

V Bruseli 21. mája 2019  
(OR. en)

---

---

Medziinštitucionálny spis:  
2017/0113(COD)

---

---

9447/1/19  
REV 1

TRANS 349  
CODEC 1113

## SPRÁVA

---

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. predch. dok.:	9140/19
Č. dok. Kom.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Predmet:	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru – správa o pokroku

---

## I. ÚVOD

1. Komisia v máji 2017 predložila návrh, ktorým sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru. Návrh je súčasťou prvého balíka opatrení v oblasti mobility a súvisí s navrhovaným prepracovaním pravidiel prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a prístupu na trh nákladnej cestnej dopravy (nariadenia č. 1071/2009 a 1072/2009).
2. 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 zaevidované v tomto členskom štáte a okrem toho mu umožňuje zakázať používanie prenajatých vozidiel s prípustnou celkovou hmotnosťou presahujúcou šesť ton na prepravu na vlastný účet;
  - pokiaľ ide o podniky usadené v inom členskom štáte, obmedzuje sa na prenájom vozidiel evidovaných v tom istom členskom štáte na účely dopravy medzi členskými štátmi.
3. 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.

## **II. PRÁCA V INÝCH INŠTITÚCIÁCH**

4. Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) vymenoval za spravodajkyňu pani Cláudiu Monteirovú de Aguiarovú (PPE, PT). Tento výbor hlasoval o správe spravodajkyne 24. mája 2018 a Európsky parlament prijal dohodu v prvom čítaní, ktorá obsahuje 15 pozmeňujúcich návrhov, 15. januára 2019<sup>1</sup>.
5. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal svoje stanovisko 6. decembra 2017 a Európsky výbor regiónov 1. februára 2018.

## **III. PRÁCA V RADE**

6. Komisia predložila svoj návrh spolu s posúdením vplyvu pracovnej skupine pre pozemnú dopravu 1. a 21. júna 2017. Pracovná skupina zasadala 7. júla, 11. októbra a 6. novembra 2017 počas estónskeho predsedníctva a 26. februára, 20. marca a 24. apríla 2018 počas bulharského predsedníctva s cieľom podrobne analyzovať návrh a rokovať o kompromisných zneniach predsedníctva. Prvý pokus dosiahnuť všeobecné smerovanie na zasadnutí Rady TTE 7. júna 2018 bol neúspešný.

---

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

7. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu sa k návrhu vrátila počas rumunského predsedníctva, konkrétne 14., 21. a 28. januára, 4. apríla a 2. mája 2019, aby prediskutovala kompromisné znenie predsedníctva. Jeho najnovšia verzia je pripojená k tejto správe. Väčšina delegácií vo všeobecnosti uznala značný pokrok v súvislosti s návrhom a niektoré z nich zdôraznili, že prijatie všeobecného smerovania by umožnilo zaoberať sa týmto spisom súbežne so súvisiacimi spismi prvého balíka opatrení v oblasti mobility po tom, ako sa začnú rokovania s Európskym parlamentom. Dve delegácie návrh naďalej posudzujú negatívne. Komisia trvá na všeobecnej výhrade k výsledku rokovaní.
8. Hoci mnohé delegácie majú stále obavy, pokiaľ ide o vplyv návrhu na príjmy z dane z motorových vozidiel, väčšina z nich uznala, že kompromisné znenie predsedníctva umožňuje členským štátom riziko vo veľkej miere obmedziť (článok 1 ods. 2, ktorým sa nahrádza článok 3 smernice; odôvodnenia 3 a 4). Jedna delegácia vyjadrila názor, že vnútroštátne pravidlá evidencie vozidiel by sa mohli oslabiť umožnením väčšej slobody obehu prenajatých vozidiel, a jedna iná delegácia vyjadrila potrebu návrh ďalej skúmať s ohľadom na nedávno prijaté vnútroštátne právne predpisy.
9. Pokiaľ ide o cezhraničné používanie prenajatých vozidiel podnikmi usadenými v inom členskom štáte (článok 1 ods. 1, ktorým sa mení článok 2 smernice; odôvodnenie 4a), väčšina delegácií by mohla akceptovať väčšiu flexibilitu. Mnohé delegácie zdôraznili dôležitosť účinných kontrolných opatrení v tomto prípade, najmä v súvislosti s monitorovaním činností kabotážnej dopravy. V tejto súvislosti považovala väčšina delegácií za rozumné používanie systému ERRU<sup>2</sup> (článok 1 ods. 2a, ktorým sa do smernice vkladá nový článok 3a; odôvodnenia 5b a 5c), hoci niektoré z nich to vnímajú ako príliš zaťažujúce či nie dost' účinné. Viaceré delegácie zdôraznili, že po prijatí zmien nariadenia č. 1071/2009 v rámci prvého balíka opatrení v oblasti mobility sa bude systém ERRU komplexnejšie aktualizovať, a argumentovali za koordinované načasovanie príslušných aktualizácií.

---

<sup>2</sup> Európsky register podnikov cestnej dopravy, systém na zabezpečenie vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov v súlade s článkom 16 ods. 5 a 6 nariadenia č. 1071/2009.

10. Výbor stálych predstaviteľov rokoval o kompromisnom znení 15. mája 2019. Mnohé delegácie vyjadrili na jednej strane kompromisu podporu, a to aj napriek určitým pretrvávajúcim rizikám, napríklad pokiaľ ide o príjmy z dane a kontrolu operácií cestnej dopravy vykonávaných v iných členských štátoch. Na druhej strane však značný počet delegácií vyjadril pochybnosti o tom, či bude možné všeobecné smerovanie dosiahnuť už v júni 2019. Niektoré delegácie vzniesli negatívnu výhradu preskúmania v súvislosti s rozsahom povinnosti Komisie týkajúcej sa hodnotenia príjmov z dane (článok 1 ods. 3 – nový článok 5a smernice). Predsedníctvo dospelo po zasadnutí k záveru, že najvhodnejším základom pre rokovania v Rade bude správa o pokroku.

#### IV. ZÁVERY

11. Predsedníctvo sa domnieva, že vďaka značnému pokroku sa podarilo ešte viac zredukovať obavy členských štátov a zároveň zachovať hlavné ciele Komisie.
- a) Aby sa predišlo neúmyselným vedľajším vplyvom, členské štáty môžu obmedziť prenájom vozidiel, ktoré sú evidované v iných členských štátoch, ich vlastnými podnikmi na 30 dní za kalendárny rok a/alebo na 25 % vozového parku. Počas tohto krátkeho minimálneho obdobia by malo byť možné zachovať vnútroštátne pravidlá evidencie vozidiel a zabrániť narúšaniu základu dane. Ďalšou zárukou je možnosť obmedziť prenájom ľahkých úžitkových vozidiel na prepravu na vlastný účet. Na to, aby sa zabezpečilo komplexné monitorovanie vplyvu na príjmy z dane, by sa hodnotiacia správa Komisie mohla rozšíriť na tento aspekt.
- b) S cieľom zabezpečiť, aby sa používanie prenajatých vozidiel podnikmi usadenými v inom členskom štáte nezneužívalo na obchádzanie pravidiel prístupu na trh, vozidlá musia byť vybavené overenou kópiou licencie Spoločenstva, ak sa to vyžaduje podľa nariadenia 1072/2009. Okrem toho budú mať členské štáty prístup k informáciám o evidenčných číslach prenajatých vozidiel prostredníctvom registra ERRU – rozhrania EÚ pre vnútroštátne elektronické registre. Vzhľadom na to, že systém ERRU sa prepracuje v rámci zmeny nariadenia č. 1071/2009 (článok 16)<sup>3</sup>, kompromisné znenie obsahuje povinnosť doplniť do vnútroštátneho registra informácie o evidenčných číslach prenajatých vozidiel.

---

<sup>3</sup> Pozri všeobecné smerovanie k návrhu týkajúcemu sa nariadenia č. 1071/2009, dokument 15084/18, s. 16.

12. Predsedníctvo poznamenáva, že mnohé delegácie zdôraznili prepojenie s hlavnými spismi prvého balíka opatrení v oblasti mobility. Toto prepojenie má dve stránky: po prvé, z technického hľadiska ide o potrebu zlepšiť výmenu informácií medzi členskými štátmi s cieľom zlepšiť monitorovanie a kontrolu; a po druhé, ide o všeobecnú politickú diskusiu o prístupe na trh a jeho obmedzeniach. Európsky parlament prijal pozície v prvom čítaní ku všetkým príslušným spisom. Rada stanovila všeobecné smerovanie k trom návrhom prvého balíka opatrení v oblasti mobility,<sup>4</sup> ale zatiaľ nie k návrhu o prenajatých vozidlách. Predsedníctvo tiež poznamenáva, že hoci delegácie vo všeobecnosti uznávajú význam tohto prepojenia, vyjadrili rozdielne názory na vhodný časový rámec pre napredovanie v tomto spise, a to buď súbežne s ostatnými spismi alebo ako následný krok.
13. Výbor stálych predstaviteľov a Rada sa vzhľadom na uvedené vyzývajú, aby vzali na vedomie pokrok dosiahnutý v tomto spise.
- 

---

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

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2006/1/ES

o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>5</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>6</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES<sup>7</sup> sa stanovuje minimálna úroveň otvorenia trhu, pokiaľ ide o používanie vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru.

---

<sup>5</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>6</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>7</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES z 18. januára 2006 o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (kodifikované znenie) (Ú. v. EÚ L 33, 4.2.2006, s. 82).

- (2) Používaním prenajatých vozidiel sa môžu znížiť náklady pre podniky, ktoré vykonávajú prepravu tovaru na svoj vlastný účet alebo na účet tretej osoby, a zároveň sa tak môže zvýšiť ich operačná flexibilita. Môže sa tým prispieť k zvýšeniu produktivity a konkurencieschopnosti dotknutých podnikov. Keďže prenajaté vozidlá sú väčšinou novšie ako priemer vozového parku, sú navyše zároveň bezpečnejšie a menej znečisťujú životné prostredie.
- (3) Smernicou 2006/1/ES sa neumožňuje, aby mohli podniky v plnej miere ťažiť z výhod používania prenajatých vozidiel. Uvedenou smernicou sa členským štátom povoľuje, aby podnikom, ktoré sú usadené na ich území, obmedzili používanie prenajatých vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vozidla nad šesť ton na prepravu na vlastný účet. Členské štáty okrem toho nie sú povinné povoliť používanie prenajatých vozidiel na svojich územiach, ak bolo vozidlo evidované alebo uvedené do prevádzky v súlade s právnymi predpismi iného členského štátu, ako je štát usadenia podniku, ktorý si ich prenajíma.
- (4) S cieľom umožniť podnikom vo väčšej miere využívať výhody používania prenajatých vozidiel by sa im malo umožniť používať vozidlá prenajaté v ktoromkoľvek členskom štáte, nielen v tom, v ktorom sú usadené. Jednoduchšie by tak dokázali uspokojiť najmä krátkodobý, sezónny či dočasne zvýšený dopyt, alebo nahradiť chybné alebo poškodené vozidlá.
- (4a) Členské štáty by nemali mať možnosť obmedziť na svojom území používanie vozidla prenajatého podnikom, ktorý je usadený na území iného členského štátu, za predpokladu, že vozidlo je evidované alebo uvedené do prevádzky v súlade s právnymi predpismi ktoréhokoľvek členského štátu a členský štát, v ktorom je podnik usadený, vydal povolenie na jeho používanie vo forme overenej kópie licencie Spoločenstva v súlade s nariadením (ES) č. 1072/2009 v prípade, že vozidlo musí byť vybavené touto overenou kópiou.

- (5) Úroveň zdaňovania cestnej dopravy sa v rámci Únie stále výrazne líši. Preto sú určité obmedzenia, ktoré tiež nepriamo ovplyvňujú slobodu poskytovať služby prenájmu vozidiel, naďalej odôvodnené, aby sa zamedzilo fiškálnym narušeniam. V dôsledku toho by členské štáty mali mať možnosť obmedziť dĺžku lehoty, počas ktorej môžu podniky usadené na ich území používať prenajaté vozidlo evidované alebo uvedené do prevádzky v inom členskom štáte. Mali by mať tiež možnosť obmedziť počet takýchto vozidiel, ktoré si prenajíma podnik usadený na ich území.
- (5a) S cieľom zlepšiť presadzovanie obmedzenia týkajúceho sa používania prenajatého vozidla, ktoré je evidované alebo uvedené do prevádzky v súlade s právnymi predpismi iného členského štátu, ako je členský štát, v ktorom je podnik, ktorý si vozidlo prenajíma, usadený, by sa členskému štátu malo umožniť vyžadovať, aby obdobie platnosti zmluvy o prenájme nepresahovalo obdobie, počas ktorého je povolené používať príslušné vozidlo. Okrem toho je možné obmedziť platnosť overených kópií licencie Spoločenstva vydaných v súlade s nariadením (ES) č. 1072/2009 na obdobie platnosti zmluvy o prenájme. Na týchto overených kópiách sa tiež môže uviesť evidenčné číslo prenajatého vozidla.
- (5b) Prevádzka prenajatých vozidiel by nemala brániť kontrole ani monitorovaniu zákonnosti činnosti vykonávanej prevádzkovateľmi v inom členskom štáte, ako je členský štát, v ktorom sú usadení. Prevádzkovatelia by v súlade s nariadením (ES) č. 1071/2009 mali orgánom členského štátu, v ktorom sú usadení, nahlásiť evidenčné číslo každého motorového vozidla, ktoré majú k dispozícii, aby sa táto informácia mohla zahrnúť do vnútroštátneho elektronického registra. V uvedenom nariadení sa ustanovuje prístup orgánov ostatných členských štátov k údajom vnútroštátnych elektronických registrov; vo vnútroštátnych elektronických registroch by malo byť možné cielene vyhľadávať vozidlá s iným evidenčným číslom, ako je číslo, ktoré vydal členský štát usadenia.

- (5c) S cieľom zabezpečiť, aby sa povinnosť poskytovať informácie o evidenčnom čísle prenajatého vozidla vo vnútroštátnom elektronickom registri plnila jednotne, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci týkajúce sa minimálnych požiadaviek na údaje vkladané do vnútroštátneho elektronického registra. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>8</sup>.
6. S cieľom umožniť, aby sa preprava na vlastný účet vykonávala efektívnejšie, by členské štáty už viac nemali mať povolené obmedzovať možnosť používania prenajatých vozidiel na účely takejto prepravy. Avšak s cieľom vyhnúť sa možným fiškálnym záležitostiam by členské štáty mali mať možnosť obmedziť používanie vozidla s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony na prepravu na vlastný účet, ak je vozidlo evidované mimo členského štátu, v ktorom je usadený podnik, ktorý vozidlo používa.
7. Vykonávanie a účinky tejto smernice by Komisia mala sledovať a zdokumentovať ich v správe. V správe by sa mala venovať osobitná pozornosť tomu, či táto smernica viedla k používaniu starších vozidiel alebo vozidiel istého typu, a tým ovplyvnila bezpečnosť cestnej premávky, ako aj tomu, či z nej vyplynuli ťažkosti v súvislosti s presadzovaním pravidiel vrátane pravidiel kabotáže. Akékoľvek budúce opatrenia v tejto oblasti by mali byť posúdené vzhľadom na výsledky uvedenej správy.
8. Keďže ciele tejto smernice nie je možné uspokojivo dosiahnuť iba na úrovni členských štátov, ale z dôvodov cezhraničnej povahy cestnej dopravy a problémov, ktoré sa majú touto smernicou riešiť, ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie daných cieľov.
9. Smernica 2006/1/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

---

<sup>8</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie, Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

## Článok 1

Smernica 2006/1/ES sa mení takto:

1. Článok 2 sa mení takto:

a) odsek 1 sa mení takto:

i) úvodná veta sa nahrádza takto:

„Každý členský štát na svojom území umožní používať vozidlá prenajaté podnikmi usadenými na území iného členského štátu za predpokladu, že:“;

ii) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) vozidlo je evidované alebo uvedené do prevádzky v súlade s právnymi predpismi ktoréhokoľvek členského štátu a v prípade, že ho používa podnik vo svojom členskom štáte usadenia, sa používa v súlade s ustanoveniami nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009.“.

2. Článok 3 sa nahrádza takto:

### „Článok 3

1. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že podniky usadené na ich území môžu používať na cestnú prepravu tovaru prenajaté vozidlá za rovnakých podmienok, aké platia pre vozidlá v ich vlastníctve, pokiaľ sú splnené podmienky ustanovené v článku 2.

2. Ak je prenajaté vozidlo evidované alebo uvedené do prevádzky v súlade s právnymi predpismi iného členského štátu, členský štát, v ktorom je podnik usadený, môže:

a) obmedziť čas, počas ktorého sa môže prenajaté vozidlo používať na jeho území, za predpokladu, že povolí používanie prenajatého vozidla tým istým podnikom najmenej 30 po sebe idúcich dní v ktoromkoľvek danom kalendárnom roku; v takom prípade sa môže vyžadovať, aby zmluva o prenájme netrvala dlhšie ako lehota stanovená členským štátom;

- b) obmedziť počet prenajatých vozidiel, ktoré môže podnik používať, za predpokladu, že povolí používanie minimálneho počtu vozidiel. Minimálny počet vozidiel je aspoň 25 % celkového počtu nákladných vozidiel vo vlastníctve podniku k 31. decembru roka, ktorý predchádza podaniu žiadosti o používanie prenajatého vozidla. Ak má podnik viac ako jedno, ale menej ako štyri vozidlá, má povolené používať aspoň jedno prenajaté vozidlo;
- c) obmedziť používanie takéhoto vozidla s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony na prepravu na vlastný účet.“

2a. Vkladá sa tento článok 3a:

*„Článok 3a*

Členské štáty prijímú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa informácie o evidenčnom čísle prenajatého vozidla zapísali do vnútroštátneho elektronického registra uvedeného v článku 16 nariadenia (ES) č. 1071/2009.

Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov minimálne požiadavky týkajúce sa údajov, ktoré sa vkladajú do vnútroštátneho elektronického registra. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5b ods. 2.“

3. Vkladajú sa tieto články 5a a 5b:

*„Článok 5a*

Komisia predloží do [OP: vložte prosím dátum 5 rokov po uplynutí lehoty na transpozíciu smernice] správu Európskemu parlamentu a Rade o vykonávaní a účinkoch tejto smernice. Správa musí obsahovať informácie o používaní vozidiel prenajatých v inom členskom štáte, ako je členský štát, v ktorom je usadený podnik, ktorý si ich prenajíma. V správe sa tiež preskúma vplyv na bezpečnosť cestnej premávky[, daňové príjmy] a presadzovanie pravidiel kabotáže v súlade s nariadením (ES) č. 1072/2009. Na základe tejto správy Komisia posúdi, či je potrebné navrhnúť ďalšie opatrenia.

### *Článok 5b*

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 42 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o záznamovom zariadení v cestnej doprave.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“

### *Článok 2*

3. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [OP: vložte dátum [24] mesiacov po nadobudnutí účinnosti]. Bezodkladne Komisii oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

4. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

### *Článok 3*

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

### *Článok 4*

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament* *Za Radu*  
*predseda* *predseda*