

27. 11. 2024

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

# Dlouho očekávané rozhodnutí SDEU ohledně Balíčku mobility a návratových pravidel

Soudní dvůr Evropské unie (SDEU) vydal na začátku října klíčové a dlouho očekávané rozhodnutí rušící některá pravidla z legislativního Balíčku mobility z roku 2020 (tzv. „Mobility Package“), který se vztahuje na mezinárodní silniční kamionovou dopravu a jehož některé části byly kritizovány řadou členských států EU.[1] Ačkoliv SDEU rozhodl dle doporučení Generální advokáta a v souladu s očekáváním veřejnosti, není jeho rozhodnutí zřejmě tím posledním ve sporu o vnitřním fungování evropské logistiky.

## Balíček Mobility

Jako Balíček mobility bývají souhrnně označována dvě novelizační nařízení a jedna směrnice EU ze dne 15. července 2020[2]. Smyslem přijetí balíčku bylo najít rovnováhu mezi sociální ochranou řidičů a svobodou podnikatelů v poskytování přeshraničních dopravních služeb, jak uvádí její překladatel. Zjevným důvodem přijetí balíčku byla také snaha západních členských států EU znesnadnit činnost spedičních společností a řidičů z východních částí EU.

Přijetí balíčku provázelo mnoho politických sporů, kdy se podporovatelé a odpůrci vzájemně obviňovali ze skrytého protekcionismu nebo porušování pravidel hospodářské soutěže. Zmíněné porušování hospodářské soutěže mělo spočívat především v „sociálním dumpingu“ levné pracovní síly směrem na západ.

I když se nakonec přes komplikovaná jednání povedlo dosáhnout kompromisu přijatelného pro potřebnou většinu, byla ještě v roce přijetí balíčku podána žaloba k SDEU na zrušení některých ustanovení. Balíček nabývá účinnosti postupně a poslední technické požadavky vstoupí v účinnost až v roce 2026. Navrhovatelé, kterými byly výhradně státy z východní části EU, se proto prostřednictvím samostatných návrhů snažili dosáhnout u SDEU co možná nejrychlejšího rozhodnutí. Neúspěšně navrhovali i předběžné opatření, spočívající v odložení účinnosti nových pravidel.

Proti přijetí balíčku hlasovalo celkem devět členských států EU v čele s Litvou a Polskem. Všech těchto devět států následně vystupovalo v řízení před SDEU jako navrhovatelé ve spojeném řízení.

## Předmět sporu

V řízení se navrhovatelé kromě jiného domáhali zrušení čl. 1 odst. 1 písm. d) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 a čl. 1 odst. 3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055. Rovněž byl vznesen požadavek na zrušení celé Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057.

SDEU v rozhodnutí zamítl všechny návrhy kromě návrhu na zrušení čl. 1 odst. 3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020 – pravidel ohledně návratu. Nejspornějším bodem nakonec zrušeného článku totiž bylo pravidlo ukládající dopravcům povinnost organizovat činnost svého vozového parku způsobem, který zajistí, aby se vozidla, jež tento podnik má k dispozici, vrátila do některé z provozoven v daném členském státě nejpozději osm týdnů poté, co jej opustila, tzv. „návratová pravidla“ (*8-week rule*).

Povinnost návratu řidičů a vozidel každých osm týdnů dle argumentace navrhovatelů značně geograficky omezuje možnosti provozovat dopravní činnost ve vzdálenějších členských státech. Navrhovatelé proto napadli zmíněné ustanovení řadou právních argumentů – porušení principu proporcionality (*breach of the principle of proporcionality*), porušení zákazu diskriminace (*breach of the principle of equal treatment and non-discrimination*) nebo rozpor s některými články Smlouvy o fungování Evropské Unie (zejm. články 26, 34, 35, 46, 58 SFEU).

Ze všech právních argumentů se úspěchu před SDEU dočkal nakonec jediný, pro který soud vyhověl návrhu na zrušení – porušení principu proporcionality, resp. jeho nerespektováním v procesu tvorby samotných pravidel. Z rozhodnutí nemůže mít přesto v plném rozsahu radost žádná ze stran. Pro navrhovatele je problematické především to, že SDEU nezrušil část balíčku na základě proporcionality samotných pravidel, nýbrž pro nedostatky v legislativním procesu při přijímání novelizačních nařízení. Při přijímání totiž nebylo vypracováno tzv. posouzení dopadu (*impact assesment*), pročež nemohla být ze strany unijních zákonodárců vůbec posouzena proporcionalita přijatých pravidel.

### **Důsledky rozhodnutí**

Není vyloučeno, že pravidlo o povinném návratu do domovské země bude znovu zavedeno (třebaže v modifikované podobě). Je to možné, pokud dojde k dodržení legislativního procesu, a na základě řádného posouzení dopadů. SDEU totiž existenci tohoto pravidla *a priori* nevyloučil. Bude nicméně potřeba silná politická vůle rozhodné většiny členských států. V kontextu nominování nového složení Evropské Komise pak není taková shoda samozřejmá. Členské státy, které by opětovně chtěly zrušená pravidla balíčku prosadit (tj. vesměs západní státy EU), mají situaci horší kupříkladu v tom, že tento požadavek nemohly zohlednit v procesu jmenování svých komisařů (rozhodnutí bylo přijato až po nominacích).

Další vývoj v otázce vnitřního fungování evropské logistiky bude (opět) spočívat v politické, a nikoliv soudní rovině. Za důležité považujeme zmínit konečně také to, že zbývající část Balíčku mobility zůstává v platnosti, a to včetně řady jiných kritizovaných pravidel. Ta jsou podle SDEU v souladu s unijním právem.

Komisi byl v této souvislosti předložen před několika dny písemný dotaz (*Priority question for written answer*) k dalšímu postupu z její strany, ke kterému se Komise musí do šesti týdnů vyjádřit. Odpověď bude možné dohledat pod sp. zn. P-002375/2024.



**Mgr. Ing. Ondřej Šudoma,**  
senior advokát



**Pavel Rusňák,**  
paralegal

# EVERSHEDS SUTHERLAND

Eversheds Sutherland, advokátní kancelář, s.r.o.

Oasis Florenc  
Pobřežní 394/12  
186 00 Praha 8

Tel.: +420 255 706 500

Fax: +420 255 706 550

e-mail: [paha@eversheds-sutherland.cz](mailto:paha@eversheds-sutherland.cz)

---

[1] Rozhodnutí SDEU ze dne 4. 10. 2024 ve věci C-541/20.

[2] Konkrétně se jedná o: 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 týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů; 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 dopravy; 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.

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů, judikatura, právo | [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz)

## Další články:

- [Zákon Lugového: jak Rusko přepisuje pravidla mezinárodních arbitráží](#)
- [Novelizace nařízení EU o odlesňování \(EUDR\)](#)
- [Prekluze důvodu neplatnosti VH](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [TOP 5 judikátů z korporátního práva za rok 2025](#)
- [Odštěpný závod zahraniční společnosti optikou NIS2: Jak správně určit velikost podniku?](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 31. - létající pořizovatel ve světle nového stavebního zákona](#)
- [SCHEJBAL& PARTNERS stáli u získání jedné z prvních licencí dle MiCA v ČR](#)

- [Proč dnes více než polovina M&A transakcí ve střední Evropě nekončí podpisem](#)
- [Přehnaná, nebo důvodná prevence? Zajištění a utvrzení závazků v praxi](#)
- [Návrh nového zákona o digitální ekonomice](#)