Rada
Evropské unie

Brusel 11. února 2020
(OR. en)

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

5424/20
ADD 4

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

POZNÁMKA K BODU „I/A“

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců (část I)/Rada
Č. dok. Komise:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
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 – politická dohoda

Prohlášení Komise a členských států.

PŘÍLOHA

Prohlášení Komise

Komise bere na vědomí předběžnou dohodu o sociálních a tržních aspektech balíčku opatření v oblasti mobility I, jíž Rada a Evropský parlament dosáhly během čtvrtého trialogu, který se uskutečnil ve dnech 11. a 12. prosince 2019.

Komise vyjadřuje politování nad tím, že politická dohoda dosažená Radou a Evropským parlamentem zahrnuje prvky, které nejsou v souladu s ambicemi Zelené dohody pro Evropu a s tím, že Evropská rada schválila cíl dosáhnout do roku 2050 klimaticky neutrální EU. Jde o povinný návrat vozidla do členského státu usazení každých 8 týdnů a omezení uložená na kombinovanou dopravu. Tato opatření nebyla součástí návrhů Komise přijatých dne 31. května 2017 a nebyla předmětem posouzení dopadů. Povinnost návratu nákladního vozidla povede k neefektivitě dopravního systému a zvýšení zbytečných emisí, znečištění a dopravního přetížení, zatímco omezení kombinované dopravy snižují její účinnost při podpoře multimodální nákladní dopravy.

Sociální zlepšení obsažená v tomto návrhu jsou významná. Komise nyní důkladně posoudí dopad těchto dvou aspektů na klima, životní prostředí a jednotný trh. Komise tak učiní s ohledem na Zelenou dohodu pro Evropu a opatření k dekarbonizaci dopravy a ochraně životního prostředí a zároveň zajistí, aby jednotný trh fungoval dobře.

Komise po posouzení dopadů v případě potřeby využije svého práva předložit před vstupem obou ustanovení v platnost cílený legislativní návrh.

Prohlášení Bulharska, Kypru, Lotyšska, Litvy, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska

Bulharsko, Kypr, Lotyšsko, Litva, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko vyjadřují hluboké znepokojení nad tím, že prozatímní dohoda o balíčku opatření v oblasti mobility I je v rozporu se základním právem na volný pohyb služeb na jednotném trhu, zásadou volného pohybu pracovníků, jakož i s klíčovými politikami a cíli EU v oblasti klimatu.

Zejména požadavek na návrat těžkých vozidel do členského státu usazení alespoň jednou za 8 týdnů je v rozporu s ambiciózními cíli EU v oblasti klimatu stanovenými Evropskou komisí v nové Zelené dohodě ze dne 11. prosince 2019. Přijetí takové povinnosti povede k významnému zvýšení počtu jízd prázdných vozidel na evropských silnicích a následně k podstatnému zvýšení emisí CO_2 z odvětví dopravy. Na toto odvětví již nyní připadá přibližně čtvrtina emisí skleníkových plynů v EU.

Navzdory našemu úsilí na tyto problémy upozornit a bez ohledu na vědecké poznatky vyplývající ze studií o dopadu této povinnosti na zvýšení počtu jízd prázdných vozidel a emisí CO_2 nejsou předpokládané důsledky tohoto ustanovení nijak zohledněny a racionální argumenty jsou odmítány. A přestože program zlepšování právní úpravy vyžaduje u všech takových opatření posouzení dopadu na úrovni EU, žádné takové posouzení zatím předloženo nebylo.

Návrat vozidel do členského státu usazení je pouze jedním z příkladů příliš restriktivních a diskriminačních opatření navržených v balíčku opatření v oblasti mobility I. Podobné obavy sdílíme ohledně omezení kabotáže v podobě příliš dlouhých období přestávek. Toto období přestávek představuje protekcionistické opatření, které bude mít poněkud negativní dopad na jednotný trh. Povinnost návratu nákladního vozidla, jakož i omezení uvalená na kabotáž přinesou podle odhadů uznávaných výzkumných ústavů další miliony tun emisí CO_2 ročně.

Dalším závažným problémem vzbuzujícím obavy je, že povinný návrat vozidla znevýhodní ty členské státy, které se kvůli své zeměpisné poloze budou potýkat se značnými obtížemi při poskytování služeb nákladní dopravy na jednotném trhu, neboť jejich vozidla budou muset ujet daleko větší vzdálenosti a překonat významné přírodní překážky, zejména v případě ostrovů.

Dalším faktorem, který nebyl odpovídajícím způsobem řešen, je nekalá hospodářská soutěž ze strany dopravců ze třetích zemí. To je obzvláště znepokojivé, neboť řešení, které má být uzákoněno, bude mít dlouhodobé dopady nejen na odvětví dopravy, ale i na hospodářství EU jako celek.

Odvětví dopravy si zaslouží spravedlivý a spolehlivý právní rámec EU, který bude dále stimulovat jeho rozvoj a zároveň zajistí realistická a vymahatelná pravidla. Namísto vyvážených ustanovení a skutečného kompromisu prozatímní dohoda ukládá omezující, nepřiměřená a protekcionistická opatření.

Balíček opatření v oblasti mobility I je klíčovým dokumentem pro jednotný evropský trh i pro odvětví silniční dopravy. Dnes je více než kdy jindy třeba uchovat hladké fungování jednotného trhu a ekonomik všech členských států EU a zároveň zajistit soulad s dalšími politikami EU.

Prohlášení Belgie

Belgie vzala na vědomí výsledky předběžné dohody, jíž dosáhly dne 11. prosince Evropský parlament a Rada ohledně sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I.

Vítá podstatné zlepšení pracovních podmínek řidičů nákladních vozidel, zejména zákaz týdenního odpočinku v kabině a uplatňování vysílání za účelem kabotáže. V budoucnosti by mělo být dosaženo rovnějších podmínek, a to začleněním lehkých užitkových vozidel do oblasti působnosti celého balíčku opatření v oblasti mobility, navracením nákladních vozidel každých 8 týdnů na základnu a ambiciózním harmonogramem pro zavádění nových inteligentních tachografů, což umožní lepší prosazování stávajících i nových pravidel.

Belgie proto nepovažuje za soudržné další omezování přístupu na trh tím, že se u kabotáže stanoví období přestávek v délce trvání čtyř dnů, když Evropská unie současně zajistí vzestupnou sociální konvergenci.

Podle našeho názoru představuje toto období přestávek obchodní překážku, která je v rozporu s duchem vnitřního trhu a s účinností logistického řetězce, neboť kabotáž umožňuje vyhnout se jízdám prázdných vozidel.

Rovněž považujeme za politováníhodné zařazení návrhu týkajícího se dlouhodobého vysílání, který nebyl v návrhu Komise ani v dohodách obou spolunormotvůrců obsažen a dosud nebyl důkladně posouzen.

I přes pozitivní sociální prvky obsažené v balíčku se proto Belgie hlasování o dohodě zdrží.

Prohlášení Estonska

Estonsko plně podporuje cíle původních návrhů sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I[1], které měly připravit cestu k jasným pravidlům v oblasti silniční dopravy. Estonsko se domnívá, že trh mezinárodní silniční nákladní dopravy v Evropské unii musí splňovat obecné zásady jednotného trhu, musí být otevřený hospodářské soutěži a účinný a šetrný k životnímu prostředí. Estonsko se domnívá, že dodatečné požadavky nesmí představovat nepřiměřenou administrativní zátěž pro podniky nebo orgány veřejného sektoru ani nesmí být v rozporu s cíli politiky Evropské unie v oblasti změny klimatu.

Během jednání o balíčku Estonsko zaujalo konstruktivní přístup ve snaze zohlednit a podpořit návrhy, které by zlepšily pracovní podmínky řidičů, bojovaly proti nelegálním praktikám na trhu a omezily negativní dopady na životní prostředí. Výsledkem jednání však byla dohoda, která estonské dopravce znevýhodňuje v hospodářské soutěži, a to zejména tím, že podnikům v silniční dopravě ukládá povinnost organizovat činnost jejich vozového parku takovým způsobem, aby se zajistilo, že se jeho vozidla vrátí do členského státu usazení do 8 týdnů po jeho opuštění („povinnost návratu vozidla“).

---

[1] 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; Dokument COM(2017) 281; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281
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 denní a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů; COM(2017) 277; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277
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; COM(2017) 278; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278

Tato povinnost nebyla součástí původního balíčku. Nebyla podrobena věcnému posouzení dopadů, což vyvolává obavy ohledně vztahu k interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů[2].

Za druhé, vzhledem k tomu, že se vozidla vracejí do členského státu usazení, je omezena zeměpisná oblast činnosti podniků silniční dopravy předmětného členského státu, což není v souladu s cílem balíčku opatření v oblasti mobility I, který má zajistit rovné podmínky.

Za třetí, jelikož tato povinnost zvyšuje počet jízd prázdných vozidel a další emise CO_2, zastává Estonsko názor, že tento požadavek je v rozporu s cíli politiky EU v oblasti klimatu a s cíli Pařížské dohody. Není v souladu se závěry Evropské rady ze dne 12. prosince 2019[3].

Estonsko se navíc domnívá, že tento požadavek je nepřiměřený, neboť dohoda již obsahuje opatření v zájmu boje proti jevu tzv. společností s fiktivním sídlem typu „poštovní schránka“. Povinnost návratu vozidla může takové praktiky podnítit a kromě toho vybízí podniky silniční dopravy z okrajových členských států, aby se přemístily, což povede ke snížení počtu pracovních míst a k poklesu daňových příjmů.

Vzhledem k tomu, že toto opatření může zvýšit objem dopravy, je Estonsko znepokojeno jeho dopadem na bezpečnost silničního provozu.

Proto Estonsko znovu zdůrazňuje svou podporu cílům původních návrhů sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I, avšak vyjadřuje politování nad tím, že byla do dohody zahrnuta povinnost návratu vozidla. S ohledem na výše uvedené skutečnosti bude Estonsko hlasovat proti uvedené dohodě.

---

[2] Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29

[3] Část 1 bod 5: *Veškeré příslušné právní předpisy a politiky EU musejí být v souladu s plněním cíle dosáhnout klimatické neutrality a přispívat k němu při současném respektování rovných podmínek.* /…/ https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/cs/pdf