



Brusel 21. května 2019  
(OR. en)

9447/1/19  
REV 1

---

---

Interinstitucionální spis:  
2017/0113(COD)

---

---

TRANS 349  
CODEC 1113

## ZPRÁVA

---

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. předchozího dokumentu:	9140/19
Č. dok. Komise:	ST 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 – zpráva o pokroku

---

## I. ÚVOD

1. Komise předložila návrh na změnu směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží v květnu roku 2017. Návrh je součástí prvního balíčku opatření v oblasti mobility a souvisí s navrhovanou revizí předpisů o přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě a o přístupu na trh silniční nákladní dopravy (nařízení č. 1071/2009 a 1072/2009).
2. 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 umožňuje zakázat užívání 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.
3. Komise navrhuje pozměnit směrnici 2006/1/ES zejména za účelem zrušení stávajících omezení a zavedení jasného a jednotného regulačního rámce, což podnikatelům v silniční dopravě v celé EU zajistí rovný přístup k trhu pro najatá vozidla.

## **II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ**

4. Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) jmenoval zpravodajkou Cláudiu Monteiro de Aguiarovou (EPP, PT). Výbor TRAN o její zprávě hlasoval dne 24. května 2018 a Evropský parlament přijal dohodu v prvním čtení, která obsahovala 15 změn, dne 15. ledna 2019<sup>1</sup>.
5. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko dne 6. prosince 2017 a Výbor regionů dne 1. února 2018.

## **III. ČINNOST V RÁMCI RADY**

6. Komise předložila svůj návrh spolu s posouzením dopadů Pracovní skupině pro pozemní dopravu ve dnech 1. a 21. června 2017. Pracovní skupina se věnovala podrobné analýze návrhu a projednávání kompromisních znění předsednictví na zasedáních konaných během estonského předsednictví ve dnech 7. července, 11. října a 6. listopadu 2017 a během bulharského předsednictví ve dnech 26. února, 20. března a 24. dubna 2018. První pokus o dosažení obecného přístupu, který byl učiněn na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku dne 7. června 2018, nebyl úspěšný.

---

<sup>1</sup> Viz dokument 5386/19.

7. Pracovní skupina pro pozemní dopravu se k návrhu vrátila během rumunského předsednictví na zasedáních ve dnech 14., 21. a 28. ledna, 4. dubna a 2. května 2019, aby projednala kompromisní znění předsednictví; jeho nejnovější verze je uvedena v příloze. Většina delegací obecně konstatovala, že ve věci návrhu bylo dosaženo značného pokroku, a některé z nich poukázaly na to, že přijetí obecného přístupu by umožnilo, aby byl po zahájení jednání s Evropským parlamentem návrh projednáván souběžně se souvisejícími návrhy prvního balíčku opatření v oblasti mobility. Dvě delegace se k návrhu i nadále stavěly negativně. Komise si ponechala obecnou výhradu k výsledku jednání.
8. Mnoho delegací sice nadále vyjadřovalo obavy ohledně dopadu návrhu na příjmy z daní z provozu vozidel, většina z nich však uznala, že kompromisní znění předsednictví členským státům umožňuje riziko z velké části omezit (čl. 1 odst. 2, který nahrazuje článek 3 směrnice; 3. a 4. bod odůvodnění). Podle názoru jedné delegace by mohlo zavedení větší svobody do provozu najatých vozidel oslabit vnitrostátní předpisy pro registraci vozidel a jiná delegace uvedla, že potřebuje provést další kontrolu návrhu vzhledem k nedávno přijatým vnitrostátním předpisům.
9. Pokud jde o přeshraniční užívání najatých vozidel podniky usazenými v jiném členském státě (čl. 1 odst. 1, kterým se mění článek 2 směrnice; bod odůvodnění 4a), většina delegací s širší flexibilitou mohla souhlasit. Mnoho delegací zdůraznilo, že v tomto případě jsou důležitá účinná kontrolní opatření, zejména pro monitorování kabotáže. Většina delegací v tomto ohledu považovala za vhodné používat systém ERRU<sup>2</sup> (čl. 1 odst. 2a, kterým se do směrnice vkládá nový článek 3a; body odůvodnění 5b a 5c), některé z těchto delegací to však považovaly za příliš zatěžující či nedostatečně účinné. Několik delegací zdůraznilo, že systém ERRU bude obsáhleji aktualizován, jakmile budou přijaty změny nařízení č. 1071/2009 v rámci prvního balíčku opatření v oblasti mobility, a vyslovilo se pro koordinované načasování příslušných aktualizací.

---

<sup>2</sup> Evropský rejstřík podniků silniční dopravy, systém zajišťující propojení vnitrostátních elektronických rejstříků v souladu s čl. 16 odst. 5 a 6 nařízení č. 1071/2009.

10. Výbor stálých zástupců kompromisní znění projednal dne 15. května 2019. Kompromisní znění na jedné straně podpořilo mnoho delegací, i přes určitá přetrvávající rizika spojená například s daňovými příjmy a kontrolou silniční přepravy prováděnou v jiných členských státech. Na druhé straně však značný počet delegací vyjádřil pochybnosti, zda lze obecného přístupu dosáhnout již v červnu roku 2019. Některé delegace vznesly výhradu negativního přezkumu k rozsahu hodnotící povinnosti Komise týkající se daňových příjmů (čl. 1 odst. 3 – nový článek 5a směrnice). Předsednictví zasedání uzavřelo s tím, že nejvhodnějším základem pro jednání v Radě bude zpráva o pokroku.

#### IV. ZÁVĚRY

11. Předsednictví se domnívá, že bylo dosaženo značného pokroku, jenž vedl k dalšímu snížení obavy členských států a současně k zachování hlavních cílů Komise.
- a) Ve snaze zabránit nežádoucím vedlejším účinkům mohou členské státy omezit najímání vozidel registrovaných v jiných členských státech jejich vlastními podniky na 30 dní v kalendářním roce nebo na 25 % vozového parku. Díky tomuto krátkému minimálnímu období by mělo být možné ochránit vnitrostátní předpisy o registraci vozidel a zabránit erozi daňového základu. Další zárukou je možnost omezit najímání lehkých užitkových vozidel k dopravě pro vlastní potřebu. Hodnotící zpráva Komise by mohla být rozšířena i na tento aspekt, aby se zajistilo ucelené monitorování dopadu na daňové příjmy.
- b) Aby se zajistilo, že užívání najatých vozidel podniky usazenými v jiném členském státě není zneužíváno k obcházení pravidel pro přístup na trh, musejí být vozidla vybavena ověřeným opisem licence Společenství, je-li to vyžadováno podle nařízení č. 1072/2009. Kromě toho budou mít členské státy přístup k informacím o registračních značkách najatých vozidlech prostřednictvím unijního rozhraní vnitrostátních elektronických rejstříků (ERRU). Vzhledem k tomu, že systém ERRU bude v nařízení č. 1071/2009 přepracován (článek 16)<sup>3</sup>, obsahuje kompromisní znění povinnost doplnit do vnitrostátního rejstříku informace o registračních značkách najatých vozidel.

---

<sup>3</sup> Viz obecný přístup k návrhu o nařízení č. 1071/2009, dokument 15084/18, s. 16.

12. Předsednictví konstatuje, že mnohé delegace zdůraznily propojení s hlavními návrhy prvního balíčku v oblasti mobility. Toto propojení je dvojí povahy: zaprvé technické, spočívající v potřebě zlepšit výměnu informací mezi členskými státy za účelem lepšího monitorování a kontroly; a zadruhé z hlediska obecné politické debaty o přístupu na trh a jeho omezeních. Evropský parlament přijal ke všem dotčeným návrhům postoje v prvním čtení. Rada stanovila obecný přístup ke třem návrhům prvního balíčku v oblasti mobility,<sup>4</sup> k návrhu o najatých vozidlech však zatím ještě ne. Předsednictví rovněž konstatuje, že zatímco delegace obecně uznaly význam tohoto propojení, vyjádřily odlišné názory na vhodné načasování dalšího postupu u tohoto návrhu, ať už souběžně s jinými návrhy, nebo jako následující krok.
13. S ohledem na výše uvedené se Výbor stálých zástupců a Rada vyzývají, aby pokrok, jehož bylo u návrhu dosaženo, vzaly na vědomí.

---

---

<sup>4</sup> Viz dokument 15084/18.

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 výboru<sup>5</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>6</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES<sup>7</sup> stanoví minimální úroveň otevření trhu pro užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží.

---

<sup>5</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>6</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>7</sup> 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, pro 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.

- (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 najmout podnik usazený na jejich území.
- (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 (ES) č. 1071/2009 by měli provozovatelé informovat orgány členského státu, v němž jsou usazeni, o registrační značce každého motorového vozidla, jež mají k dispozici, aby mohly být tyto informace zaneseny do vnitrostátního elektronického rejstříku. Uvedené nařízení 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 registrační značkou jinou než je ta, kterou vydal členský stát usazení.

- (5c) V zájmu zajištění jednotného plnění povinnosti poskytovat do vnitrostátního elektronického rejstříku informace o registrační značce 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. 182/2011<sup>8</sup>.
- (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, měly by mít členské státy možnost omezit pro účely dopravy pro vlastní potřebu užívání vozidel, jejichž maximální přípustná celková hmotnost nepřekračuje 3,5 tuny, jsou-li registrována mimo členský stát usazení podniku, který je používá.
- (7) Provádění a účinky této směrnice by měly být monitorovány Komisí a Komise by je měla zdokumentovat ve zprávě. Zpráva by měla věnovat zvláštní pozornost tomu, zda tato směrnice vedla k používání starších vozidel nebo určitých typů vozidel, a tím ovlivnila bezpečnost silničního provozu a zda způsobila nesnáze ve vztahu k prosazování, včetně prosazování předpisů v oblasti kobotáže. 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 tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (9) Směrnice 2006/1/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

---

<sup>8</sup> 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 1

Směrnice 2006/1/ES se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) odstavec 1 se mění takto:

i) úvodní věta 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.“

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 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 může být dané najaté vozidlo užíváno na jejich území, pokud umožní užívání najatého vozidla tímtéž podnikem po dobu alespoň třiceti po sobě následujících dnů v kterémkoli kalendářním roce; v tomto případě může být požadováno, aby doba platnosti smlouvy o pronájmu nepřesahovala časový limit stanovený členským státem;

- b) omezit počet najatých vozidel, které smí podnik užívat, pokud je povoleno užívání minimálního počtu vozidel. Minimální počet činí alespoň 25 % vozového parku pro přepravu zboží, který podnik vlastnil ke dni 31. prosince roku předcházejícího podání žádosti o oprávnění k užívání najatého vozidla. 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;
- c) omezit užívání takového vozidla, jehož maximální přípustná celková hmotnost nepřekračuje 3,5 tuny, pro dopravu pro vlastní potřebu.“

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

*„Článek 3a*

Členské státy přijmou nezbytná opatření, jimiž zajistí, aby informace o registrační značce najatého vozidla byly zanášeny do vnitrostátního elektronického rejstříku podle článku 16 nařízení (ES) č. 1071/2009.

Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů minimální požadavky na údaje zanášené do vnitrostátního elektronického rejstříku. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 5b odst. 2.“

3) Doplnují se nové články 5a a 5b, které znějí:

*„Článek 5a*

Do [OP: vložte prosím datum: 5 let po uplynutí lhůty pro provedení směrnice] Komise předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě o provádění a účincích této směrnice. Zpráva bude zahrnovat informace o užívání vozidel najatých v jiném členském státě, než je členský stát, v němž je usazen podnik najímající vozidlo. 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*

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený čl. 42 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 165/85 ze dne 4. února 2014 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.“

### *Článek 2*

3. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [OP: vložte prosím datum: [24] měsíců po vstupu v platnost]. 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.

4. 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 státním.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament*  
*předseda*

*Za Radu*  
*předseda/předsedkyně*