# Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží

*[COM(2017) 282 final – 2017/0113 (COD)]*

(2018/C 129/11)

Zpravodaj: **Brian CURTIS**

| | |
|---|---|
| Konzultace | Evropský parlament, 15. 6. 2017 |
| | Rada Evropské unie, 12. 6. 2016 |
| Právní základ | čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie |
| Odpovědná specializovaná sekce | Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost |
| Přijato ve specializované sekci | 22. 11. 2017 |
| Přijato na plenárním zasedání | 6. 12. 2017 |
| Plenární zasedání č. | 530 |
| Výsledek hlasování | 121/0/1 |
| (pro/proti/zdrželi se hlasování) | |

## 1. **Závěry a doporučení**

Závěry

1.1. EHSV vítá tento další krok při odstraňování některých zbývajících překážek bránících účinnému a spravedlivému jednotnému trhu v evropském odvětví silniční nákladní dopravy. V tomto případě se pozměňující směrnice týká usnadnění co nejlepšího využití vozových parků po celé Evropě, zvláště během sezónních špiček, a uskutečňuje minimální úroveň liberalizace. Odstranění omezení týkajících se užívání nákladních vozidel pro vlastní potřebu je pozitivním krokem.

1.2. Výbor se nadále domnívá, že by bylo vhodnější, aby byly právní předpisy v oblasti dopravy vypracovávány ve formě nařízení, a nikoli směrnice, neboť směrnice umožňuje větší rozdíly ve výkladu a v přísnosti uplatňování v jednotlivých členských státech. Uznává však, že tato krátká směrnice dosahuje svých cílů a že by v tomto případě změna na nařízení byla nepřiměřená.

Doporučení

1.3. V zájmu zabránění růstu krycích společností EHSV naléhavě žádá, aby byla schválena navrhovaná opatření k posílení nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 s cílem odstranit podvodné společnosti tohoto typu a aby tato opatření byla účinně prováděna ve všech členských státech. Výsledky by měly být pečlivě monitorovány a zahrnuty do zprávy o účinnosti této pozměňující směrnice.

1.4. Pokud by z analýzy v období přezkumu vyplynulo, že je to nezbytné, pak by měla být učiněna další opatření s cílem odradit podnikatele od zneužívání nižšího zdanění registrace vozidel v určitých členských státech – jde například o omezení podílu vozového parku jednoho podnikatele, který může být dočasně převeden na přidruženého podnikatele v jiném členském státě.

1.5. Výbor poukazuje na to, že podstatným problémem v odvětví nákladní dopravy zůstává nelegální kabotáž, a to přestože jsou uplatňovány stále účinnější metody vysledování. Je zde určité riziko, že realizace opatření této směrnice by mohla znesnadnit její odhalování. Z tohoto důvodu by mohly být zavedeny další požadavky, které by zajistily vysledovatelné spojení mezi společností a vozidlem.

## 2. **Úvod**

2.1. Tato pozměňující směrnice je předkládána jako součást balíčku s názvem „Evropa v pohybu“, což je rozsáhlý soubor iniciativ, jejichž cílem je zvýšit bezpečnost dopravy, podpořit inteligentní výběr poplatků za užívání silnic, snížit emise $CO_2$ a znečištění ovzduší, omezit dopravní zácpy a administrativní zátěž pro podniky, bojovat proti nezákonnému zaměstnávání a zajistit přiměřené podmínky a čas odpočinku pro pracovníky.

2.2. Zabývá se některými nevyřešenými záležitostmi v souvislosti s liberalizací užívání vozidel najatých pro přepravu zboží na jednotném trhu. Mezi pravidly a předpisy v jednotlivých členských státech stále existují rozdíly, což se poprvé řešilo v roce 1984 ([1]), a další sjednocení proběhlo prostřednictvím směrnice z roku 2006 ([2]). Dokonce i po provedení této pozměňující směrnice však v mnoha členských státech bude přetrvávat celá řada omezení.

2.3. Hlavní otázkou, na kterou se tato změna zaměřuje, je zájem podnikatelů přesouvat vozový park po EU v závislosti na místní poptávce. V současné době je tato možnost omezena na základě vnitrostátních právních předpisů a uplatňování regulačních a provozních požadavků („soft law“).

2.4. Podnikatelé na jedné straně tvrdí, že stávající situace omezuje efektivní využívání evropských vozových parků. Odbory v odvětví dopravy se naproti tomu obávají, že návrh dále oslabí nezbytné spojení mezi podnikatelem a jeho aktivy a omezí schopnost kontroly a prosazování ze strany členských států, pokud jde o skutečnou povahu podnikatelů zaregistrovaných na jejich území. Přístup členských států samotných k této otázce je nejednotný, přičemž malá část z nich zastává názor, že by měl být zachován současný stav.

2.5. Vlády některých členských států se navíc obávají ztráty zisku v případech, kdy jsou vozidla zaregistrována v jednom státě, ale provozní základnu mají jinde. Úroveň zdanění těžkých nákladních vozidel například sahá od přibližně 500 EUR za vozidlo v Lotyšsku po téměř 5 000 EUR v Irsku ([3]).

2.6. V dřívějších stanoviscích ([4]) týkajících se dopravy Výbor uvedl, že v zájmu odstranění rozdílů ve výkladu a v přísnosti uplatňování v jednotlivých členských státech by EHSV měl podporovat změnu ze směrnice na nařízení. Výbor je přesvědčen, že tato zásada stále platí, ale je si vědom, že v tomto případě by kompletní změna směrnice byla nepřiměřená. Výbor poukazuje také na to, že právní forma směrnice sice členským státům poskytuje větší flexibilitu při provádění a prosazování, může však mít s větší pravděpodobností za následek pokračující odchylky a rozdíly ve výkladu v jednotlivých členských státech.

## 3. **Shrnutí sdělení Komise**

3.1. Po rozsáhlém přezkumu, konzultacích a analýze ze strany Komise tento návrh zavádí změny do směrnice z roku 2006. Tato směrnice členským státům umožnila omezit užívání vozidel najatých pro přepravu zboží pro vlastní potřebu, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje šest tun, a umožnila také omezit užívání vozidla, které bylo najato v jiném členském státě, než je členský stát, v němž je usazen podnik najímající vozidlo.

3.2. Navrhované změny, jež prohloubí a posílí vnitřní trh, odstraňují možnost omezení užívání všech vozidel najatých 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. Členské státy s liberálnějšími systémy (jako jsou Belgie, Česká republika, Estonsko nebo Švédsko) by měly být schopny si tyto systémy zachovat.

3.3. Doba čtyř měsíců byla zvolena, aby se zamezilo případným nerovnostem v příjmech vzhledem ke značným rozdílům mezi členskými státy, pokud jde o zdaňování silničních vozidel.

---

([1]) Směrnice 84/647/EHS.
([2]) Směrnice 90/398/EHS; směrnice 2006/1/ES.
([3]) Závěrečná zpráva o hodnocení ex post směrnice 2006/1/ES, leden 2016.
([4]) Úř. věst. C 34, 2.2.2017, s. 176.

3.4. Návrh by měl zajistit rovný přístup podnikatelů v dopravě v celé EU k trhu pro najatá vozidla a zajistit jednotný regulační rámec, který dopravcům poskytne větší efektivitu. Dalším přínosem by mohlo být zvýšení bezpečnosti a snížení znečištění, jelikož najatá vozidla jsou obvykle novější.

3.5. Komise do pěti let vypracuje zprávu o provádění těchto změn, která by mohla sloužit jako základ pro přijetí dodatečných opatření.

4. **Obecné připomínky**

4.1. EHSV vítá záměry této pozměňující směrnice – jedná se o další krok při odstraňování některých zbývajících překážek bránících účinnému a spravedlivému jednotnému trhu v evropském odvětví silniční nákladní dopravy. V tomto případě se pozměňující směrnice týká usnadnění co nejlepšího využití vozových parků po celé Evropě, zvláště během sezónních špiček, a uskutečňuje minimální úroveň liberalizace. Odstranění omezení týkajících se užívání nákladních vozidel pro vlastní potřebu je pozitivním krokem.

4.2. Výbor se nadále domnívá, že by bylo vhodnější, aby byly právní předpisy v oblasti dopravy vypracovávány ve formě nařízení, a nikoli směrnice, neboť směrnice umožňuje větší rozdíly ve výkladu a v přísnosti uplatňování v jednotlivých členských státech. Uznává však, že tato krátká směrnice dosahuje svých cílů a že by v tomto případě změna na nařízení byla nepřiměřená.

4.3. Výbor by chtěl nicméně vyjádřit několik výhrad ohledně možných důsledků. Jsou dvojího druhu: První se týkají nárůstu počtu krycích společností, druhé pak možnosti nelegální kabotáže ze strany podnikatele, aniž by byl odhalen. Tyto otázky jsou nastíněny níže.

5. **Konkrétní připomínky**

5.1. Užitková vozidla všech typů jsou nákladná aktiva a stále častěji je podnikatelům v dopravě poskytují leasingové společnosti. Aby byla maximalizována efektivita dopravy, musí dostupnost vozidel odpovídat poptávce. Ta podléhá sezónním výkyvům, ale liší se také geograficky, například v souvislosti s požadavky zemědělské výroby a cestovního ruchu. Pro zachování provozních standardů, bezpečnostních požadavků a pracovních podmínek pro řidiče je však důležité, aby podnikatelé měli svá aktiva a přímou podpůrnou infrastrukturu v zemi, kde působí.

5.2. Krycí společnosti jsou subjekty usazené v zemi EU, kde neprovádí žádnou (či pouze malou) hospodářskou činnost, s cílem využívat systémů, v nichž mohou platit nižší daně, vyplácet nižší mzdy atd. Takové společnosti nemají žádnou, nebo jen minimální místní podpůrnou infrastrukturu, vytvářejí situace nekalé hospodářské soutěže a mohou také vykořisťovat své pracovníky.

5.3. Problém, který takové společnosti představují, byl připuštěn v jiné části balíčku týkajícího se mobility a byla navržena opatření ([5]) k vyřešení tohoto problému. EHSV si je vědom, že problém krycích společnostní nespadá přímo do působnosti této pozměňující směrnice, ale obává se, že by mohla usnadnit jejich růst a činnost. Naléhavě proto žádá, aby byla schválena navrhovaná opatření k posílení nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 s cílem odstranit podvodné společnosti tohoto typu a aby tato opatření byla účinně prováděna ve všech členských státech. Výsledky by měly být pečlivě monitorovány a zahrnuty do zprávy o účinnosti této pozměňující směrnice.

5.4. Opatření by se však netýkala podnikatelů, kteří využívají nižšího zdanění registrace vozidel v některých členských státech. Při povolení činnosti v jiném členském státě po dobu čtyř měsíců je možné, že podnikatelé budou vozidla přemisťovat mezi státy, aby se tomuto omezení vyhnuli.

5.5. Tato obava má zjevně jisté teoretické opodstatnění, i když nezbytná opatření by byla složitá z hlediska logistiky. Období přezkumu odhalí, zda je tato možná mezera zneužívána. Pro takový případ Výbor navrhuje, že by omezení doby na čtyři měsíce mohlo být doplněno o další opatření, například o omezení podílu vozového parku jednoho podnikatele, který může být dočasně převeden na přidruženého podnikatele v jiném členském státě.

([5]) COM(2017) 281 final, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví.

5.6. Výbor se mimoto obává, že by mohla být usnadněna nelegální kabotáž. Kabotáž je přeprava zboží pro cizí potřebu v rámci jednoho členského státu prováděná pomocí vozidla, které patří podnikateli v silniční nákladní dopravě – nerezidentovi, zaregistrovanému v jiném členském státě. (Podnikatel používající vozidla pro přepravu zboží, který vlastní standardní mezinárodní licenci, má povolení Společenství provést kabotážní přepravu v hostitelském členském státě až třikrát za sedm dní. Tato přeprava musí navazovat na cestu, při níž bylo zboží přepraveno z jednoho členského státu do státu hostitelského.) Na zcela konkurenčním vnitřním trhu by byla restriktivní pravidla samozřejmě zbytečná, tohoto cíle však zatím nebylo dosaženo. Odstranění omezení vztahujících se na najatá vozidla by podnikatelům v silniční nákladní dopravě značně usnadnilo trvalé provádění kabotáže (nelegální kabotáž), jelikož by si jednoduše mohli najmout vozidla registrovaná v členském státě, kde by tento druh činnosti chtěli provádět.

5.7. Výbor doporučuje, aby bylo zváženo několik požadavků, které by konsolidovaly a zajistily vysledovatelné spojení mezi společností a vozidlem, s cílem předcházet tomuto zneužívání. Požadavky by měly zahrnovat:

— povinné uvádění registračních značek všech vozidel, která podnikatel používá, ve vnitrostátních elektronických rejstřících,

— přístup dopravních inspektorátů při kontrolách na silnici a ve společnostech k vnitrostátním elektronickým rejstříkům v reálném čase,

— zahrnutí porušení směrnice o najatých vozidlech do takzvaného „seznamu kategorií porušení vedoucích ke ztrátě dobré pověsti“.

V Bruselu dne 6. prosince 2017.

*předseda*
*Evropského hospodářského a sociálního výboru*
Georges DASSIS