



Rada
Európskej únie

V Bruseli 8. decembra 2021
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0113(COD)**

**13531/21
ADD 1**

**TRANS 648
CODEC 1415**

NÁVRH ODÔVODNENÉHO STANOVISKA RADY

Predmet: SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení
smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na
cestnú prepravu tovaru
– návrh odôvodneného stanoviska Rady

I. ÚVOD

1. Európska komisia predložila uvedený návrh Európskemu parlamentu a Rade 1. júna 2017 ako súčasť prvého balíka opatrení v oblasti mobility.
2. Týmto návrhom sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru¹ s cieľom rozšíriť prístup na trh pre prenájaté nákladné vozidlá a znížiť zložitosť pravidiel.
3. Európsky parlament počas svojho 8. volebného obdobia vymenoval za gestorský výbor Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN). Výbor TRAN vymenoval za spravodajkyňu pani Cláudiu Monteirovú de Aguiarovú (PPE, PT) a o jej správe hlasoval 24. mája 2018. Európsky parlament prijal pozíciu v prvom čítaní, ktorá obsahuje 15 pozmeňujúcich návrhov, 15. januára 2019².
4. Počas 9.volebného obdobia výbor TRAN potvrdil spravodajcu a 24. septembra 2019 sa rozhodol začať neformálne politické dialógy na základe pozície v prvom čítaní.
5. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu v Rade začala pracovať 1. júna 2017. Pracovná skupina 13. júna 2017 rozanalyzovala posúdenie vplyvu. Delegácie uznali očakávaný pozitívny vplyv preniknutia prenajatých vozidiel na trh, ale viaceré z nich zdôraznili, že možné negatívne účinky si vyžadujú dodatočnú analýzu. Ich obavy súviseli s možnosťou narušenia daňového systému a s otázkou kontrolovateľnosti, pokiaľ ide o zostávajúce obmedzenia pohybu prenajatých vozidiel aj pokiaľ ide o kabotážnu prepravu. Niektoré delegácie neboli presvedčené o tom, že efektívnejší trh s prenájatými vozidlami bude mať celkový pozitívny vplyv na životné prostredie.
6. Rada (doprava, telekomunikácie a energetika) si na základe správy o pokroku³ prvýkrát vymenila názory na návrh 5. decembra 2017.

¹ Ú. v. EÚ L 33, 4.2.2006, s. 82.

² Pozri ST 5386/19.

³ Pozri ST 14841/17.

7. V nadväznosti na ďalšiu prácu na rôznych úrovniach v rokoch 2018 až 2021 dosiahla Rada 3. júna 2021 dohodu o všeobecnom smerovaní⁴.
8. Od júla do októbra 2021 sa uskutočnili rokovania medzi Európskym parlamentom, Radou a Komisiou ako sprostredkovateľom s cieľom dosiahnuť dohodu o návrhu. Vyjednávači sa 26. októbra 2021 predbežne dohodli na kompromisnom znení, ktoré následne 12. novembra 2021 analyzoval a schválil Výbor stálych predstaviteľov⁵.
9. Rada pri svojej práci zohľadnila stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru zo 6. decembra 2017 a stanovisko Výboru regiónov z 1. februára 2018.
10. Vzhľadom na predbežnú dohodu medzi spoluzákondarcami a po revízii právnikmi lingvistami sa očakáva, že Rada prijme svoju pozíciu v prvom čítaní k návrhu 20. decembra 2021.

II. CIEĽ

11. Smernicou 2006/1/ES sa kodifikovali predchádzajúce pravidlá a stanovila sa minimálna úroveň otvorenia trhu, pokiaľ ide o používanie vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru medzi členskými štátmi, a to pre podniky usadené na ich území, ako aj pre podniky usadené v inom členskom štáte. Smernica však:
 - členskému štátu umožňuje obmedziť používanie prenajatých vozidiel podnikmi usadenými na jeho území na vozidlá, ktoré sú evidované v tomto členskom štáte, a okrem toho mu umožňuje zakázať používanie prenajatých vozidiel s celkovou prípustnou hmotnosťou prevyšujúcou šesť ton na prepravu vykonávanú na vlastný účet;
 - pokiaľ ide o podniky usadené v inom členskom štáte, obmedzuje sa na prenájom vozidiel evidovaných v tom istom členskom štáte na prepravu medzi členskými štátmi.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. Komisia navrhuje zmeniť smernicu 2006/1/ES tak, aby sa predovšetkým odstránili existujúce obmedzenia a ustanovil sa jasný a jednotný regulačný rámec, na základe ktorého získajú prevádzkovatelia dopravy v celej EÚ rovnaký prístup k trhu s prenajatými vozidlami.

III. ANALÝZA POZÍCIE RADY V PRVOM ČÍTANÍ

A. Všeobecne

13. Parlament a Rada viedli rokovania na základe návrhu Komisie s cieľom uzavrieť dohodu v štádiu pozície Rady v prvom čítaní. Znenie návrhu pozície Rady v plnej miere odzrkadľuje kompromis, ktorý dosiahli obaja spoluzákonodarcovia.
14. Pozícia Parlamentu v prvom čítaní sa zhodovala s väčšinovým názorom na rokovaníach Rady v tom čase, podľa ktorého bolo potrebné dodatočné legislatívne úsilie na posilnenie kontrolných ustanovení a zavedenie záruk na zabránenie tomu, aby sa liberalizácia trhu využívala predovšetkým na vyhýbanie sa vnútroštátnym daniam z vozidiel. Všeobecné smerovanie Rady, ktoré bolo dohodnuté viac ako dva roky po pozícii Parlamentu v prvom čítaní, potvrdilo toto paralelné posúdenie a okrem toho, pokiaľ ide o ustanovenia o kontrole, zohľadnilo finalizáciu ďalších legislatívnych iniciatív týkajúcich sa otvorenia trhu v rámci prvého balíka opatrení v oblasti mobility.
15. Kompromis, ktorý sa odzrkadľuje v pozícii Rady v prvom čítaní, obsahuje tieto kľúčové prvky:

a) Rozlišovanie medzi prístupom zahraničných spoločností na trh s prenajatými vozidlami a prístupom vlastných spoločností

16. Súčasná smernica a návrh Komisie priznávajú v podstate rovnaké právo na prenájom vozidiel spoločnostiam usadeným v členskom štáte, v ktorom členský štát vykonáva reguláciu (článok 3), ako aj spoločnostiam usadeným v inom členskom štáte ako je ten, ktorý vykonáva reguláciu (článok 2). Parlament (pozmeňujúce návrhy 3, 4 a 9) aj Rada však uprednostnili rozlišovanie týchto prípadov. V prípade, že je spoločnosť usadená v inom členskom štáte a preajaté vozidlo je riadne evidované v ktoromkoľvek členskom štáte, prístup na trh by nemal byť obmedzený členským štátom, v ktorom spoločnosť nie je usadená. To by malo byť východiskovým bodom aj v prípade spoločnosti usadenej v danom členskom štáte; pokiaľ však ide o používanie vozidiel evidovaných v inom členskom štáte, členský štát usadenia by mal mať k dispozícii určité ochranné opatrenia, ktoré umožňujú obmedzenie.

b) Možnosti obmedziť prístup spoločností usadených v členskom štáte k prenajatým vozidlám

17. Vzhľadom na túto dohodu o rozlišovaní medzi uvedenými prípadmi sa rokovania zamerali na rozsah záruk na obmedzenie prístupu k prenajatým vozidlám s cieľom zabrániť fiškálnym narušeniam (pozmeňujúce návrhy Parlamentu 4 a 11; všeobecné smerovanie Rady, článok 3 ods. 2 zmenenej smernice).
18. Pokiaľ ide o kompromis týkajúci sa možnosti obmedziť dĺžku trvania zmluvy o prenájme vozidla evidovaného v inom členskom štáte, pozície inštitúcií sa zblížili. Kompromisom sa zaručuje, že v prípade opatrení prijatých členským štátom sa zmluva o prenájme môže vždy vzťahovať najmenej na dva po sebe nasledujúce mesiace v kalendárnom roku. Možnosť požadovať, aby zmluva nesmela trvať dlhšie ako 30 dní, je k dispozícii, ak táto požiadavka vyplýva z pravidiel členských štátov týkajúcich sa evidencie vozidiel.
19. Pokiaľ ide o možnosť obmedziť podiel vozidiel evidovaných v inom členskom štáte v porovnaní s domácim vozovým parkom vykonávajúcim cestnú prepravu, pozície oboch inštitúcií uprednostňovali zaručený minimálny podiel vo výške 25 %. V dohodnutom znení sa do pozmeňujúceho návrhu Parlamentu dopĺňajú technické podrobnosti.

20. Bolo tiež potrebné nájsť riešenie, pokiaľ ide o nepovinné obmedzenia používania prenajatých vozidiel v preprave vykonávanej na vlastný účet (pozmeňujúce návrhy Parlamentu 28 a 34; všeobecné smerovanie Rady, článok 3 ods. 2 písm. c) zmenenej smernice). Pozícia Parlamentu bola širšia v tom zmysle, že obmedzenie by sa bolo vzťahovalo aj na vozidlá evidované v členskom štáte, v ktorom je registrovaná spoločnosť; a pozícia Rady bola širšia v tom zmysle, že nerozlišovala podľa hmotnosti vozidla. Komisia bola ochotná prijať záruku v súlade s logikou ostatných záruk, ale trvala na zrušení pravidla, ktoré umožňovalo všeobecné oslobodenie preprav vykonávaných na vlastný účet od dane. Parlament v tejto súvislosti napokon prijal pozíciu Rady.

c) Monitorovanie a kontrola

21. Vzhľadom na to, že súčasné pravidlá neposkytujú žiadnu slobodu prenájmu vozidla, ktoré nie je evidované v členskom štáte, v ktorom je spoločnosť usadená, otázka monitorovania a kontroly používania prenajatých vozidiel, najmä v súvislosti s existujúcimi trhovými obmedzeniami kabotážnej prepravy⁶, bola pre kompromis veľmi dôležitá.

22. Pozícia Parlamentu obsahovala prísny kontrolný rámec (pozmeňujúce návrhy 5 a 12), ktorý sa od pozície Rady líšil najmä v používaní kanálov spolupráce medzi členskými štátmi. Kompromis spočíval v zosúladení mechanizmu spolupráce – opisnejším spôsobom ako v pozícii Rady – s pravidlami spolupráce v nariadení (ES) č. 1071/2009, ktoré sa v rámci prvého balíka opatrení v oblasti mobility zmodernizovali. S cieľom zabrániť neprimeranému administratívne zaťaženiu Parlament akceptoval, že informácie o prenajatých vozidlách sa nemusia oznamovať zakaždým, keď sa vozidlo prenajme, pokiaľ sú informácie dostupné a prístupné v členskom štáte, ktorý vykonáva kontroly počas cestných kontrol (nové články 3a a 5b).

⁶ Pozri článok 8 nariadenia (ES) č. 1072/2009.

d) Transpozícia a hodnotenie politiky

23. V kompromisnom znení sa stanovuje lehota na transpozíciu (článok 2 pozmeňujúcej smernice), ktorá sa bude blížiť k vykonávaniu nových kontrolných ustanovení v rámci prvého balíka opatrení v oblasti mobility, ktoré by sa mali vykonať do augusta 2023.
24. Povinnosť Komisie podávať správy o vykonávaní a účinkoch smernice (pozmeňujúce návrhy Parlamentu 7 a 13, nový článok 5a zmenenej smernice) sa zrevidovala zblížením pozícií z hľadiska harmonogramu a očakávaných tém správy.

B. Ďalšie prvky pozície Rady

25. Rada prijala preformulované pozmeňujúce návrhy Parlamentu (odôvodnenia 2 a 4 z pozmeňujúcich návrhov Parlamentu 1 a 6). Do konečného znenia pozície Rady sa zahrnuli tieto ďalšie prvky, ktoré Rada doplnila do návrhu Komisie:
 - v odôvodnení (odôvodnenie 8) a súvisiacich častiach článku 3 ods. 2 sa odkazuje na prostriedky kontroly v prípade, že členský štát obmedzil dĺžku trvania zmluvy o prenájme uzavretej spoločnosťami usadenými na jeho území;
 - v súlade s ostatnými nedávnymi právnymi predpismi EÚ⁷ musia členské štáty akceptovať predloženie dokumentov v elektronickej forme, ktoré vodič musí uchovávať vo vozidle (odôvodnenie 6, článok 2 ods. 2 zmenenej smernice).

⁷ Pozri napríklad článok 8 ods. 4a nariadenia (ES) č. 1072/2009 a článok 5 nariadenia (EÚ) 2020/1056.

IV. ZÁVER

26. V pozícii Rady sa zachovávajú hlavné ciele návrhu Európskej komisie a v plnej miere sa v nej zohľadňuje kompromis dosiahnutý s jej podporou počas neformálnych rokovaní medzi Radou a Európskym parlamentom.
 27. Tento kompromis potvrdil predseda Výboru Európskeho parlamentu TRAN v liste zo 16. novembra 2021 adresovanom predsedníctvu; očakáva sa, že 20. decembra 2021 ho následne prijme Rada (životné prostredie) ako pozíciu v prvom čítaní.
-