaku, tedy např. má-li být řidiči ponechána určitá volnost v tom, zda tyto doby připočte zemi, kterou opouští nebo do které vstupuje, jednání nepřinesla žádný výsledek.

Správní požadavky a kontrolní opatření

Převážná většina členských států, která se zapojila do diskuse, vyjádřila přání mít k prosazování pravidel pro vysílání v odvětví silniční dopravy „uzavřený seznam“ **správních požadavků a kontrolních opatření** uvedený v *lex specialis*. Tyto členské státy argumentovaly tím, že taxativní seznam harmonizovaných pravidel pro všechny členské státy by zajistil, aby v odvětví, které je výrazně mobilní a mezinárodní povahy, probíhaly příslušné operace co nejhladším způsobem. Vyjadřovaly se rovněž pro explicitnější vyjádření této výjimečné povahy odvětví ve směrnici a zvažovaly možnost, že by v právním předpisu mohlo být stanoveno přijetí sekundárního právního aktu za účelem aktualizace seznamu požadavků a kontrolních opatření v souladu s technologickým vývojem v oblasti kontroly a dopravy.

Jen málo členských států se vyjádřilo pro to, aby byl seznam demonstrativní. Několik členských států si vyhradilo svůj postoj kvůli obavám, že by seznam nepřinesl všechny očekávané prvky.

Pokud jde o obsah seznamu, dva členské státy podaly konkrétní návrhy na zkrácení seznamu prvků kontroly navrženého Komisí pro provádění silničních kontrol a na přesunutí některých prvků šetření do druhé fáze přeshraničního prosazování prostřednictvím správní spolupráce a kontrol v provozovnách. Tyto návrhy některé státy uvítaly. Jiné naproti tomu trvaly na tom, že je mimořádně důležité, aby byla k dispozici aktualizovaná prohlášení o vyslání, nicméně názory se různily v pohledu na užitečnost kontroly výplatních pásek na silnicích, vzhledem k tomu, že se vztahují na doby, které již proběhly, a že se formálně, obsahově i jazykově odlišují. Hlavním tématem diskuse v celém jejím průběhu byla nutnost zajistit, aby pracovníci kontrol dostali k dispozici snadno vyhodnotitelné dokumenty a měli základ pro přijímání rozhodnutí na místě, mj. i s použitím modernizovaných informačních systémů, zatímco někteří připouštěli, že rozhodnutí by měla být přijímána pouze v návaznosti na kontroly v provozovnách.

Další záležitosti

Dva členské státy vyjádřily obavu ohledně praktického uplatňování a prosazování pravidel pro vysílání u **dopraců a řidičů ze třetích zemí**. Domnívají se, že uplatňování a prosazování pravidel pro vysílání není v praxi možné, takže dopravci z třetích zemí by mohli být oproti dopravcům EU zvýhodněni.

Systém hodnocení rizika podle směrnice 2006/22/ES

Zatímco značná většina v zásadě podpořila přístup Komise zdokonalit systém hodnocení rizika v rámci směrnice o prosazování, podle malé skupinky členských států je třeba postupovat obezřetně a soustředit se nejprve na plné provedení systémů hodnocení rizika na vnitrostátní úrovni. Řada členských států ve stejném duchu požádala o přechodné období. Několik členských států se rovněž pozastavovalo nad navrhovanými zvýhodňujícími kritérii pro nákladní vozidla vybavená „inteligentními tachografy“ nebo považovalo za složitý výpočet rizika u dopravců využívajících v hojné míře najatá vozidla.

Kontrola směrnice o pracovní době

Mnohé členské státy se obávaly praktických problémů, pokud by povinné silniční kontroly musely zahrnovat soulad se směrnicí o pracovní době⁴. Komise vysvětlila, že přepracování znění některých částí směrnice o pracovní době za účelem usnadnění kontrol bylo zvažováno, ale v současnosti je neproveditelné kvůli nedostatečné podpoře ze strany sociálních partnerů.

Předsednictví poté navrholo, že s cílem nalézt nákladově účinný způsob, jak prosazování směrnice o pracovní době zajistit, by se kontrolní požadavky omezovaly na kontroly v provozovnách dopravců. Tím by se sladil cíl zdokonalit prosazování směrnice o pracovní době s obavou, že by minimální úrovně kontrol na silnicích mohla být neefektivní. Delegace s tímto postupem souhlasily.

Poznámky Komise

Zástupce Komise se velice účinně snažil poskytnout objasnění ke složitým otázkám a pochybnostem kolem uplatňování pravidel pro vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy. Podpořil řadu iniciativ předsednictví zaměřených na upřesnění znění, zejména pokud jde o rozsah operací, na které se pravidla pro vysílání vztahují, a na zvýšení efektivnosti výpočtu dob, při zachování zásad návrhu. K těmto zásadám patří zejména uplatňování pravidel pro vysílání pracovníků, byť s určitými odchylkami, a zahrnutí všech dob souvisejících s pracovní dobou do výpočtu doby vyslání. Zástupce Komise potvrdil, že tranzit nepředstavuje vyslání. Prohlásil rovněž, že pokud jde o správné požadavky, tato pravidla by měla být plně a taxativně harmonizována na úrovni EU (viz tzv. „uzavřený seznam“). Poté uvedl, že i když je zlepšování v oblasti prosazování směrnice o pracovní době důležitý cíl, prostředky k prosazování by měly zohledňovat praktická omezení.

⁴ Směrnice 2002/15/ES.

f) **Směrnice 2006/1/ES**

K návrhu, který zavádí více pružnosti do přeshraničního užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží, si řada členských států ponechala výhradu týkající se případné eroze příjmu z daně u těchto vozidel. Tyto členské státy uvítaly kompromis předsednictví spočívající ve zkrácení **minimální doby** povoleného provozu na tři měsíce (místo čtyř), ale některé z nich dávaly přednost zkrácení této minimální doby na měsíce dva či dokonce jen na jeden. Delegace podobně uvítaly návrh předsednictví umožnit členským státům, aby stanovily strop u poměru najatých vozidel v rámci celého vozového parku dopravce, přičemž některé delegace považovaly za nezbytné podrobit konkrétní výši tohoto stropu dalšímu přezkoumání a jedna delegace si přála, aby byl tento strop uplatňován na celý vozový park užívaný dopravcem. Čtyři členské státy návrh Komise odmítly, zatímco některé jiné návrh v jeho nynější podobě uvítaly, přičemž uváděly, že k liberalizaci již dochází na vnitrostátní úrovni. Jeden členský stát navrhl, že členské státy by měly mít možnost omezit užívání najatých vozidel do určitého hmotnostního limitu. Dva členské státy vyjádřily k navrhovanému vypuštění hmotnostního omezení u najatých vozidel užívaných **pro vlastní potřebu** rozdílné názory.

Většina delegací uvítala návrh předsednictví, pokud jde o usnadnění **kontroly zbývajících lhůt**. Podle některých delegací přetrvávají značná rizika, pokud jde o kontrolu jiných předpisů, zejména v souvislosti s kabotáží, a jiné delegace vyjadřovaly obavy i ohledně přecházení vozidel z jedné smlouvy na druhou a zátěže spojené s prosazováním u případů vícenásobného přeshraničního porušení předpisů. Jeden členský stát považoval za žádoucí, aby předpisy obsahovaly výslovný požadavek řádné **registrace** najatých vozidel v EU⁵.

Řada delegací byla připravena podpořit předsednictví, pokud jde o přeformulování podmínek, jež umožňují provoz najatých vozidel, která byla řádně uvedena do provozu v jiném členském státě **a najata podnikem usazeným v jiném členském státě**. Jelikož však v této záležitosti jeden členský stát předložil odlišný návrh, mnohé členské státy ještě musí svůj postoj k této záležitosti zaujmout.

⁵ Viz směrnice Rady 1999/37/ES.

Konečně návrh předsednictví vyřešit některá přetrvávající rizika tím, že by **Komise** po pěti letech **provedla přezkum** provádění nových pravidel, delegace uvítaly.

Zástupce Komise vyjádřil obecnou výhradu a vyjádřil ochotu vložit do návrhu určité záruky.

IV. ÚVAHY O BUDOUCÍ PRÁCI

Estonské předsednictví dosáhlo značného pokroku v řadě aspektů tržního a sociálního pilíře prvního balíčku opatření v oblasti mobility. Výsledek jeho práce představuje solidní základ pro budoucí jednání. Práce na všech čtyřech návrzích probíhala souběžně a kompromis dosažený mezi členskými státy doznal u některých návrhů pokročilejší podoby než u jiných.

Značně pokročila zejména technická práce na návrzích o přístupu k povolání (pokud jde o kritérium usazení a o lehká užitková vozidla), o najatých vozidlech a o tachografech. Předsednictví se domnívá, že dosažení případných kompromisů je na dohled.

Více práce je zapotřebí u návrhu týkajícího se dob odpočinku s cílem nalézt kompromis vyhovující všem stranám. Zdá se, že většina členských států souhlasí s tím, jakým směrem se kompromis vyvíjí, ale řada jiných má stále podstatné výhrady. Aby bylo možné posunout se dál, bude třeba vypracovat konkrétní návrhy na změnu.

Nejvíce práce budou vyžadovat návrhy týkající se vysílání pracovníků v silniční dopravě a přístupu na trh. Doposud u nich nebylo dosaženo velkého pokroku, neboť se jedná o návrhy vysoce politické povahy, vzájemně úzce provázané. Řada členských států k nim také ještě nezaujala oficiální postoj. Další komplikací je, že tyto návrhy souvisejí s legislativní prací na změnách návrhu obecné směrnice o vysílání pracovníků, kde byl obecný postoj Rady přijat až 23. října 2017 a jednání v rámci dialogu začala teprve nedávno.

Práce v přípravných orgánech v rámci estonského předsednictví potvrdila, že se vyplácí zachovávat mezi jednotlivými částmi balíčku soudržný a souběžný přístup.

V. ZÁVĚR

Coreper vyzývá v návaznosti na své zasedání konané dne 22. listopadu 2017 Radu, aby tuto zprávu vzala na vědomí s cílem dosáhnout u jednotlivých návrhů tohoto balíčku dalšího pokroku.
