



TLAČOVÉ KOMUNIKÉ Č. 173/24

Luxemburg 4. októbra 2024

Rozsudok Súdneho dvora v spojených veciach C-541/20 až C-555/20 | Litva a i./Parlament a Rada (Balík mobility)

Súdny dvor z veľkej časti potvrdzuje platnosť Balíka mobility

Súdny dvor však ruší povinnosť vyžadujúcu návrat vozidiel do operačného centra dopravného podniku každých osem týždňov, pretože normotvorca Únie nepreukázal, že mal k dispozícii dostatok informácií, ktoré mu umožňovali posúdiť proporionalitu tohto opatrenia

Litva, Bulharsko, Rumunsko, Cyprus, Maďarsko, Malta a Poľsko¹ podali na Súdny dvor žaloby o neplatnosť proti Balíku mobility², prijatému normotvorcom Únie, teda Parlamentom a Radou³, v roku 2020.

Tieto členské štáty napádajú najmä:

- zákaz uložený vodičom čerpať doby ich pravidelného⁴ alebo náhradného⁵ týždenného odpočinku vo vozidle⁶;
- povinnosť dopravných podnikov organizovať prácu ich vodičov tak, aby sa títo vodiči mohli v pracovnom čase⁷, vracieť každé tri alebo štyri týždne⁸ do operačného centra podniku alebo do miesta ich bydliska, aby tam začali alebo strávili aspoň dobu svojho pravidelného alebo náhradného týždenného odpočinku;
- posunutie⁹ dátumu nadobudnutia účinnosti povinnosti inštalovať inteligentné tachografy druhej generácie na skorší dátum, ako aj vo všeobecnosti stanovenie dátumu nadobudnutia účinnosti vyššie uvedeného zákazu a povinnosti;
- povinnosť vozidiel používaných na medzinárodnú dopravu vracieť sa každých osem týždňov do operačného centra nachádzajúceho sa v členskom štáte, v ktorom je usadený dotknutý dopravný podnik;
- štvordňové obdobie nečinnosti, počas ktorého po jednom cykle kabotáže¹⁰ v hostiteľskom členskom štáte dopravcovia (ktorí nemajú sídlo na území členského štátu) nie sú oprávnení vykonávať kabotážne prepravy s tým istým vozidlom v tom istom členskom štáte;
- kvalifikáciu vodičov ako „vyslaných pracovníkov“ v prípade, keď vykonávajú kabotážne prepravy, dopravné operácie z jedného členského štátu do iného, z ktorých ani jeden nie je členským štátom, v ktorom je usadený dopravný podnik (tzv. „preprava medzi tretími krajinami“)¹¹ alebo niektoré operácie kombinovanej dopravy¹², takže títo vodiči využívajú pracovné podmienky a podmienky zamestnávania, najmä v oblasti odmeňovania, ktoré sú účinné v hostiteľskom členskom štáte¹³.

Vo svojom rozsudku z dnešného dňa Súdny dvor zamietol žaloby, s výnimkou tej časti, v ktorej smerujú proti povinnosti návratu vozidiel, ktorú ruší.¹⁴ Parlament a Rada totiž nepreukázali, že v čase prijatia tohto opatrenia mali k dispozícii dostatok informácií, ktoré by im umožňovali posúdiť jeho proporionalitu.

V zostávajúcej časti Súdny dvor zamietol argumentáciu žalujúcich členských štátov týkajúcu sa najmä zásad proporcionality, rovnosti zaobchádzania a zákazu diskriminácie, spoločnej dopravnej politiky, slobodného

poskytovania služieb, slobody usadiť sa, voľného pohybu tovaru, zásad právnej istoty a ochrany legitímnej dôvery, ako aj ochrany životného prostredia. Zastával názor, že **normotvorca Únie zjavne neprekročil medze širokej miery svojej voľnej úvahy v tejto oblasti.**

Súdny dvor pripomenul, že na slobodné poskytovanie služieb v oblasti dopravy sa vzťahuje osobitná úprava.

Dopravné podniky majú totiž právo na slobodné poskytovanie služieb výlučne v rozsahu, v akom im toto právo poskytli také opatrenia prijaté normotvorcom Únie, aké sú súčasťou Balíka mobility. Okrem toho tento balík opatrení nezakazuje dopravným podnikom, aby využili slobodu usadiť sa založením dcérskych spoločností v členských štátoch, v ktorých zamýšľajú vykonávať dopravu a usadili sa tak bližšie k miestu skutočného dopytu po ich službách.

Súdny dvor rovnako rozhodol, že prostredníctvom Balíka mobility chcel normotvorca Únie zabezpečiť **novú rovnováhu medzi rôznymi prítomnými záujmami, a to najmä záujmom vodičov na lepších sociálnych podmienkach v práci a záujmom zamestnávateľov na výkone ich dopravných činností za spravodlivých podnikateľských podmienok.** Odvetvie cestnej dopravy sa tak musí stať bezpečnejším, efektívnejším a sociálne zodpovednejším.

Normotvorca Únie sa mohol domnievať, že vzhľadom na toto nevyhnutné obnovenie rovnováhy sa väčšia sociálna ochrana pre vodičov môže prejavovať **zvýšením nákladov vynakladaných určitými dopravnými podnikmi.** Pravidlá prijaté na tento účel sú primerané sledovanému cieľu. Navyše sa uplatňujú bez rozdielu v celej Európskej únii a nediskriminujú dopravné podniky usadené v členských štátoch, ktoré sa údajne nachádzajú „na okraji Únie“. Ak by tieto pravidlá mali mať väčší vplyv na niektoré podniky, je to preto, že tieto podniky si zvolili ekonomický prevádzkový model, v ktorom poskytujú podstatnú časť svojich služieb, ak nie všetky, príjmom usadeným v členských štátoch vzdialených od ich členského štátu usadenia.

Zákaz čerpať dobu pravidelného alebo náhradného týždenného odpočinku vo vozidle nie je nový, ale vyplýval už z predchádzajúcej právnej úpravy tak, ako ju vyložil Súdny dvor.¹⁵

Povinnosť dopravných podnikov umožniť vodičom pravidelný návrat do operačného centra podniku alebo do miesta ich bydliska, aby tam začali alebo strávili aspoň dobu svojho pravidelného alebo náhradného týždenného odpočinku, nebráni vodičom, aby si sami vybrali miesto, kde chcú čerpať dobu svojho odpočinku. Navyše podniky môžu tento návrat spojiť s návratom vozidiel do ich operačného centra v rámci svojej bežnej činnosti alebo ho zorganizovať s využitím prostriedkov verejnej dopravy, takže táto povinnosť nemá nevyhnutne negatívne dôsledky na životné prostredie.

Pokiaľ ide o **pravidlá týkajúce sa vysielania,** normotvorca Únie pre každý druh operácie cestnej dopravy zohľadnil prepojenie poskytovanej služby buď s hostiteľským členským štátom alebo s členským štátom usadenia, aby dospel k spravodlivej rovnováhe medzi rôznymi dotknutými záujmami. V prípade kabotážnej prepravy Balík mobility tieto pravidlá nezmenil, a pokiaľ ide o „prepravu medzi tretími krajinami“, tieto pravidlá už v podstate vyplývali z predchádzajúceho právneho rámca.

Súdny dvor napokon uviedol, že prostredníctvom Balíka mobility normotvorca Únie vytvoril novú rovnováhu, ktorá zohľadňuje záujmy rôznych dopravných podnikov tým, že vyriešil problémy, ktoré sa objavili pri uplatňovaní nariadenia č. 1072/2009¹⁶ vzhľadom na prax odporujúcu dočasnej povahe, ktorú má mať **kabotážna preprava.**

Pokiaľ teda ide konkrétnejšie o **obdobie nečinnosti** v prípade kabotáže, Súdny dvor zdôraznil, že toto obdobie má v súlade s cieľom, ktorý sledovala už predchádzajúca právna úprava, zaručiť, aby kabotáž nebola vykonávaná spôsobom, ktorý povedie k stálej alebo nepretržitej činnosti v hostiteľskom členskom štáte. Počas tohto obdobia je zakázané vykonávať v tom istom hostiteľskom členskom štáte iba kabotážnu prepravu, ale toto obdobie nebráni vykonávaniu iných dopravných operácií, ako je napríklad medzinárodná doprava buď do členského štátu usadenia alebo do iných členských štátov, po ktorej prípadne nasleduje kabotážna preprava v týchto iných členských štátoch.

UPOZORNENIE: Žalobou o neplatnosť sa možno domáhať zrušenia aktov inštitúcie Únie, ktoré sú v rozpore s právom Únie. Za určitých podmienok môžu členské štáty, európske inštitúcie a jednotlivci podať žalobu o neplatnosť na Súdny dvor alebo na Všeobecný súd. Ak je žaloba dôvodná, akt sa zruší. Dotknutá inštitúcia je povinná vykonať nápravu, pokiaľ ide o prípadnú právnu medzeru, ktorá vznikla v dôsledku zrušeného aktu.

Neoficiálny dokument pre potreby médií, ktorý nezaväzuje Súdny dvor.

[Úplné znenie rozsudku a jeho prípadné zhrnutie](#) sa uverejňujú na internetovej stránke CURIA v deň vyhlásenia rozsudku.

Kontaktná osoba pre tlač: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 4293.

Obrazový záznam z vyhlásenia rozsudku je k dispozícii na „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106.

Zostaňte v spojení!



¹ Belgicko, Estónsko a Lotyšsko rovnako podporili jeden alebo viacero z týchto štátov ako vedľajší účastníci konania na Súdnom dvore.

² Tento balík tvoria predovšetkým, 1. [nariadenie Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2020/1054](#) z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov; 2. [nariadenie Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2020/1055](#) z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy, a 3. [smernica Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2020/1057](#) z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012.

³ Dánsko, Nemecko, Grécko, Francúzsko, Taliansko, Luxembursko, Holandsko, Rakúsko a Švédsko podporili Parlament a/alebo Radu ako vedľajší účastníci konania na Súdnom dvore.

⁴ Aspoň 45 hodín.

⁵ Teda viac ako 45 hodín, ktoré sa čerpajú ako náhrada za predchádzajúce doby skráteného týždenného odpočinku. Čerpanie prestávok a dôb denného odpočinku (najmenej deväť hodín) a skráteného týždenného odpočinku (menej ako 45 hodín, ale aspoň 24 hodín) vo vozidle zostáva povolené.

⁶ Tieto doby odpočinku sa musia čerpať vo vhodnom, z rodového hľadiska primeranom ubytovacom zariadení s primeranými zariadeniami na spanie a hygienickými zariadeniami. Všetky náklady s tým spojené musí hradiť zamestnávateľ.

⁷ Dopravný podnik musí v zásade na svoje náklady organizovať návrat vodiča okrem prípadu, keď sa tento vodič rozhodne, že sa občas vzdá takého návratu.

⁸ Obdobie štyroch týždňov sa skracuje na tri týždne vtedy, keď vodič predtým čerpal dve po sebe idúce doby skráteného týždenného odpočinku.

⁹ O deväť a pol roka alebo o deväť rokov v závislosti od typu tachografu nainštalovaného vo vozidle.

¹⁰ Kabotážna preprava je preprava vykonávaná v členskom štáte dopravcom, ktorý v ňom nie je usadený. Takéto prepravy sú prípustné, pokiaľ nie sú vykonávané spôsobom, ktorý povedie k stálej alebo nepretržitej činnosti v tomto členskom štáte.

¹¹ Vodič vykonávajúci takúto „prepravu medzi tretími krajinami“ sa považuje za vyslaného, pretože tento vodič a táto preprava majú dostatočné prepojenie s územím hostiteľského členského štátu.

¹² Teda preprava tovaru medzi členskými štátmi, pri ktorej nákladné vozidlo alebo iný prostriedok pre prepravu tovaru spojený s nákladným vozidlom využíva pozemnú komunikáciu pre počiatočný alebo záverečný úsek cesty a pre zvyšný úsek cesty využíva železnicu, vnútrozemskú vodnú cestu alebo námornú dopravu. Vodič sa nepovažuje za vyslaného, ak uskutočňuje počiatočný alebo záverečný cestný úsek kombinovanej dopravnej operácie, ak tento cestný úsek sám osebe pozostáva z bilaterálnych dopravných operácií. V tomto poslednom prípade povaha služby poskytovanej na uvedenom úseku úzko súvisí s členským štátom usadenia.

¹³ Naproti tomu sa nepovažujú za vyslaných vodiči, ktorí vykonávajú „bilaterálne“ dopravné operácie (medzi členským štátom usadenia a iným členským štátom) týkajúce sa tovaru alebo cestujúcich, alebo tranzit, pri ktorom vodič prechádza cez územie členského štátu v zásade bez nakládok alebo vykládok tovaru a bez vyzdvihnutia alebo vysadenia cestujúcich.

¹⁴ Konkrétnejšie Súdny dvor zrušuje článok 1 bod 3 nariadenia 2020/1055, ktorý upravuje túto povinnosť.

¹⁵ Rozsudok Súdneho dvora z 20. decembra 2017, Vaditrans, [C-102/16](#) (pozri rovnako tlačové komuniké č. [145/17](#)).

¹⁶ [Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady \(ES\) č. 1072/2009](#) z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh.