

Brusel 4. června 2021
(OR. en)

9398/21

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

**TRANS 359
CODEC 815**

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	8639/21
Č. dok. Komise:	9669/17 + ADD 1-4
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží – obecný přístup (3. června 2021)

Delegace naleznou v příloze obecný přístup Rady k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží, který Rada přijala na svém 3798. zasedání dne 3. června 2021.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES³ stanoví minimální úroveň otevření trhu pro užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží.

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES ze dne 18. ledna 2006 o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží (kodifikované znění) (Úř. věst. L 33, 4.2.2006, s. 82).

- (2) Užívání najatých vozidel může snížit náklady podniků přepravujících zboží pro vlastní nebo cizí potřebu a současně zvýšit jejich provozní flexibilitu. Může proto přispět ke zvýšení produktivity a konkurenceschopnosti dotčených podniků. Kromě toho, vzhledem k tomu, že najatá vozidla jsou zpravidla novější než průměrný vozový park, jsou rovněž bezpečnější a méně znečišťující.
- (3) Směrnice 2006/1/ES neumožňuje podnikům plně využívat výhod souvisejících s užíváním najatých vozidel. Uvedená směrnice umožňuje členským státům omezit užívání najatých vozidel, jejichž maximální přípustná celková hmotnost překračuje šest tun, na dopravu pro vlastní potřebu tuzemskými podniky usazenými na jejich území. Kromě toho se od členských států nevyžaduje, aby umožnily užívání najatého vozidla na svém území, pokud bylo toto vozidlo registrováno nebo uvedeno do provozu v souladu s právními předpisy v jiném členském státě, než je stát, v němž je usazen podnik, který jej najímá.
- (4) Aby bylo podnikům umožněno využívat ve větší míře výhod souvisejících s užíváním najatých vozidel, měly by mít možnost používat vozidla najatá v kterémkoli členském státě, nejen v členském státě, v němž jsou usazeny. Mohly by tak snadněji reagovat na krátkodobý, sezónní nebo dočasný prudký nárůst poptávky nebo nahradit vadná či poškozená vozidla.
- (4a) Členské státy by neměly mít možnost omezovat na svém území použití vozidla najatého podnikem usazeným na území jiného členského státu za předpokladu, že je vozidlo registrováno nebo uvedeno do provozu v souladu s právními předpisy kteréhokoli členského státu a v případě, že se jedná o vozidlo vyžadující ověřený opis licence Společenství v souladu s nařízením (ES) č. 1072/2009, je prostřednictvím tohoto ověřeného opisu povoleno jeho použití v členském státě, v němž je podnik usazen.
- (4b) Aby se zjednodušilo poskytování příslušných důkazů, měly by být jako prostředek k prokázání dodržování směrnice 2006/1/ES uznávány doklady v elektronické podobě.

- (5) Úroveň zdanění silniční přepravy se v rámci Unie stále značně liší. Z tohoto důvodu některá omezení, která mají rovněž nepřímý dopad na svobodu poskytování služeb v oblasti nájmu vozidel, zůstávají odůvodněna, neboť mají za cíl zabránit daňovým nerovnostem. Členské státy by proto měly mít možnost omezit dobu, po niž mohou podniky, které jsou usazeny na jejich území, využívat najaté vozidlo zaregistrované nebo uvedené do provozu v [...] jiném členském státě. Mělo by jim být rovněž umožněno omezit počet takových vozidel, která si smí podnik najmout. Toto omezení by nemělo být nižší než určitý podíl počtu vozidel, jež má podnik k dispozici, vypočtený bez vozidel pronajatých v jiném členském státě a neregistrovaných v členském státě, v němž je podnik usazen.
- (5a) Aby se zdokonalilo prosazování omezení uplatňovaného na užívání najatých vozidel, která jsou zaregistrována nebo byla uvedena do provozu v souladu s právními předpisy jiného členského státu než členský stát, v němž je usazen najímající podnik, mělo by být členským státům umožněno požadovat, aby doba trvání smlouvy o nájmu nepřekročila dobu, po niž je povoleno dotčené vozidlo užívat. Navíc může být platnost ověřených opisů licence Společenství vydaných v souladu s ustanoveními nařízení (ES) č. 1072/2009 omezena na období odpovídající době trvání smlouvy o pronájmu. Kromě toho může být na těchto ověřených opisech uvedena registrační značka najatého vozidla.

- (5b) Provoz najatých vozidel by neměl omezovat monitorování a kontrolu zákonnosti činností prováděných provozovateli v členských státech jiných než členských stát, v němž jsou usazeny. V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009⁴ musí vnitrostátní elektronické rejstříky obsahovat registrační čísla vozidel, která má podnik silniční dopravy k dispozici. Tyto informace by se měly vztahovat i na vozidla najatá v jiném členském státě, než je členský stát, v němž je podnik usazen. Nařízení (ES) č. 1071/2009 rovněž stanoví dostupnost údajů uvedených ve vnitrostátních elektronických rejstřících orgány jiných členských států; vnitrostátní elektronické rejstříky by měly umožnit cílené vyhledávání ve vztahu k vozidlům s registračním číslem jiným než je to, které vydal členský stát usazení.
- (5c) V zájmu zajištění jednotného plnění povinnosti poskytovat do vnitrostátního elektronického rejstříku informace o registračním čísle najatého vozidla by Komisi měly být svěřeny prováděcí povinnosti týkající se minimálních požadavků na údaje zanášené do vnitrostátního elektronického rejstříku. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁵.
- (6) V zájmu umožnění účinnějšího provádění dopravy pro vlastní potřebu by již členskými státy nemělo být povoleno, aby omezovaly možnost užívat najatá vozidla v rámci této dopravy. Aby se však zabránilo případným fiskálním problémům, měla by být tato možnost zachována, pokud je vozidlo registrováno mimo členský stát, v němž je usazen podnik, který je používá.

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

[Odkaz zahrnuje nejnovější změny nařízení (EU) 2020/1055, balíček opatření v oblasti mobility I.]

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (7) Provádění a účinky [...] směrnice 2006/1/ES by měly být monitorovány Komisí a Komise by je měla zdokumentovat ve zprávě. Tato zpráva by měla věnovat zvláštní pozornost tomu, zda směrnice 2006/1/ES ve znění této směrnice vedla ke zvýšenému používání starších vozidel nebo určitých typů vozidel, a tím ovlivnila bezpečnost silničního provozu, zda způsobila nesnáze ve vztahu k prosazování, včetně prosazování předpisů v oblasti kabotáže, a zda měla dopad na daňové příjmy členských států. Sestavení této zprávy by usnadnily členské státy, které by Komisi dobrovolně poskytovaly příslušné informace o daňových příjmech. Veškerá další budoucí opatření v této oblasti by měla být posuzována na základě této zprávy.
- (8) Jelikož cílů této směrnice nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států [...], avšak lze jich vzhledem k přeshraniční povaze silniční dopravy a problémů, které má tato směrnice řešit, lépe dosáhnout na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (9) Směrnice 2006/1/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2006/1/ES se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) odstavec 1 se mění takto:

i) návětí se nahrazuje tímto:

„Každý členský stát umožní, aby vozidla najatá podniky usazenými na území jiného členského státu byla provozována na jeho území, jestliže:“;

ii) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) je vozidlo registrováno nebo uvedeno do provozu v souladu s právními předpisy [...] kteréhokoli členského státu a případně užíváno v souladu s nařízeními (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 v členském státě usazení podniku, který je užívá.“;

b) v odstavci 2 se návětí nahrazuje tímto:

„Dodržení podmínek uvedených v odst. 1 písm. a) až d) musí být prokázáno na základě následujících dokladů, které se musí nacházet ve vozidle a musí být předloženy v tištěné nebo elektronické podobě:“

2) Článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že podniky usazené na jejich území mohou pro silniční přepravu zboží používat najatá vozidla za stejných podmínek jako vozidla těmto podnikům patřící, a to pokud jsou splněny podmínky uvedené v článku 2.
2. Je-li najaté vozidlo registrováno nebo uvedeno do provozu v souladu s právními předpisy jiného členského státu, může členský stát, v němž je podnik usazen:
 - a) omezit období, po něž mohou být taková vozidla užívána na jejich území, pokud umožní užívání najatého vozidla tímtéž podnikem po dobu alespoň třiceti po sobě následujících dnů v kterémkoli kalendářním roce; v takovém případě může být požadováno, aby doba platnosti smlouvy o pronájmu nepřesahovala časový limit stanovený členským státem;
 - b) omezit počet takových vozidel, které smí podnik užívat, pokud je povoleno užívání minimálního počtu vozidel. Tento minimální počet činí alespoň 25 % vozového parku pro přepravu zboží, který má podnik k dispozici podle čl. 5 odst. 1 písm. g) nařízení (ES) č. 1071/2009 buď k 31. prosinci roku předcházejícího užívání najatého vozidla, nebo ke dni, kdy podnik začne používat najaté vozidlo, jak stanoví členský stát. V případě podniku, jehož celkový vozový park čítá více než jedno a méně než čtyři vozidla, musí mu být povoleno používat alespoň jedno takové najaté vozidlo. Minimální podíl v souladu s tímto písmenem se vztahuje na vozový park pro přepravu zboží, který má podnik k dispozici, na základě vozidel, která jsou registrována nebo uvedena do provozu v souladu s právními předpisy uvedeného členského státu;
 - c) omezit používání takových vozidel pro dopravu pro vlastní potřebu.“

2a) Vkládá se nový článek 3a, který zní:

„Článek 3a

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby registrační číslo najatého vozidla, které má k dispozici podnik silniční dopravy, na nějž se vztahuje nařízení (ES) č. 1071/2009, pokud je toto vozidlo registrováno nebo uvedeno do provozu v souladu s právními předpisy jiného členského státu, než je členský stát usazení podniku najímajícího vozidlo, bylo zapsáno do vnitrostátního elektronického rejstříku uvedeného v článku 16 nařízení (ES) č. 1071/2009.

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že zpracování údajů uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce splňuje požadavky na informace uvedené v čl. 16 odst. 2 písm. g) nařízení (ES) č. 1071/2009, jak jsou specifikovány v čl. 16 odst. 2 pododstavcích 3 a 5 a v čl. 16 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení.

2. Nejpozději 14 měsíců po přijetí prováděcího aktu o společném vzorci pro výpočet hodnocení rizika podle čl. 9 odst. 1 druhého pododstavce směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů minimální požadavky na údaje, které mají být zaneseny do vnitrostátního elektronického rejstříku s cílem usnadnit propojení rejstříků, a upřesní funkce, které umožní, aby tyto informace byly zpřístupněny příslušným orgánům během silničních kontrol. Tyto minimální požadavky a funkce odpovídají požadavkům a funkcím stanoveným podle čl. 16 odst. 6 nařízení (ES) č. 1071/2009.

Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 5b odst. 2.

3. Členské státy zajistí, aby údaje uvedené v prvním odstavci byly k dispozici příslušným orgánům během silničních kontrol.“;

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).“

- 3) Vkládají se nové články , které znějí:

„Článek 5a

Do [5 let po uplynutí lhůty pro provedení směrnice uvedené v čl. 2 odst. 1 této pozměňující směrnice] Komise předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě o provádění a účincích této směrnice. Tato zpráva bude zahrnovat informace o užívání vozidel najatých v jiném členském státě, než je členský stát, v němž je usazen podnik najímající vozidlo. Tato zpráva se bude rovněž zabývat dopady na bezpečnost silničního provozu, na daňové příjmy a na prosazování předpisů v oblasti kabotáže v souladu s nařízením (ES) č. 1072/2009. Na základě této zprávy Komise posoudí, zda je nutné navrhnout dodatečná opatření.

Článek 5b

Komisi je nápomocen výbor zřízený čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 165/2014*.

Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011**.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 21. srpna 2023⁶.

Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

⁶ [Poznámka: Odpovídá 36 měsícům od vstupu nařízení 2020/1055 v platnost.]

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda/předsedkyně
