Rada
Evropské unie

Brusel 21. prosince 2021
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2017/0113(COD)

13531/1/21
REV 1 ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237

ODŮVODNĚNÍ RADY

Předmět:	Postoj Rady v prvním čtení k přijetí SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží – odůvodnění Rady – přijat Radou dne 20. prosince 2021

I. ÚVOD

1. Dne 1. června 2017 předložila Evropská komise výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě jako součást prvního balíčku opatření v oblasti mobility.

2. Tímto návrhem se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží[1] s cílem rozšířit přístup na trh pro najatá nákladní vozidla a snížit složitost pravidel.

3. Evropský parlament během svého osmého volebního období určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN). Výbor TRAN jmenoval zpravodajkou paní Cláudiu Monteiro de Aguiarovou (EPP, PT) a dne 24. května 2018 hlasoval o její zprávě. Evropský parlament dne 15. ledna 2019 přijal stanovisko v prvním čtení obsahující 15 změn[2].

4. Během devátého volebního období výbor TRAN zpravodajku potvrdil a dne 24. září 2019 rozhodl o zahájení neformálních politických trialogů na základě postoje v prvním čtení.

5. V rámci Rady zahájila Pracovní skupina pro pozemní dopravu svou činnost dne 1. června 2017. Dne 13. června 2017 projednala pracovní skupina posouzení dopadu. Delegace uznaly očekávaný pozitivní dopad na pronikání najatých vozidel na trh, několik z nich však zdůraznilo, že je zapotřebí dále analyzovat možné negativní dopady. Tyto obavy souvisely s případnou erozí daňového základu a s kontrolovatelností, které se týkaly tehdejších přetrvávajících omezení provozu najatých vozidel a kabotážní přepravy. Některé delegace nebyly přesvědčené o platnosti argumentu, že efektivnější trh s najatými vozidly bude mít celkově příznivý dopad na životní prostředí.

6. Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku si na základě zprávy o pokroku[3] dne 5. prosince 2017 poprvé vyměnila názory na tento návrh.

---

1 Úř. věst. L 33, 4.2.2006, s. 82.
2 Viz dokument ST 5386/19.
3 Viz dokument ST 14841/17.

7. V návaznosti na další práci na různých úrovních vykonanou v letech 2018 až 2021 dosáhla Rada dne 3. června 2021 obecného přístupu[4].

8. V období od července do října 2021 proběhla mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí jakožto prostředníkem jednání za účelem dosažení dohody o návrhu. Dne 26. října 2021 se vyjednavači předběžně dohodli na kompromisním znění, které bylo následně dne 12. listopadu 2021 analyzováno a potvrzeno Výborem stálých zástupců[5].

9. Při své práci vzala Rada v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 6. prosince 2017 a stanovisko Výboru regionů ze dne 1. února 2018.

10. Vzhledem k předběžné dohodě mezi spolunormotvůrci a po revizi právníky-lingvisty přijala Rada dne 20. prosince 2021 k návrhu postoj v prvním čtení.

II. CÍL

11. Směrnice 2006/1/ES kodifikuje dřívější pravidla a stanoví minimální úroveň otevření trhu pro užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží mezi členskými státy, a to pro podniky usazené na jejich území i podniky usazené v jiném členském státě. Směrnice však:

– umožňuje členským státům omezit užívání najatých vozidel podniky usazenými na jejich území na vozidla, která jsou v daném členském státě registrována, a kromě toho danému členskému státu umožňuje zakázat užívání najatých vozidel s přípustnou celkovou hmotností nad šest tun k dopravě pro vlastní potřebu;

– v případě podniků usazených v jiném členském státě omezuje najímání vozidel pro účely přepravy mezi členskými státy na vozidla registrovaná v tomtéž členském státě.

[4] Dokument ST 9398/21.
[5] Dokument ST 13377/21.

12. Komise navrhuje pozměnit směrnici 2006/1/ES, a to zejména za účelem zrušení stávajících omezení a zavedení jasného a jednotného regulačního rámce, což podnikatelům v silniční dopravě v celé EU zajistí rovný přístup na trh pro najatá vozidla.

III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

A. Obecné informace

13. Na základě návrhu Komise proběhlo mezi Parlamentem a Radou jednání, jehož cílem bylo uzavřít dohodu ve fázi postoje Rady v prvním čtení. Znění návrhu postoje Rady plně odráží kompromis, jehož bylo mezi oběma spolunormotvůrci dosaženo.

14. Postoj Parlamentu v prvním čtení se shodoval s většinovým názorem, který v té době panoval při jednáních Rady a podle něhož bylo zapotřebí dalšího legislativního úsilí s cílem posílit ustanovení o kontrole a zavést záruky, které zabrání tomu, aby byla liberalizace trhu využívána především k vyhýbání se vnitrostátním daním z motorových vozidel. V obecném přístup Rady, který byl dohodnut více než dva roky po přijetí postoje Parlamentu v prvním čtení, bylo toto paralelní hodnocení potvrzeno, a pokud jde o ustanovení o kontrole, byl tento obecný přístup dále zohledněn při dokončování ostatních legislativních iniciativ týkajících se otevření trhu, které jsou v prvním balíčku opatření v oblasti mobility obsaženy.

15. Kompromis zohledněný v postoji Rady v prvním čtení obsahuje tyto klíčové prvky:

a) Rozlišení mezi přístupem na trh s najatými vozidly v případě zahraničních společností a v případě domácích společností

16. Stávající směrnice a návrh Komise v podstatě přiznávají stejné právo na pronájem vozidel společnostem usazeným v členském státě, v němž členský stát provádí regulaci (článek 3), i společnostem usazeným v jiném členském státě, než je ten, který provádí regulaci (článek 2). Parlament (změny 3, 4 a 9) i Rada se však vyslovily pro rozlišování mezi těmito případy. Je-li společnost usazena v jiném členském státě a najaté vozidlo je řádně registrováno v kterémkoli členském státě, neměl by členský stát, v němž společnost není usazena, přístup na trh omezovat. Z této zásady by se mělo vycházet i v případě, že společnost je v daném členském státě usazena; pro její užívání vozidel registrovaných v jiném členském státě by však členský stát usazení měl mít k dispozici určitá ochranná opatření, která umožňují omezení.

b) Možnosti omezení přístupu na trh pro najatá vozidla v případě společností usazených v členském státě

17. S ohledem na tuto dohodu o rozlišování mezi jednotlivými případy se jednání zaměřila na rozsah záruk pro omezení přístupu na trh pro najatá vozidla s cílem zamezit daňovým nerovnostem (změny 4 a 11 navržené Parlamentem; obecný přístup Rady čl. 3 odst. 2 pozměněné směrnice).

18. V zájmu dosažení kompromisu, pokud jde o možnost omezit dobu trvání smlouvy o pronájmu vozidla registrovaného v jiném členském státě, se postoje orgánů sblížily. Kompromis zaručuje, že v případě opatření přijatých členským státem může smlouva o nájmu vždy pokrývat alespoň dva po sobě jdoucí měsíce v rámci kalendářního roku. K dispozici je možnost požadovat, aby doba platnosti smlouvy nepřesahovala 30 dnů, pokud tento požadavek vyplývá z pravidel členských států pro registraci vozidel.

19. Pokud jde o možnost omezit podíl vozidel registrovaných v jiném členském státě v poměru k domácímu vozovém parku používanému v silniční dopravě, se oba orgány ve svých postojích vyslovily pro stanovení zaručeného minimálního podílu ve výši 25 %. Dohodnuté znění doplňuje do změny navržené Parlamentem určité technické podrobnosti.

20. Bylo rovněž nutné nalézt řešení, pokud jde o nepovinná omezení týkající se užívání najatých vozidel k dopravě pro vlastní potřebu (změny 28 a 34 navržené Parlamentem; obecný přístup Rady čl. 3 odst. 2 písm. c) pozměněné směrnice). Postoj Parlamentu byl z hlediska působnosti širší v tom smyslu, že by se omezení vztahovalo i na vozidla registrovaná v členském státě, v němž je společnost registrována, zatímco postoj Rady byl širší v tom smyslu, že nerozlišoval podle hmotnosti vozidla. Komise byla ochotna akceptovat záruku, která by byla v souladu s logikou ostatních záruk, trvala však na zrušení pravidla, které obecně umožňovalo stanovit výjimku pro dopravu pro vlastní potřebu. Parlament v tomto ohledu nakonec postoj Rady akceptoval.

c) Monitorování a kontrola

21. Vzhledem k tomu, že stávající pravidla neposkytují žádnou svobodnou možnost najmout vozidlo, které není registrováno v členském státě, v němž je daná společnost usazena, měla z hlediska dosažení kompromisu velký význam otázka monitorování a kontroly užívání najatých vozidel, a to zejména v souvislosti se stávajícími tržními omezeními v případě kabotážní přepravy[6].

22. Postoj Parlamentu obsahoval přísný kontrolní rámec (změny 5 a 12), který se lišil od postoje Rady, zejména pokud jde o využívání kanálů spolupráce mezi členskými státy. Kompromis spočíval ve sladění mechanismu spolupráce, a to podrobnějším způsobem než v postoji Rady, s pravidly spolupráce uvedenými v nařízení (ES) č. 1071/2009, která byla modernizována v rámci prvního balíčku opatření v oblasti mobility. Aby se zamezilo nepřiměřené administrativní zátěži, Parlament souhlasil s tím, že informace o najatých vozidlech nemusí být oznamovány při každém pronájmu vozidla, pokud jsou tyto informace dostupné a přístupné v členském státě, který provádí kontroly dodržování příslušných pravidel během silničních kontrol (nové články 3a a 5b).

[6] Viz článek 8 nařízení (ES) č. 1072/2009.

d) Provedení a hodnocení politiky

23. V kompromisním znění je stanovena lhůta pro provedení (článek 2 pozměňující směrnice), která bude časově blízká termínu zavedení nových ustanovení o kontrole v rámci prvního balíčku opatření v oblasti mobility, k němuž by mělo dojít do srpna 2023.

24. Povinnost Komise podávat zprávy o provádění a účincích směrnice (změny 7 a 13 navržené Parlamentem, nový článek 5a pozměněné směrnice) byla revidována na základě sblížení postojů, pokud jde o lhůtu pro předložení zprávy a její očekávaná témata.

B. Další prvky postoje Rady

25. Rada akceptovala přeformulované změny ze strany Parlamentu (2. a 4. bod odůvodnění uvedené ve změnách 1 a 6 navržených Parlamentem). Do konečného znění postoje Rady byly zapracovány tyto další prvky, která Rada doplnila do návrhu Komise:

- bod odůvodnění (8. bod odůvodnění) a související části čl. 3 odst. 2 odkazují na způsoby kontroly v případě, že členský stát omezil dobu trvání nájemní smlouvy uzavřené společnostmi usazenými na jeho území;

- v souladu s dalšími nedávno přijatými právními předpisy EU[7] musí členské státy akceptovat, že doklady, které musí řidič uchovávat ve vozidle, budou předkládány v elektronické podobě (6. bod odůvodnění, čl. 2 odst. 2 pozměněné směrnice).

[7] Viz například čl. 8 odst. 4a nařízení (ES) č. 1072/2009 a článek 5 nařízení (EU) 2020/1056.

IV. ZÁVĚR

26. V postoji Rady jsou zachovány hlavní cíle návrhu Evropské komise a je v něm plně zohledněn kompromis, jehož bylo s podporou Evropské komise dosaženo v rámci neformálních jednání mezi Radou a Evropským parlamentem.

27. Tento kompromis byl potvrzen dopisem ze dne 16. listopadu 2021, který předsedkyně Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch zaslala předsednictví; Rada pro životní prostředí ho následně přijala dne 20. prosince 2021 jakožto postoj v prvním čtení.