



SENÁT  
PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

11. FUNKČNÍ OBDOBÍ

**354.**

**USNESENÍ SENÁTU**

z 12. schůze, konané dne 15. února 2018

**ke společným pravidlům mezinárodní přepravy**

**Senátní tisk č. N 80/11** - Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy

**Senátní tisk č. N 81/11** - Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnici Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy

**Senát**

**I.**

**podporuje**

v obecné rovině

- promyšlená systémová opatření vedoucí ke snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí;
- úsilí zlepšit mobilitu v rámci EU založenou na autokarové a autobusové přepravě i rozvoj kombinované dopravy založené na využití druhů dopravy s nižšími emisemi, např. železniční či vnitrostátní vodní dopravy;
- rámcové pozice vlády k těmto tiskům;

**II.**

**1. je přesvědčen,**

- že ke snížení emisí z dopravy nedojde pouze na základě zvýšení počtu linek a přepravní kapacity autokarové a autobusové dopravy, nýbrž na základě toho, že tato forma přepravy cestujících po pozemních komunikacích převezme část stávajícího objemu individuální přepravy osobními vozidly;
- že ke zvýšení atraktivity autokarové a autobusové dopravy přispěje jednak vhodná četnost a nastavení tras linkové dopravy, jednak ekonomická výhodnost a patřičný komfort cestujících;

## **2. považuje**

za nekoncepční přístup, podle něhož je u nákladní dopravy omezována vnitrostátní přeprava prováděná dopravci z jiných členských států, zatímco v osobní dopravě je podporován přístup dopravců z jiných členských států na vnitrostátní trh, a je tímto rozparem mezi prvním a druhým balíčkem mobility znepokojen; v této souvislosti upozorňuje na svoje usnesení č. 295 ze dne 11. října 2017 k prvnímu balíčku mobility, které se mj. týká 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;

## **3. domnívá se,**

- že by nezávislý regulační orgán zřízený podle návrhu nařízení neměl zvyšovat byrokratickou zátěž a prioritně by pro dotčenou činnost měly být využívány již existující orgány;
- že by podle návrhu nařízení měl být zajištěn nediskriminační přístup k terminálům pro všechny provozovatele linkové dopravy, přičemž jediným důvodem k zamítnutí přístupu může být pouze prokazatelné kapacitní omezení terminálu;
- že může docházet k umělému prodlužování mezinárodní linkové dopravy nad 100 km vzdušnou čarou s cílem vyhnout se posuzování narušení ekonomické rovnováhy smlouvy o veřejných službách;

## **4. upozorňuje,**

- že odklon od silniční nákladní dopravy směrem k železniční a vnitrostátní vodní dopravě s sebou ponese finanční náklady spojené zejména s obnovou a případně výstavbou železničních a vnitrostátních vodních cest, překládkových terminálů, silničních napojení na tyto terminály a skladovacích kapacit u překládkových terminálů i v cílových uzlech kombinované nákladní dopravy;
- že vyšší počet rozdílných soukromoprávních subjektů podílejících se na jedné zásilce kombinované dopravy může zvýšit celkové náklady přepravy i množství potenciálních sporů mezi zapojenými subjekty;
- že důsledkem kombinované dopravy může být prodloužení trasy i času přepravy;
- že efektivita kombinované dopravy je závislá na spolehlivosti a efektivitě jednotlivých dopravních modů i na objemu a pravidelnosti přepravy;

## **5. domnívá se,**

že v rámci hodnocení výhodnosti různých forem nákladní dopravy je zapotřebí zohlednit všechny výše uvedené externality, nikoliv pouze izolovaně posuzovat množství emisí skleníkových plynů produkovaných jednotlivými druhy dopravy;

## **6. je toho názoru,**

že pro posuzování dopravy zboží jako kombinované dopravy by se měla používat kritéria environmentální, ekonomická a provozně-technická, nikoli jen délka trasy vykonaná po silnici či její procentuální podíl na celkové trase přepravy zboží;

## **7. žádá**

u návrhu směrnice prodloužení transpoziční lhůty na 30 měsíců; v této souvislosti připomíná své usnesení č. 137 z 19. dubna 2017 ke sdělení Komise Právo EU: lepší výsledky díky lepšímu uplatňování, ve kterém Senát v návaznosti na zpřísnění postupu Komise žádá vládu, aby v Radě s výjimkou urgentních opatření prosazovala dostatečně dlouhé transpoziční lhůty u směrnic a lhůty pro nabytí účinnosti těch přímo použitelných předpisů EU, které vyžadují přijetí doprovodných vnitrostátních předpisů;

### **III.**

#### **1. žádá vládu,**

aby Senát informovala o tom, jakým způsobem zohlednila toto usnesení, a o dalším vývoji projednávání, a to v okamžiku dosažení politické shody potřebného počtu členských států na hlavních prvcích návrhů, 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