

N 043 / 11 / 02, N 044 / 11 / 02, N 045 / 11 / 02, N 046 / 11 / 02



PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
SENÁT

11. funkční období

N 043 / 11 / 02, N 044 / 11 / 02, N 045 / 11 / 02, N 046 / 11 / 02

**Usnesení Výboru pro záležitosti Evropské unie
k návrhu 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**

**k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice
2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží
k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES)
č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní
doby řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení
(EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů**

**k návrhu 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**

2017



SENÁT PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

11. FUNKČNÍ OBDOBÍ VÝBOR PRO ZÁLEŽITOSTI EVROPSKÉ UNIE

120. USNESENÍ

ze 14. schůze, konané dne 19. září 2017

k návrhu 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

Senátní tisk č. N 043/11

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží

Senátní tisk č. N 044/11

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní doby řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů

Senátní tisk č. N 045/11

k návrhu 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

Senátní tisk č. N 046/11

Po úvodní informaci Ladislava Němce, náměstka ministra dopravy, Zuzany Zajarošové, ředitelky Odboru Evropské unie a mezinárodní spolupráce Ministerstva práce a sociálních věcí, s přihlédnutím ke stanovisku Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu, zpravodajské zprávě senátora Jaroslava Doubravy a po rozpravě

VÝBOR

I. přijímá

- k návrhu 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;
- k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží;
- k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní doby řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů;
- k návrhu 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

doporučení, které je přílohou tohoto usnesení;

II. doporučuje

Senátu Parlamentu ČR, aby se

- k návrhu 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;
- k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží;
- k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní doby řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů;
- k návrhu 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,

vyjádřil ve smyslu doporučení přijatého výborem;

IV. pověřuje

předsedu výboru Václava Hampla, aby předložil toto usnesení předsedovi Senátu Parlamentu ČR.

Václav Hampl v.r.
předseda výboru

Jaroslav Doubrava v.r.
zpravodaj výboru

Tomáš Grulich v.r.
ověřovatel výboru

**Doporučení k vyjádření Senátu PČR
k návrhu 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**

**k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice
2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží**

**k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES)
č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní doby
řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU)
č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů**

**k návrhu 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**

Senát PČR

I.

1. považuje

za důležité zajistit všem řidičům v odvětví mezinárodní silniční dopravy spravedlivé sociální podmínky;

2. nepovažuje

však nižší mzdovou úroveň některých členských států za nekalou konkurenční výhodu, neboť je důsledkem rozdílných životních podmínek v členských státech, které nelze odstranit jinak než postupnou hospodářskou konvergencí; tyto mzdové rozdíly jsou navíc vyváženy dodatečnými náklady plynoucími z přeshraničního poskytování služeb, které domácí dopravci nemají;

3. je proto přesvědčen,

že vzhledem k rozdílné hospodářské úrovni členských států prosazování zásady stejné odměny za stejnou práci na stejném místě podkopává existenci jednotného trhu, odrazuje od volného pohybu, a tím v konečném důsledku oslabuje hospodářskou konvergenci mezi členskými státy;

II.

1. zastává názor,

že ustanovení směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků a správní požadavky nevyhovují vysoce mobilní povaze práce řidičů v odvětví mezinárodní silniční dopravy, a proto podporuje úpravu sociálních podmínek vyslaných řidičů prostřednictvím sektorové právní úpravy, která bude proporcionální, snadno vymahatelná, co nejméně zatěžující pro dopravce a zajistí jednotný výklad mezi členskými státy;

2. domnívá se,

že navržená výjimka z působnosti směrnice 96/71/ES v délce tří dnů je nepřiměřeně krátká, i s ohledem na skutečnost, že jeden den vyslání je vymezen 6 hodinami, což může vážně omezit poskytování standardní mezinárodní přepravy mezi dvěma sousedícími členskými státy;

3. požaduje

proto, v souladu s pozicí vlády, výrazné prodloužení této lhůty, a to minimálně na 10 – 15 dní, prodloužení časového vymezení jednoho dne ze stávajících 6 hodin, a rovněž zpřísnění opatření zaměřených na tzv. řidiče nomády;

4. vítá

zrušení maximálního počtu povolených kabotážních přeprav, jelikož kontrola tohoto ustanovení je v praxi velmi složitá;

5. nesouhlasí

však se snížením počtu dní pro provádění kabotáže a rovněž s aplikací pravidel pro vysílání pracovníků na kabotážní přepravu již od prvního dne jejího provádění;

6. má rovněž výhrady

k navrhovanému stanovení minimálního povinného počtu kontrol kabotážních přeprav na území členského státu, neboť je toho názoru, že provádění těchto kontrol bude těžko realizovatelné, a to zejména proto, že tento druh přepravy nelze jednoznačně předem identifikovat;

7. považuje

stanovení minimálních požadavků na maximální denní a týdenní doby řízení, minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku za jedny z hlavních právních nástrojů ovlivňujících a zvyšujících bezpečnost silničního provozu a nastavujících důstojné pracovní podmínky pro řidiče;

8. upozorňuje ale,

že při silniční dopravě je velmi obtížné predikovat dobu zdržení například při dopravních špičkách, dopravních omezeních, haváriích nebo kontrolách na hranicích, a proto musí být řidičům umožněno, aby i po překročení stanovených limitů mohli dojet do nejbližšího vhodného místa pro odpočinek bez hrozby sankcí;

9. nesouhlasí

se zákazem čerpat týdenní odpočinek v délce 45 hodin a více ve vozidle, neboť považuje toto ustanovení za diskriminační, zvyšující náklady na dopravu a při současném nedostatečném počtu odpovídajících odpočívadel na území členských států za těžko proveditelné; hledání odpovídajících odpočívadel by ve svém důsledku naopak mohlo vést ke zvyšování objemu emisí CO₂, neboť by řidiči museli volit delší trasy, na kterých by tato odpočívadla byla k dispozici, což ale není v souladu s deklarovanými úmyslem snižovat emise CO₂ ze silniční dopravy;

10. požaduje

také vypuštění části ustanovení o požadavcích na usazení podniku, dle kterého by podnik měl v členském státě usazení mít majetek a zaměstnávat zaměstnance v rozsahu úměrném činnosti podniku, neboť tento požadavek diskriminuje malé podniky tím, že zcela ignoruje skutečnost, že podnikem může být i pouze jediná fyzická osoba či právnická osoba bez zaměstnanců;

11. domnívá se,

že v případě snahy o větší profesionalizaci provozovatelů lehkých užitkových vozidel by pozornost měla být věnována spíše jejich odborné způsobilosti, než stanovení požadavků na finanční způsobilost;

12. doporučuje

rovněž v případě předložených návrhů nařízení stanovit dvouletou lhůtu pro implementaci, aby se členské státy, ale především i provozovatelé silniční přepravy mohli adekvátně připravit na nová pravidla;

III.

1. žádá vládu,

aby Senát informovala o tom, jakým způsobem zohlednila toto usnesení, a o dalším vývoji projednávání návrhů, a to v okamžiku dosažení politické shody potřebného počtu členských států na hlavních prvcích návrhu, nebo již předtím, pokud by se výsledky

projednávání v Radě začaly výrazně odchylovat od postoje České republiky vyjádřeného v rámcové pozici vlády;

- 2. pověřuje** předsedu Senátu, aby toto usnesení postoupil Evropské komisi.