



Rada
Evropské unie

Brusel 2. dubna 2020
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2017/0121(COD)

7043/20
ADD 1 REV 1

CODEC 220
TRANS 138
SOC 178
EMPL 144
MI 90
COMPET 129

POZNÁMKA K BODU „I“

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (první čtení) – rozhodnutí použít písemný postup pro přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady = prohlášení

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 týdněho 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, navrácením 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 Bulharska, Kypru, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska

Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, 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 CO₂ 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 CO₂ 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 spíše 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 CO₂ 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 Bulharska, Kypru, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska

Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko vyjadřují námitku vůči tomu, že během technické revize znění právníky-lingvisty bylo do přijaté politické dohody o daných třech právních aktech, které jsou součástí balíčku opatření v oblasti mobility I, automaticky zahrnuto ustanovení o subsidiaritě a proporcionalitě.

Jsme si vědomi toho, že zásady subsidiarity a proporcionality mají pro výkon pravomocí EU prvořadý význam. Nicméně doplnění tohoto ustanovení v této pozdní fázi legislativního procesu obecně není dobrým postupem a v případě balíčku opatření v oblasti mobility I je to obzvláště obtížné akceptovat vzhledem k politické citlivosti celé záležitosti a s přihlédnutím k dlouhodobým důsledkům navrhovaných ustanovení pro fungování evropského odvětví silniční dopravy.

S politováním je třeba konstatovat, že tento krok je rovněž dokladem toho, že urychlené projednávání mělo nepříznivý dopad na kvalitu přijatých právních předpisů. Chtěli bychom navíc zdůraznit, že u některých klíčových ustanovení politické dohody nebylo provedeno posouzení dopadů. Tuto skutečnost uznala i Komise ve svém prohlášení prezentovaném na zasedání Coreperu (část I) dne 20. prosince 2019, v němž potvrdila, že některá opatření nebyla součástí návrhů Komise předložených dne 31. května 2017 a nebyla podrobena posouzení dopadů.

Chybějící důkladná analýza brání tomu, aby opatření navržená v daných třech legislativních aktech, které jsou součástí balíčku opatření v oblasti mobility I, byla řádně vyhodnocena z hlediska jejich souladu s pravidlem proporcionality.

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

S ohledem na bezprecedentní šíření onemocnění COVID-19, které již má a bude mít bohužel i nadále dalekosáhlé dopady na odvětví silniční dopravy, vyzývají Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko k tomu, aby byla práce na balíčku opatření v oblasti mobility I pozastavena, dokud současná pandemie neskončí. Proto také v této složité době hlasujeme proti přijetí návrhu písemným postupem.

Lze předpokládat, že většina podniků pozastaví nebo ukončí provoz, což povede ke značnému poklesu v poskytování dopravních služeb a tím také v dodávkách zboží na úkor občanů EU a hladkého fungování ekonomiky.

Vzhledem k tomu, jak nepostradatelná bude silniční doprava v rámci úsilí o obnovu po skončení pandemie COVID-19 a jak rozsáhlé budou ztráty, které toto odvětví utrpí v průběhu zvládnání krize, nebudou odvětví silniční dopravy ani hospodářství EU s to ustát zbytečný regulační otřes způsobený balíčkem opatření v oblasti mobility I. V této souvislosti musíme mít na paměti, že naprostá většina dopravních podniků v Evropské unii jsou malé a střední podniky, které jsou mimořádně zranitelné.

Za stávajících okolností není přijetí balíčku opatření v oblasti mobility I v jeho stávající podobě rozumné, ani odůvodněné. Chtěli bychom zdůraznit, že hospodářské prostředí EU bude po skončení koronavirové krize zcela odlišné, a máme za to, že odvětví silniční dopravy bude potřebovat nová řešení, aby se s touto novou skutečností vyrovnalo.

Vzhledem k výše popsané situaci jsme přesvědčeni, že řešení nabízená v balíčku opatření v oblasti mobility I musí být přepracována, aby byla schopna reagovat na novou ekonomickou realitu. Navrhujeme proto pozastavení další práce na tomto návrhu, dokud současná pandemie neskončí.

Prohlášení Estonska

Estonsko plně podporuje cíle původních návrhů sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I¹, 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“).

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 předpisů².

Za druhé, vzhledem k tomu, že se vozidla vrací 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.

¹ Dokumenty 9668/17 – COM(2017) 281 final; 9670/17 – COM(2017) 277 final; 9671/17 – COM(2017) 278 final.

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>

Za třetí, jelikož tato povinnost zvyšuje počet jízd prázdných vozidel a další emise CO₂, 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 2019³.

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.

Prohlášení Maďarska

Maďarsko by chtělo znovu zopakovat hluboké znepokojení nad tím, že různé složky prvního balíčku opatření v oblasti mobility mají škodlivé dopady, které narušují trh a jsou nepříznivé z hlediska klimatu, a vyjadřuje zásadní nespokojenost s tím, že nebyla provedena řádná a rozsáhlá posouzení dopadů, což je v rozporu s původními cíli uvedeného balíčku opatření.

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>

Maďarsko dává vždy najevo, že je připraveno bojovat proti podvodům, zneužívání pravidel a nekalým praktikám a zabývat se sociálními podmínkami řidičů v oblasti silniční dopravy. Při řešení těchto otázek bychom měli zamezit roztržičnosti, protekcionismu a ukládání nadměrné administrativní zátěže evropským podnikům silniční dopravy, které na vnitřním trhu v oblasti silniční dopravy provozují svou činnost v souladu s pravidly. Pro nás je zachování efektivního fungování našeho vnitřního trhu otázkou, o které nelze vyjednávat, neboť v období narůstajícího globálního ekonomického napětí povede k vytvoření většího počtu pracovních míst a ke zvýšení konkurenceschopnosti pro Evropu.

Prostřednictvím tohoto balíčku opatření jsme proto měli zajistit, aby na základě budoucího právního rámce EU bylo možné využívat konkurenčních výhod v jejich plném rozsahu, a současně i zabezpečit spravedlivou hospodářskou soutěž a odpovídající úroveň pracovních podmínek pro řidiče. Konečná dohoda však tuto rovnováhu nezajišťuje a upřednostňuje pouze jeden přístup založený na státním protekcionismu a nevymahatelných pravidlech v daném odvětví.

Jsme přesvědčeni zejména o tom, že specifická pravidla pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy („*lex specialis*“) představují neodůvodněné omezení základních svobod, a v důsledku toho narušují rovné podmínky v rámci EU. Konstatujeme, že konečná dohoda dokládá oprávněnost našich pochybností ohledně oddělení otázky silniční dopravy od změny směrnice o vysílání pracovníků [směrnice (EU) 2018/957]. Zejména je třeba konstatovat, že zavedený model týkající se vysílání řidičů, v jehož rámci bylo toto oddělení uplatněno, nebyl součástí návrhu Komise a jako takový nebyl podroben posouzení dopadů.

Za druhé, považujeme rovněž za velice problematické, že úplný zákaz čerpání týdenní doby odpočinku v kabině nebere v potaz nedostatek vhodných odpočívadel v rámci EU s řádným ubytováním pro řidiče. Takový zákaz by proto představoval ustanovení EU, které by bylo nevymahatelné, což by zpochybňovalo jeho legalitu,

Za třetí, pokud jde o naše klimatické cíle, povinnost, aby se vozidlo navrátilo do členského státu usazení alespoň jednou za 8 týdnů je v rozporu s ambiciózními cíli EU v oblasti klimatu, které představila Evropská komise v rámci Zelené dohody pro Evropu ze dne 11. prosince 2019. Přijetí takového opatření povede ke zvýšení počtu jízd prázdných nákladních vozidel na evropských silnicích a následně ke zvýšení emisí CO₂ z odvětví silniční dopravy.

Dalším faktorem, který není v konečné dohodě řádně zohledněn, je riziko vytvoření nespravedlivé konkurenční výhody pro podnikatele v silniční dopravě ze třetích zemí. Povinné nahrazení velice nákladných tachografů s sebou navíc nese konkurenční výhodu pro dopravce ze třetích zemí, jelikož datum instalace inteligentních tachografů pro vozidla podniků, na něž se vztahuje dohoda AETR, je nejisté.

Modernizace evropského odvětví silniční dopravy, která je zcela zásadním prvkem evropské ekonomiky, je nezbytností jak ze sociálního hlediska, tak i z hlediska konkurenceschopnosti.

Tohoto cíle nemůže být dosaženo, aniž by byly brány plně v potaz úspěšné výsledky vnitřního trhu a jeho fungování a aniž by se postupovalo odpovědně v zájmu dosažení ambiciózních klimatických cílů.

