

Brusel 1. června 2017
(OR. en)

9669/17

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

**TRANS 213
CODEC 924**

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	1. června 2017
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2017) 282 final
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2017) 282 final.

Příloha: COM(2017) 282 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kteřou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční
převahu zboží**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží¹ stanoví minimální úroveň otevření trhu pro užívání vozidel najatých pro přepravu zboží na jednotném trhu. Cílem je přitom i) dosáhnout optimální alokace zdrojů tím, že se omezí plýtvání výrobními faktory (například kapitál investovaný do nedostatečně užívaných vozidel) a ii) zvýšit flexibilitu a produktivitu dotčených podniků. Všechny cíle souvisí s užíváním najatých vozidel.

Směrnice však zároveň umožňuje členským státům omezit užívání vozidel najatých pro přepravu zboží pro vlastní potřebu, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje šest tun. Umožňuje rovněž omezení užívání vozidla, které bylo najato v jiném členském státě, než je členský stát, v němž je usazen podnik najímající vozidlo.

Tato omezení mají dopad na účinnost směrnice. Kromě toho vytvářejí zbytečnou zátěž pro podniky a množství různých pravidel, jež jsou pro podnikatele zavádějící. Omezení zátěže pro podniky a vyjasnění pravidel je klíčovým cílem Programu EU pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT), jehož je tento návrh součástí.

Navrhuje se proto, aby byla odstraněna možnost omezení užívání najatých vozidel pro přepravu pro vlastní potřebu. Kromě toho užívání vozidla najatého v jiném členském státě musí být povoleno na dobu alespoň čtyř měsíců, aby mohly podniky reagovat na dočasný nebo sezónní prudký nárůst poptávky a/nebo nahradit vadná či poškozená vozidla. Umožnění členským státům omezit užívání vozidla najatého v jiném členském státě, než je členský stát, v němž je podnik najímající toto vozidlo usazen, na dobu čtyř měsíců, se zdá být nezbytné, aby se zabránilo možným nerovnostem vzhledem ke značným rozdílům existujícím v členských státech, pokud jde o zdaňování silničních vozidel.

Celkově návrh zajišťuje rovný přístup podnikatelů v dopravě v celé EU k trhu pro najatá vozidla. Zajišťuje rovněž jednotný regulační rámec v EU a umožňuje podnikatelům v dopravě provádět jejich dopravní činnost co nejúčinněji. Vzhledem k tomu, že najatá vozidla jsou obvykle modernější, bezpečnější a méně znečišťující, tento návrh snižuje negativní externalitu silniční dopravy.

Tento návrh je jedním z několika návrhů v oblasti silniční dopravy, které Komise zamýšlí přijmout v roce 2017 s cílem přizpůsobit legislativní rámec pro odvětví silniční dopravy v EU budoucímu vývoji.

• Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Na vozidla najatá pro přepravu zboží se odkazuje v obou nařízeních (ES) č. 1071/2009² a (ES) č. 1072/2009³ v souvislosti s podmínkami pro trvalé usazení podnikatele v dopravě (které je jedním z požadavků na přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě) a v

¹ Úř. věst. L 33, 4.2.2016, s. 82.

² Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.

³ Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72.

souvislosti s pravidly o licenci Společenství, jejíž ověřený opis musí být dán k dispozici držiteli licence pro každé najaté vozidlo. V tomto smyslu je doprava prováděná najatými vozidly relevantní pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy. Obě nařízení a směrnice tvoří právní rámec, v němž odvětví silniční přepravy zboží působí v EU. Prosazování ustanovení těchto tří právních aktů je úzce propojeno. Pokud jde zejména o prosazení navrhovaného (volitelného) časového omezení, kterým se užívání vozidla najatého v jiném členském státě, než je členský stát, v němž je podnik najímající toto vozidlo usazen, může omezit na čtyři měsíce, je relevantní pozměňující návrh vztahující se k nařízení (ES) č. 1071/2009. Podle tohoto návrhu by členské státy měly být povinny uvádět registrační značku každého vozidla daného k dispozici podnikateli v silniční dopravě ve svém vnitrostátním elektronickém rejstříku. Toto pravidlo by mělo významně napomoci při monitorování souladu s každým časovým omezením, jak je uvedeno výše.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh je plně v souladu s prioritním cílem Komise, kterým je vytvoření hlubšího a spravedlivějšího vnitřního trhu. Vnitřní trh pro poskytování dopravních služeb využívajících vozidla najatá pro přepravu zboží a pro poskytování služeb v oblasti pronájmu a leasingu vozidel bude posílen. Je rovněž v souladu s cíli společné dopravní politiky popsány v bílé knize z roku 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“⁴. Tento návrh rovněž omezuje regulační zátěž pro podnikatele a vyjasňuje právní rámec – oba tyto aspekty jsou cíli programu EU REFIT.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem směrnice je čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Evropská unie sdílí s členskými státy pravomoc regulovat oblast dopravy podle čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU.

Silniční doprava je ve stále větší míře mezinárodní. Podíl mezinárodní silniční nákladní dopravy na celkové silniční nákladní dopravě v prostoru, který v současnosti tvoří EU-28, vzrostl z přibližně 28 % v roce 2000 na téměř 36 % v roce 2014⁵. Pouze EU může zajistit jednotný právní rámec na stále více integrovaném vnitřním trhu pro poskytování služeb silniční dopravy. Bez zásahu EU by členské státy nezajistily rovné podmínky, které jsou zapotřebí na vnitřním trhu. Stávající různorodá vnitrostátní pravidla lze překonat pouze prostřednictvím opatření na úrovni EU. Jednotný právní rámec sníží náklady na zajišťování souladu a prosazování v celé EU. Vzhledem k tomu, že směrnice v současné době umožňuje členským státům, aby za určitých podmínek omezily používání najatých vozidel, je k omezení pravomocí členských států, pokud jde o ukládání omezení pro užívání najatých vozidel, vyžadována změna směrnice, což lze učinit pouze na úrovni EU.

⁴ KOM(2011) 144 v konečném znění, 28.3.2011.

⁵ Viz doprava EU v číslech. Statistická příručka 2016, tabulky 2.2.4b a 2.2.4c; k dispozici online: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.

- **Proporcionalita**

Jak je uvedeno v oddílu 7.4 posouzení dopadů, návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k řešení zjištěných problémů. Návrh pouze obsahuje některé cílené změny směrnice, které pomáhají zlepšit legislativní rámec, v němž odvětví silniční nákladní dopravy a odvětví pronájmu a leasingu vozidel v EU působí.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k tomu, že pozměňovaným aktem je směrnice, navrhovaný pozměňující akt by měl mít v zásadě stejnou formu.

3. **VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Společně s tímto návrhem byl přijat pracovní dokument útvarů týkající se hodnocení *ex post* směrnice 2006/1/ES⁶. V letech 2015–2016 byla provedena externí studie. Závěrečná zpráva této studie je k dispozici na internetových stránkách Komise⁷.

Hlavním zjištěním hodnocení *ex post* bylo, že směrnice 2006/1/ES by při dosahování svých cílů mohla být účinnější, kdyby členským státům neumožňovala, aby omezovaly používání vozidel najatých pro přepravu zboží na některých segmentech trhu a za určitých podmínek. Omezení týkající se přeshraničního najímání vozidel pro přepravu zboží brání podnikatelům v optimalizaci využívání jejich vozového parku tím, že přesunou svá vozidla tam, kde jsou nejvíce zapotřebí. Mimoto účinnost směrnice 2006/1/ES rovněž snižují omezení týkající se používání najatých vozidel pro přepravu zboží, neboť zvyšují náklady na zajištění souladu pro podnikatele v dopravě a společnosti působící v oblasti pronájmu a leasingu vozidel a zvyšují náklady na provádění a prosazování pro orgány veřejné moci. Bylo zjištěno, že v případě neexistence omezení by tyto náklady byly nízké a zanedbatelné.

Umožnit členským státům, aby omezily používání vozidel najatých pro přepravu zboží, je rovněž v rozporu s potřebami evropského hospodářství, pokud jde o zvyšování flexibility a účinnosti silniční nákladní dopravy, a není plně slučitelné se stávajícími politickými prioritami v oblasti prohlubování jednotného trhu a podpory používání bezpečnějších, čistších a palivově úspornějších vozidel.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Zúčastněné strany měly několik příležitostí k poskytnutí příspěvků během hodnocení *ex post* a v rámci posouzení dopadů. Vedle rozhovorů s vybranými zúčastněnými stranami (27 rozhovorů bylo provedeno na podzim roku 2015 pro hodnocení *ex post* a 33 ve druhé polovině roku 2016 pro posouzení dopadu) proběhla 12týdenní online veřejná konzultace (zahrnující jak hodnocení *ex post*, tak posouzení dopadů), která se uskutečnila v období od 11. srpna do 4. listopadu 2016 (bylo obdrženo 27 odpovědí) a 7týdenní konzultace malých a středních podniků, která se uskutečnila v období od 22. září do 11. listopadu 2016 prostřednictvím panelu malých a středních podniků sítě Enterprise Europe Network.

⁶ SWD(2017) XXX final [doplňte odkaz, je-li k dispozici číslo].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>.

Konzultace panelu malých a středních podniků sestávala ze dvou samostatných dotazníků, přičemž jeden se týkal užívání vozidel najatých pro přepravu zboží (156 odpovědí) a druhý používání najatých autobusů a autokarů (94 odpovědí).

V rámci konzultace byla získána řada údajů a cenných relevantních příspěvků od odborníků z praxe. Jedním z jejích výsledků bylo zjištění, že neexistence pravidel EU pro užívání najatých autobusů a autokarů ve skutečnosti nepředstavuje problém a že neexistuje žádný konkrétní segment trhu zabývající se najatými autobusy a autokary. Z tohoto důvodu byla zavržena jedna z původně zamýšlených možností politiky, která by rozšířila působnost směrnice na používání najatých autobusů a autokarů.

V rámci konzultace bylo rovněž získáno několik příspěvků, v nichž členské státy poskytují odůvodnění toho, že uplatňují omezení na používání najatých vozidel. Některé orgány veřejné moci a zástupci odborů se obávají většího konkurenčního tlaku v důsledku odstranění omezení týkajících se užívání najatých vozidel pro přepravu pro vlastní potřebu a větších obtíží při prosazování právních předpisů v oblasti silniční dopravy plynoucích z umožnění užívání vozidel najatých v jiném členském státě. Zatímco odůvodnění omezení týkajících se užívání vozidel najatých v jiném členském státě byla vzata v potaz, odůvodnění, pokud jde o omezení užívání vozidel najatých pro přepravu pro vlastní potřebu, nebyla přesvědčivá.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Komisi byl nápomocen externí dodavatel, který provedl studii o hodnocení *ex post* směrnice a podpůrnou studii pro posouzení dopadů.

- **Posouzení dopadů**

Tato iniciativa je podpořena posouzením dopadů, které obdrželo kladné stanovisko s výhradami Výboru pro kontrolu regulace. Na výhrady bylo reagováno poskytnutím podrobnějších informací o rámci politiky, vysvětlením rozsahu zjištěných problémů a uvedením důvodu, proč je třeba se jimi zabývat nyní, zavržením původní možnosti politiky, která by rozšířila působnost směrnice na používání najatých autobusů a autokarů (neboť této možnosti neodpovídá žádný konkrétní případ), vysvětlením rizik souvisejících s nedosažením očekávaného výsledku upřednostňované možnosti (zejména s ohledem na možné pobídky daňového plánování nebo daňové optimalizace a možné obtíže pro členské státy při prosazování právních předpisů v oblasti silniční dopravy), pokusem o kvantifikaci snížení administrativních nákladů a poskytnutím více informací o konzultaci se zúčastněnými stranami.

Byly zkoumány tyto možnosti politiky:

Možnost 0: Vydání pokynů a doporučení.

Možnost 1: Cílené legislativní změny.

Možnost 1a: Umožnit používání vozidel najatých pro přepravu zboží pro vlastní potřebu v celé EU.

Možnost 1b: Umožnit používání vozidel pro přepravu zboží, která podnikatel usazený v jednom členském státě najal v jiném členském státě, na určitou dobu (tři až čtyři měsíce), například s cílem reagovat na dočasný nebo sezónní prudký nárůst poptávky.

Možnost 1c: Kombinace možnosti 1a a možnosti 1b.

Možnost 2: Stejná pravidla (nebo alespoň pravidla, která nejsou restriktivnější) pro používání najatých vozidel a pro používání vozidel vlastněných podniky.

Upřednostňovanou možností je možnost 1c, neboť se jedná o nejúčinnější možnost, která se zabývá všemi zjištěnými problémy, aniž překračuje rámec toho, co je při této činnosti nezbytné. Je lepší než možnost 2, která by neodstranila množství různých pravidel v EU týkajících se užívání najatých vozidel. Místo toho by rozdílná pravidla různých členských států zůstala zachována, pokud neznevýhodňují najatá vozidla oproti vozidlům vlastněným podnikateli (např. požadavky týkající se nové registrace vozidla zakoupeného/pronajatého v jiném členském státě).

V rámci upřednostňované možnosti by se provozní náklady dopravců EU mohly snížit o celkovou částku 158 milionů EUR v roce 2030. Provozní náklady podnikatele, který přejde z používání vlastních vozidel na vozidla najatá, by se měly snížit o zhruba 2 %. Mimoto se očekává, že ziskovost odvětví pronájmu/leasingu vozidel vzroste zhruba o 81 milionů EUR, takže celkový hospodářský přínos bude zhruba 240 milionů EUR v roce 2030. Tato možnost by kromě toho vedla k vytvoření téměř 5 000 dalších pracovních míst, 2 900 v odvětví pronájmu/leasingu vozidel a 1 700 v odvětví silniční přepravy zboží.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Tento návrh je součástí programu Komise REFIT. Jeho cílem je zjednodušit pravidla pro užívání najatých vozidel. Otevření trhu pro užívání vozidel najatých pro přepravu zboží pro vlastní potřebu odstraní veškerá omezení, což povede ke snížení nákladů na zajištění souladu pro podnikatele. Očekává se, že zavedení jednotného rámce pro užívání vozidel najatých v jiném členském státě (alespoň na dobu čtyř měsíců) zajistí právní jasnost a ušetří podnikatelům až 12,8 milionu EUR nákladů na zrušení registrace jejich vozidla a na novou registraci.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie⁸.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Provádění této směrnice bude důkladně monitorováno. Komise předloží zprávu o provádění a účincích této směrnice nejpozději pět let po uplynutí lhůty pro její provedení. Očekává se, že tato směrnice další liberalizací užívání vozidel najatých pro přepravu zboží posílí trh pro najatá vozidla a povede k nižším nákladům a větší flexibilitě a ziskovosti pro podnikatele. Je třeba shromáždit relevantní informace od příslušných vnitrostátních orgánů, zástupců odvětví pronájmu a leasingu vozidel a prostřednictvím průzkumu mezi podnikateli v silniční dopravě. Očekává se

⁸ Listina základních práv Evropské unie, Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391.

rovněž, že užitečné informace budou získány prostřednictvím vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy. Vzhledem k tomu, že podnikatelé v dopravě budou muset v budoucnosti uvádět registrační značku vozidel, jež mají k dispozici, mělo by být snadné získat z těchto rejstříků přehled o podílu vozidel v rámci vozového parku, která jsou registrována v zahraničí.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Hlavní prvky návrhu jsou tyto:

Změna článku 2 směrnice 2006/1/ES

Článek 2 stanoví rámec pravidel, která členské státy uplatňují na užívání vozidel najatých na svém vlastním území podniky usazenými na území jiného členského státu. V této souvislosti je omezení působnosti tohoto článku na „přepravu mezi členskými státy“ zastaralé, neboť najatá vozidla mohou být rovněž používána pro kabotážní činnosti v souladu s ustanoveními nařízení (ES) č. 1072/2009.

Stávající ustanovení umožňují členským státům omezit užívání vozidel najatých v jiném členském státě, než je stát, v němž je usazen podnik, který tato vozidla najímá. To vede k celé řadě různých pravidel v EU a k právní nejistotě, která brání podnikům v tom, aby využívaly potenciálně ekonomicky výhodnějších nájmu v sousedních státech. Je proto navrhováno, aby bylo podnikům umožněno používat vozidla najatá kdekoli v EU v celé EU.

Vzhledem k tomu, že daňové sazby uplatňované na vozidla se v EU stále značně liší, a s cílem zabránit daňovým nerovnostem mohou členské státy omezit dobu užívání vozidla na svých územích, najatého v jiném členském státě, než je stát, v němž je usazen podnik, který jej najímá, přičemž však minimální doba nesmí být kratší než čtyři měsíce. Tato 4měsíční minimální lhůta má zajistit, aby vozidla najatá (a registrovaná) v jiném členském státě mohla být použita s cílem reagovat zejména na krátkodobý, sezónní nebo dočasný prudký nárůst poptávky a/nebo nahradit vadná či poškozená vozidla.

Změna článku 3 směrnice 2006/1/ES

Článek 3 stanoví rámec pravidel, která členské státy uplatňují na užívání vozidel najatých podniky usazenými na jejich území. Stávající ustanovení se vztahují na najatá vozidla registrovaná nebo zákonně uvedená do provozu v daném členském státě, „a to pokud jsou splněny podmínky uvedené v článku 2“. Vzhledem k tomu, že změněný článek 2 umožňuje užívání najatých vozidel registrovaných nebo zákonně uvedených do provozu v jakémkoli členském státě, odstavec 1 se mění s cílem odstranit tento nesoulad. Mělo by být možné používat vozidlo, které bylo 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, nejen pro účely přepravy v jakémkoli jiném členském státě (v souladu s pozměněným článkem 2), ale rovněž pro účely přepravy v členském státě, v němž je usazen podnik, který vozidlo najímá.

Odstavec 2 se ruší, neboť členské státy by již neměly mít možnost omezovat užívání vozidel najatých pro přepravu zboží pro vlastní potřebu. Podnikům v celé EU by mělo být umožněno užívat vozidla najatá pro přepravu zboží pro vlastní potřebu a využívat souvisejících výhod. Neměly by být omezeny na používání vozidel, která vlastní, nebo na externí zajištění přepravy podnikem poskytujícím takové služby pro cizí potřebu. Vozidla vlastněná podniky,

které je používají pro přepravu pro vlastní potřebu, jsou často nedostatečně využívána a jsou v průměru starší, méně bezpečná a více znečišťující než najatá vozidla.

Nový článek 5a ve směrnici 2006/1/ES

Tato směrnice představuje krok vpřed v rámci otevírání trhu pro užívání najatých vozidel pro silniční přepravu zboží. Tím, že umožňuje užívání vozidla najatého v jiném členském státě, než je stát, v němž je usazen podnik, který vozidlo najímá, po minimální dobu čtyř měsíců, a tím, že odstraňuje omezení týkající se užívání vozidel najatých pro přepravu zboží pro vlastní potřebu, směrnice otevírá nové možnosti jak pro podniky najímající vozidla, tak pro podniky působící v oblasti pronájmu/leasingu vozidel v celé EU.

Provádění a účinky této nové směrnice a její dopad na podnikatele v dopravě provádějící přepravu zboží pro vlastní nebo cizí potřebu a na odvětví pronájmu/leasingu vozidel by měly být posouzeny ve zprávě, kterou předloží Komise. Toto posouzení by mělo být provedeno, jakmile budou k dispozici dostatečné důkazy, což by mělo být pět let po ukončení lhůty pro provedení (šest a půl roku po vstupu nové směrnice v platnost). Na základě této zprávy Komise posoudí, zda je třeba přijmout další opatření.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

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

(Text s významem pro EHP)

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.
- (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 celková přípustná hmotnost překračuje šest tun, pro dopravu pro vlastní potřebu tuzemskými podniky. Kromě toho se od členských států nevyžaduje, aby umožnily užívání najatého vozidla na svých územích, 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.

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).

- (4) S cílem umožnit podnikům ve větší míře využívat výhod souvisejících s užíváním najatých vozidel, by jim měla být dána 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 a/nebo nahradit vadná či poškozená vozidla.
- (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 kterou vozidlo najaté v jiném členském státě, než je stát, v němž je usazen podnik, který jej najímá, může být užíváno na jejich území.
- (6) V zájmu umožnění účinnějšího provádění dopravy pro vlastní potřebu by již členským státům nemělo být povoleno, aby omezovaly možnost užívat najatá vozidla v rámci této dopravy.
- (7) Provádění a účinky této směrnice by měly být monitorovány Komisí a Komise by je měla zdokumentovat ve zprávě. 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, nýbrž jich lze 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:

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 členského státu;“
 - b) vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Pokud vozidlo není registrováno nebo uvedeno do provozu v souladu s právními předpisy členského státu, v němž je usazen podnik najímající vozidlo, mohou členské státy omezit dobu užívání najatého vozidla na svém území. Členské státy nicméně v takovém případě umožní jeho užívání alespoň po dobu čtyř měsíců v jakémkoli daném kalendářním roce.“

- 2) Článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že jejich podniky 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.“

- 3) Vkládá se nový článek 5a, který zní:

„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. Na základě této zprávy Komise posoudí, zda je nutné navrhnout dodatečná opatření.“

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [OP: vložte prosím datum: 18 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.

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 členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*