

Brusel 12. ledna 2022
(OR. en)

5271/22

Interinstitucionální spis:
2017/0113(COD)

TRANS 17
CODEC 35

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. ledna 2022
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2022) 14 final
Předmět:	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie týkající se postoje Rady k přijetí 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(2022) 14 final.

Příloha: COM(2022) 14 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 12.1.2022
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

**postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění
směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží**

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU**podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie****týkající se****postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží**

1. Souvislosti

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě (dokument COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD):	6. června 2017
Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru:	6. prosince 2017
Datum stanoviska Evropského výboru regionů	1. února 2018
Datum přijetí postoje Evropského parlamentu v prvním čtení:	15. ledna 2019
Datum předložení pozměněného návrhu:	22. února 2019
Datum přijetí postoje Rady:	20. prosince 2021

2. Cíl návrhu Komise

Používání najatých vozidel pro přepravu zboží (místo vozidel vlastněných podniky) může zlepšit přidělování zdrojů (např. není nutné vázat kapitál na vozidlo, které je nedostatečně využíváno) a zvýšit flexibilitu a produktivitu podniků. Cílem návrhu je podpořit užívání najatých vozidel odstraněním (některých) možností členských států omezit jejich užívání podle směrnice 2006/1/ES¹.

Členské státy mohou v současné době omezit užívání najatých vozidel nad šest tun používaných pro dopravu pro vlastní potřebu a mohou na svém území omezit užívání vozidel, která si podnik najal mimo zemi, kde je usazen. Jelikož užívání těchto vozidel je v některých členských státech povoleno, ale v jiných nikoli, existuje v EU nesourodý soubor právních předpisů, který vytváří právní nejistotu. Jedním z cílů návrhu bylo získat právní jistotu pro užívání najatých vozidel v celé EU. Dalším cílem bylo umožnit užívání vozidel najatých (a registrovaných) v jiném členském státě s cílem reagovat na krátkodobý, sezónní nebo dočasný prudký nárůst poptávky nebo nahradit vadná či poškozená vozidla.

3. Připomínky k postoji Rady

3.1. Minimální doba trvání nájmu

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

Minimální doba, po kterou musí členské státy povolit užívání najatých vozidel se zahraniční registrační značkou podniky usazenými podle jejich právních předpisů, byla pro spolunormotvůrce nejspornější otázkou. Postoj Rady je založen na řešení ve dvou rovinách, jež spojuje minimální dobu nájmu s vnitrostátními pravidly pro registraci najatých vozidel. Členské státy by měly možnost buď povolit užívání najatých vozidel se zahraničními registračními značkami pouze po dobu třiceti po sobě následujících dnů (u členských států s požadavkem na registraci po 30 dnech nebo méně), nebo k užívání těchto vozidel poskytnout dva měsíce (u členských států s „velkorysejšími“ pravidly pro registraci). Rovněž by bylo možné dosáhnout úplné liberalizace (vůbec žádné požadavky na registraci zahraničních vozidel užívaných podniky členského státu), pokud si to členský stát přeje. Rada rovněž přijala pravidla, jež přepravním společnostem ukládají povinnost registrovat najatá vozidla, a to i vozidla najatá v jiném členském státě, než je členský stát usazení, ve vnitrostátních elektronických rejstřících podniků silniční dopravy.

Komise může s tímto kompromisním řešením souhlasit, neboť odráží cíl návrhu Komise umožnit větší flexibilitu na trhu s najatými vozidly než podle stávající směrnice. Členské státy mohou nyní zavést omezení pouze pro své vlastní podniky, zatímco stávající směrnice umožňovala omezení nájmu vozidel pro zahraniční podniky. Podle stávající směrnice mohou členské státy žádat o okamžitou vnitrostátní registraci najatých vozidel se zahraniční poznávací značkou. Podle postoje Rady bude nyní stanovena minimální doba užívání (30 dnů), kterou musí poskytnout všechny členské státy a během níž nemohou žádat o vnitrostátní registraci těchto vozidel (což je pro podniky nákladné a zatěžující). Ustanovení o povinnosti přepravních společností registrovat najatá vozidla ve vnitrostátních elektronických rejstřících jsou rovněž přijatelná, jelikož umožňují lepší kontrolu těchto vozidel ze strany vnitrostátních orgánů.

Protože obnovená směrnice pravděpodobně zvýší užívání najatých vozidel a tato vozidla jsou často novější a šetrnější k životnímu prostředí, je toto řešení přínosné i pro dosažení cílů EU v oblasti klimatu.

3.2. Omezení možnosti nájmu na 25 % vozidel, jež má podnik „k dispozici“

Pokud jde o minimální prahovou hodnotu týkající se vozového parku podniku, pod kterou členský stát, v němž je podnik usazen, nemůže omezit užívání vozidel najatých a registrovaných v jiném členském státě, Rada ji stanoví na:

„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.“

Rada však nechtěla zahrnout vozidla, jež jsou k dispozici podniku a která byla najata (a která jsou registrována) v zahraničí. Tedy například je-li podnik usazen v členském státě, který plně tohoto omezení využívá, a pokud má k dispozici 120 vozidel, z nichž 20 je registrováno v jiném členském státě, pak může v jiném členském státě pronajmout pouze dalších pět vozidel, aby dosáhl celkového počtu 25 takových vozidel ($25 \% \text{ ze } 120 - 20 = 25$) namísto deseti dalších takových vozidel ($25 \% \text{ ze } 120 = 30$).

Komise je s to s postojem Rady souhlasit. Pojem „k dispozici“ (resp. „poskytnutý“) je natolik dobře zavedený (viz čl. 1 odst. 5 písm. d) bod iii) a čl. 4 odst. 3 nařízení (ES) č. 1072/2009²), že je nemožné mylně jej vykládat způsobem, který by umožňoval jeho záměnu s pojmem „vozidla vlastněná podnikem“. Pronajímá se mnoho nákladních automobilů; nájemci uplatňují právo na ekonomické vlastnictví, pronajímatel si však ponechává právní vlastnictví, tudíž není jasné, jak by mělo být „vlastnictví“ chápáno. „Vozidla, jež má podnik k dispozici“, je samozřejmě širší pojem než „vozidla vlastněná podnikem“, protože zahrnuje rovněž všechna vozidla držená na základě smlouvy o koupi na splátky, pronájmu či leasingu, a nikoli pouze vozidla v plném vlastnictví podniku. Tento pojem tudíž umožňuje vyšší počet najatých vozidel a zvyšuje flexibilitu pro přepravní společnosti, což by bylo dalším argumentem pro jeho podporu.

3.3. Přeprava uskutečňovaná pro vlastní potřebu

Postoj Rady umožňuje členským státům omezit užívání najatých vozidel k přepravě pro vlastní potřebu pouze v případě vozidel, jež jsou registrována v jiném členském státě, a to bez ohledu na hmotnost vozidla.

Komise může toto řešení přijmout, neboť vyloučí omezení pro domácí podniky uskutečňující přepravu pro vlastní potřebu domácími najatými vozidly. Tato omezení jsou možná podle stávající směrnice. Jedním z hlavních bodů návrhu Komise bylo vypuštění tohoto velmi omezujícího ustanovení, pro něž neexistuje tržní potřeba. Komise může přijmout řešení Rady, které povoluje omezení pouze pro přepravu uskutečňovanou pro vlastní potřebu vozidly se zahraničními registračními značkami. Toto omezení může být odůvodněné, jelikož členské státy nemohou nad těmito vozidly vykonávat žádnou kontrolu, protože nejsou registrována ve vnitrostátních rejstřících podniků silniční nákladní dopravy (které obsahují pouze profesionální přepravce, a nikoli provozovatele přepravy pro vlastní potřebu). Tato kontrola je možná u domácích vozidel užívaných k přepravě pro vlastní potřebu, neboť musí být registrována podle vnitrostátních pravidel pro registraci platných pro všechna vozidla.

4. ZÁVĚR

Postoj Rady je pro Komisi přijatelný. Odráží cíle návrhu Komise a výrazně zvýší flexibilitu podniků při užívání najatých vozidel, která jsou registrována v jiných členských státech, nebo při užívání těchto vozidel pro vlastní potřebu. Jedná se tedy o důležitý krok v provádění balíčku opatření v oblasti mobility I. Protože revidované právní předpisy pravděpodobně zvýší užívání najatých vozidel a tato vozidla jsou často novější a šetrnější k životnímu prostředí, je toto řešení přínosné i pro dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).