



Brusel 4. prosince 2018  
(OR. en, fr)

---

---

**Interinstitucionální spisy:**  
2017/0121(COD)  
2017/0122(COD)  
2017/0123(COD)

---

---

15084/18  
ADD 1

TRANS 603  
SOC 754  
EMPL 559  
MI 922  
COMPET 838  
CODEC 2194

## VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

---

|                           |  |
|---------------------------|--|
| Odesílatel:               | Generální sekretariát Rady   |
| Příjemce:                 | Delegace   |
| Č. předchozího dokumentu: | ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4   |
| Č. dok. Komise:           | ST 9668/17<br>ST 9670/17<br>ST 9671/17   |
| Předmět:                  | Balíček opatření v oblasti mobility I:<br>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<br>Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně 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<br>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<br>– Prohlášení |

---

Delegace naleznou v příloze prohlášení delegací v souvislosti s obecným přístupem Rady k výše uvedeným návrhům.

**Polsko, Bulharsko, Litva, Malta a Maďarsko**

Polsko, Bulharsko, Litva, Malta a Maďarsko s politováním konstatují, že úsilí rozdělit trh a ochránit vnitřní trhy některých členských států zastínilo původní cíl balíčku opatření v oblasti mobility I, jímž bylo zjednodušit a zpřehlednit pravidla pro odvětví dopravy a zlepšit sociální a pracovní podmínky řidičů.

Obecný přístup k balíčku opatření v oblasti mobility I nezohledňuje zeměpisná specifika členských států nacházejících se na vnějších hranicích EU. Navrhovaný balíček nebere v potaz ani konkrétní problémy ostrovních států. Mimoto nejenže vytváří nerovné podmínky pro provozovatele v EU, ale ohrožuje i mezinárodní konkurenceschopnost silniční nákladní dopravy EU.

Namísto vyvážených ustanovení a skutečného kompromisu přispívajícího k dobře fungujícímu jednotnému trhu ukládá navrhovaný obecný přístup restriktivní, nepřiměřená a protekcionistická opatření, která jsou v rozporu se základními zásadami Smluv a základními svobodami EU.

Příkladem takového ustanovení je povinnost řidiče vrátit se do konkrétního místa.

Polsko, Bulharsko, Litva, Malta, Maďarsko se důrazně staví proti:

- dělenému modelu, který předpokládá uplatňování režimu pro vysílání řidičů vykonávajících přepravu mezi třetími zeměmi a kabotáž. Tento návrh povede k roztržení trhu EU, diskriminaci některých členských států a řidičů z těchto zemí. Znemožní řádné fungování vnitřního trhu silniční dopravy, uvalí nepřiměřené administrativní břemeno na provozovatele, zejména malé a střední podniky, a kromě toho prohloubí nekalou soutěž mezi provozovateli z EU a mimo EU na úkor prvně jmenovaných. V neposlední řadě rovněž zvýší překážky obchodu EU.
- úplnému zákazu trávení běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle. Toto řešení je restriktivní a nebere ohled na nedostatek vhodných odpočívadel s řádným ubytováním v Evropě. V takové situaci se pracovní podmínky řidičů nezlepší, jelikož řidiči nevyužijí infrastruktury, která neexistuje, a bude trvat, než bude vybudována.

- uložení dodatečných omezení na kabotáž formou povinné přestávky v délce několika dní. Toto je další restriktivní, neúměrné a protekcionistické opatření, jímž se na přístup k trhu svévolně uvaluje administrativní překážka.

V důsledku toho namísto posílení konkurenceschopnosti a prosperity odvětví dopravy EU povede provádění balíčku opatření v oblasti mobility I v jeho stávající podobě k bankrotům malých a středně velkých dopravců, zvýšení míry nezaměstnanosti v EU, ostrému nárůstu cen velkého množství zboží a služeb s negativním dopadem na spotřebitele a se zpomalením hospodářského růstu. Důsledky budou mnohem těžší pro členské státy nenacházející se ve středu EU a tam, kde doprava představuje významné odvětví hospodářství.

Vzhledem ke zřejmé nespravedlnosti a nerovnováze navrhovaného obecného přístupu Rady k balíčku opatření v oblasti mobility I tedy Polsko, Bulharsko, Litva, Malta a Maďarsko hlasují proti.

## **Belgie**

Belgie potvrzuje své hlasování proti balíčku opatření v oblasti mobility I na zasedání Rady pro dopravu dne 3. prosince 2018.

Belgie nemůže podpořit nový kabotážní režim navrhovaný v nařízení č. 1072/2009, jelikož navrhovaná povinná přestávka v délce pěti dnů ohrožuje udržitelnost hospodářské činnosti v tomto odvětví.

## Švédsko

Prohlášení Švédska k návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2006/22/ES a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU, a kterou se mění nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI) (Brusel, 28. listopadu 2018, 14802/18 ADD 4)

Švédsko je s to podpořit obecný přístup k tomuto návrhu, ale chtělo by do protokolu doplnit a při následujícím postupu zvážit tuto poznámku k čl. 2 odst. 4 písm. a).

Švédsko je toho názoru, že by bylo přínosné, kdyby se v čl. 2 odst. 4 písm. a) jednoznačně vyjádřil ohled na vnitrostátní modely pracovněprávních předpisů a uznala úloha sociálních partnerů ve vztahu ke smlouvám. Sociální partneři hrají úlohu při monitorování pracovních podmínek a pracovního řádu v některých členských státech. To je zaručeno v obecných směrnících o vysílání pracovníků, pod něž má navrhovaná směrnice spadat coby lex specialis. Aby lex specialis fungoval v tomto ohledu stejně jako obecné směrnice, je žádoucí objasnění. Je proto důležité, aby se v čl. 2 odst. 4 písm. a) uvedlo, že příslušný vnitrostátní orgán může informaci v prohlášení o vysílání zpřístupnit, například formou evidence, jiným orgánům či sociálním partnerům v souladu s vnitrostátními právními předpisy a postupy.

Švédsko by rovněž chtělo připomenout, že interinstitucionální vyhlášení evropského pilíře sociálních práv úlohu sociálních partnerů respektuje.