



TISKOVÁ ZPRÁVA č. 173/24

V Lucemburku dne 4. října 2024

Rozsudek Soudního dvora ve spojených věcech C-541/20 až C-555/20 | Litva a další v. Parlament a Rada (Balíček mobility)

Soudní dvůr obecně potvrdil platnost balíčku mobility

Zrušil však povinnost, podle níž se vozidla musí každých osm týdnů vracet do provozovny dopravce, neboť unijní normotvůrce neprokázal, že měl k dispozici dostatečné informace, které by mu umožnily posoudit proporcionalitu tohoto opatření

Litva, Bulharsko, Rumunsko, Kypr, Maďarsko, Malta a Polsko¹ podaly u Soudního dvora žalobu na neplatnost proti Balíčku mobility², který unijní normotvůrce, tj. Parlament a Rada³, přijal v roce 2020.

Tyto členské státy zpochybnily zejména:

- zákaz určený řidičům čerpat běžnou⁴ nebo náhradní⁵ týdenní dobu odpočinku ve vozidle⁶;
- povinnost dopravců organizovat práci svých řidičů tak, aby se řidiči během pracovní doby⁷ mohli každé tři nebo čtyři týdny⁸ vrátit do provozovny podniku nebo do místa svého bydliště, aby zde mohli začít nebo strávit alespoň běžnou nebo náhradní týdenní dobu odpočinku;
- zkrácení doby⁹ pro vstup povinnosti instalovat inteligentní tachografy druhé generace v platnost, jakož i obecně stanovení data vstupu výše uvedeného zákazu a povinnosti v platnost;
- povinnost, aby se vozidla používaná v mezinárodní přepravě vracela do provozovny umístěné v členském státě usazení dotyčného dopravce každých osm týdnů;
- čtyřdenní čekací dobu, během níž po kabotážním cyklu¹⁰ provedeném v hostitelském členském státě nejsou dopravci (nerezidenti) oprávněni provádět kabotáž se stejným vozidlem v témté členském státě;
- kvalifikaci řidičů jako „vyslaných pracovníků“, pokud provádějí kabotáž, přepravu z jednoho členského státu do druhého, z nichž ani jeden není členským státem usazení dopravce (tzv. „třetizemní přeprava“)¹¹ nebo některé kombinované přepravy¹², takže se na tyto řidiče vztahují pracovní podmínky, zejména pokud jde o odměňování, platné v hostitelském členském státě¹³.

Dnešním rozsudkem Soudní dvůr tyto žaloby zamítl, s výjimkou žalob, které směřují proti povinnosti týkající se návratu vozidel, kterou zrušil¹⁴. Parlament a Rada totiž neprokázaly, že v době přijetí tohoto opatření měly k dispozici dostatečné informace, které by jim umožnily posoudit jeho proporcionalitu.

Ve zbývajících částech Soudní dvůr odmítl argumenty žalujících členských států týkající se zejména zásad proporcionality, rovného zacházení a zákazu diskriminace, společné dopravní politiky, volného pohybu služeb, svobody usazování, volného pohybu zboží, zásad právní jistoty a ochrany legitimního očekávání a ochrany životního prostředí. Soudní dvůr měl za to, že **unijní normotvůrce v této oblasti zjevně nepřekročil meze svého širokého prostoru pro uvážení.**

Soudní dvůr uvedl, že volný pohyb služeb v oblasti dopravy podléhá zvláštnímu režimu. **Dopravci totiž požívají právo volného pohybu služeb výhradně v rozsahu, v jakém jim bylo přiznáno prostřednictvím opatření přijatých unijním normotvůrcem, jako jsou opatření v rámci balíčku mobility.** Tento balíček opatření navíc nezakazuje dopravcům využívat svobody usazování tím, že v členských státech, v nichž hodlají provozovat dopravu, zřídí dceřiné společnosti, a usadit se tak blíže skutečné poptávce po svých službách.

Soudní dvůr rovněž rozhodl, že unijní normotvůrce prostřednictvím balíčku mobility usiloval o zajištění **nové rovnováhy mezi různými dotčenými zájmy, tedy zejména zájmem řidičů na lepších sociálních pracovních podmínkách a zájmem zaměstnavatelů na provozování dopravních činností za spravedlivých podmínek podnikání.** Odvětví silniční dopravy se tak musí stát bezpečnějším, efektivnějším a společensky odpovědnějším.

Unijní normotvůrce se mohl oprávněně domnívat, že s ohledem na tuto nezbytnou obnovu rovnováhy může zvýšená sociální ochrana řidičů **vést ke zvýšeným nákladům pro některé dopravce.** Pravidla přijatá za tímto účelem jsou přiměřená sledovanému cíli. Navíc jsou bez rozdílu použitelná v celé Evropské unii a nediskriminují dopravce usazené v členských státech, které se údajně nacházejí „na okraji Unie“. Pokud tato pravidla mají na některé podniky větší dopad, je to proto, že si zvolily obchodní model spočívající v poskytování většiny, ne-li všech, svých služeb příjemcům usazeným v členských státech nacházejících se daleko od členského státu, v němž jsou usazeny.

Pokud jde o **zákaz čerpat běžnou nebo náhradní týdenní dobu odpočinku ve vozidle, nejedná se o nový zákaz,** ale vyplývá již z předchozí právní úpravy, jak ji vyložil Soudní dvůr¹⁵.

Povinnost dopravců umožnit řidičům, aby se pravidelně vraceli do provozovny podniku nebo do místa bydliště, aby zde mohli začít nebo strávit alespoň běžnou nebo náhradní týdenní dobu odpočinku, nebrání řidičům v tom, aby si sami zvolili místo, kde chtějí tuto dobu odpočinku čerpat. Kromě toho mohou podniky tento návrat spojit s návratem vozidel do své provozovny v rámci obvyklých činností nebo jej organizovat s využitím veřejné dopravy, takže tato povinnost nemusí mít nutně negativní důsledky pro životní prostředí.

Pokud jde o **pravidla o vysílání pracovníků,** unijní normotvůrce u každého druhu silniční dopravy přihlédl k vazbě mezi poskytovanou službou a hostitelským členským státem nebo členským státem usazení, aby dosáhl spravedlivé rovnováhy mezi různými dotčenými zájmy. Pokud jde o kabotáž, tato pravidla nebyla balíčkem mobility změněna, zatímco pokud jde o „třetizemní“ přepravu, tak tato pravidla v podstatě již vycházejí z předchozího právního rámce.

Konečně Soudní dvůr uvedl, že unijní normotvůrce prostřednictvím balíčku mobility rovněž dosáhl nové rovnováhy s přihlédnutím k zájmům různých dopravců tím, že odstranil obtíže, které vznikly při uplatňování nařízení č. 1072/2009¹⁶ v důsledku praktik, které jsou v rozporu s dočasnou povahou, kterou musí **kabotáž** mít.

Pokud jde konkrétně o **čekací dobu** ve vztahu ke kabotáži, Soudní dvůr zdůraznil, že jejím účelem je v souladu s cílem, který sledovala již předchozí právní úprava, zajistit, aby kabotáž nebyla prováděna takovým způsobem, který vede ke vzniku trvalé nebo nepřetržité činnosti v hostitelském členském státě. Tato doba je omezena na zákaz kabotáže ve stejném hostitelském členském státě, ale nebrání provádění jiných přeprav, jako je mezinárodní přeprava buď do členského státu usazení, nebo do jiných členských států, po níž případně následuje kabotáž v těchto jiných členských státech.

UPOZORNĚNÍ: Cílem žaloby na neplatnost je zrušení aktů orgánů Unie, které jsou v rozporu s právem Unie. Za určitých podmínek mohou členské státy, evropské orgány i jednotlivci podat žalobu na neplatnost k Soudnímu dvoru nebo Tribunálu. Je-li žaloba opodstatněná, akt bude zrušen. Příslušný orgán je povinen odstranit případnou právní mezeru vzniklou v důsledku zrušení aktu.

Neoficiální dokument pro potřeby sdělovacích prostředků, který nezavazuje Soudní dvůr.

[Úplné znění rozsudku, a případně jeho shrnutí](#) jsou zveřejněny na internetové stránce CURIA v den vyhlášení.

Kontaktní osoba pro tisk: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Obrazový záznam z vyhlášení rozsudku je dostupný na [Europe by Satellite](#) ☎ (+32) 2 2964106.

Zůstaňte ve spojení!



¹ Belgie, Estonsko a Lotyšsko rovněž podpořily jeden nebo více z těchto států před Soudním dvorem.

² Tento balíček sestává zejména z 1) [nařízení Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2020/1054](#) ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a [denní a] týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů, 2) [nařízení Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2020/1055](#) ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy a 3) [směrnice Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2020/1057](#) ze dne 15. července 2020, 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.

³ Dánsko, Německo, Řecko, Francie, Itálie, Lucembursko, Nizozemsko, Rakousko a Švédsko podpořily Parlament nebo Radu před Soudním dvorem.

⁴ Nejméně 45 hodin.

⁵ To znamená více než 45 hodin, které jsou čerpány jako náhrada za zkrácení předchozí týdenní doby odpočinku. Přestávky v řízení a denní doby odpočinku (nejméně devět hodin) a zkrácené týdenní doby odpočinku (méně než 45 hodin, ale nejméně 24 hodin) mohou být nadále čerpány ve vozidle.

⁶ Tyto doby odpočinku musí být čerpány ve vhodném genderově vstřícném ubytování s náležitým vybavením pro spaní a hygienu. Související náklady musí uhradit zaměstnavatel.

⁷ Dopravce musí v zásadě zajistit návrat řidiče navlastní náklady, pokud se řidič příležitostně nerozhodne, že se nevrátí.

⁸ Čtyřtýdenní období se zkracuje na tři týdny, pokud řidič předtím čerpal dvě po sobě jdoucí zkrácené doby týdenního odpočinku.

⁹ O devět a půl roku nebo o devět let, v závislosti na typu tachografu ve vozidle.

¹⁰ Kabotáž je přeprava prováděná v rámci členského státu dopravcem, který není v tomto členském státě usazen. Tato přeprava je povolena, pokud není prováděna způsobem, který vede ke vzniku trvalé nebo nepřetržité činnosti v tomto členském státě.

¹¹ Řidič vykonávající „třetizemní“ přepravu je považován za vyslaného, neboť tento řidič a tato přeprava mají dostatečnou vazbu na území hostitelského členského státu.

¹² To znamená přepravy zboží mezi členskými státy, kdy nákladní vozidlo nebo jiný nákladní dopravní prostředek spojený s nákladním vozidlem využívají pro počáteční nebo koncové úseky silnici a pro zbývající úsek železnici nebo vnitrozemskou vodní cestu nebo námořní dopravu. Řidič se nepovažuje za vyslaného, pokud vykonává počáteční nebo konečný silniční úsek kombinované přepravy, který se sám o sobě skládá z dvoustranné přepravy. V posledně uvedeném případě je povaha služby poskytované během této cesty úzce spojena s členským státem usazení.

¹³ Naopak řidiči, kteří vykonávají „dvoustrannou“ přepravu (mezi členským státem usazení a jiným členským státem) zboží nebo cestujících, nebo tranzit, při němž řidič projíždí územím členského státu v zásadě bez nakládky nebo vykládky zboží a bez nástupu nebo výstupu cestujících, se nepovažují za vyslané pracovníky.

¹⁴ Soudní dvůr konkrétně zrušil čl. 1 bod 3 nařízení 2020/1055, který tuto povinnost stanoví.

¹⁵ Rozsudek Soudního dvora ze dne 20. prosince 2017, Vadrans, [C-102/16](#) (viz též tisková zpráva [č. 145/17](#)).

¹⁶ [Nařízení Evropského parlamentu a Rady \(ES\) č. 1072/2009](#) ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.