



SENÁT  
PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

11. FUNKČNÍ OBDOBÍ

295.

**USNESENÍ SENÁTU**

z 10. schůze, konané dne 11. října 2017

**k Dopravnímu Balíčku – sociální aspekty v silniční dopravě, užívání najatých vozidel, kabotáž a podmínky pro podniky**

**Senátní tisk č. N 43/11** - 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

**Senátní tisk č. N 44/11** - Návrh 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 45/11** - 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 46/11** - 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**

**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 CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> 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.

Milan Štěch v. r.  
předseda Senátu

Pavel Štohl v. r.  
ověřovatel Senátu