



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 5. 2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na
cestnú prepravu tovaru**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

V smernici 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru¹ sa stanovuje minimálna úroveň otvorenia trhu na používanie prenajatých nákladných vozidiel v rámci jednotného trhu. Cieľom je i) dosiahnuť optimálne rozmiestnenie zdrojov obmedzením ne hospodárneho využitia výrobných faktorov (napr. kapitál viazaný v nedostatočne využívaných vozidlách) a ii) zvýšiť flexibilitu a produktivitu príslušných podnikov. Všetky ciele súvisia s používaním prenajatých vozidiel.

Zároveň sa však v smernici členským štátom povoľuje obmedziť používanie prenajatých nákladných vozidiel s celkovou hmotnosťou vozidla presahujúcou šesť ton pri preprave na vlastný účet. Povoľuje sa v nej aj obmedzenie používania vozidla, ktoré bolo prenajaté v inom členskom štáte než v tom, v ktorom je usadený podnik, ktorý vozidlo prenajíma.

Týmto obmedzeniami sa obmedzuje účinnosť smernice. Vytvárajú navyše zbytočnú záťaž pre podniky a spleť pravidiel, ktoré sú pre prevádzkovateľov máťuce. Kľúčovým cieľom Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) EÚ, ktorého súčasťou je tento návrh, je zníženie zaťaženia podnikov a objasnenie pravidiel.

Preto sa navrhuje odstránenie možnosti obmedziť používanie prenajatých vozidiel pri preprave na vlastný účet. Navyše sa povolí používanie vozidla prenajatého v inom členskom štáte na minimálne štyri mesiace, aby tak podniky mali možnosť uspokojiť dočasný alebo sezónny zvýšený dopyt a/alebo nahradiť chybné alebo poškodené vozidlá. Podľa všetkého je potrebné umožniť členským štátom obmedziť používanie vozidla prenajatého v inom členskom štáte než v tom, v ktorom je usadený podnik, ktorý si ho prenajíma, a to na štyri mesiace, aby sa predišlo možným narušeniam vzhľadom na značné rozdiely medzi členskými štátmi v zdaňovaní cestných vozidiel.

Návrhom sa vo všeobecnosti zabezpečuje rovnaký prístup pre prevádzkovateľov dopravy v rámci celej EÚ na trh s prenajatými vozidlami. Ďalej sa zabezpečuje jednotný regulačný rámec v rámci celej EÚ a prevádzkovateľom dopravy sa umožňuje, aby vykonávali svoje dopravné činnosti čo najefektívnejším spôsobom. Keďže prenajaté vozidlá sú obvykle novšie, bezpečnejšie a menej znečisťujú životné prostredie, návrhom sa znižujú negatívne externé vplyvy cestnej dopravy.

Tento návrh je jedným z viacerých návrhov v oblasti cestnej dopravy, ktorý Komisia zamýšľa prijať v roku 2017 s cieľom pripraviť legislatívny rámec, ktorým sa riadi sektor cestnej dopravy v EÚ, do budúcnosti.

• Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky

Na prenajaté nákladné vozidlá sa odkazuje v nariadení (ES) č. 1071/2009², ako aj v nariadení (ES) č. 1072/2009³ v kontexte podmienok pre stabilné miesto usadenia prevádzkovateľa dopravy (ktoré je jednou z požiadaviek na prístup k výkonu povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy) a v kontexte pravidiel získania licencie Spoločenstva, ktorej overenú kópiu

¹ Ú. v. EÚ L 33, 4.2.2006, s. 82.

² Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.

³ Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72.

musí držiteľ licencie mať k dispozícii pre každé prenajaté vozidlo. V tomto zmysle je prevádzka prenajatých vozidiel relevantná pre prístup na medzinárodný trh cestnej nákladnej dopravy. Obe nariadenia a smernica tvoria právny rámec, na základe ktorého sektor cestnej nákladnej dopravy pôsobí v rámci EÚ. Presadzovanie ustanovení týchto troch právnych aktov spolu úzko súvisí. Pokiaľ ide konkrétne o presadzovanie navrhovaného (voliteľného) časového obmedzenia, na základe ktorého sa používanie vozidla prenajatého v inom členskom štáte než v tom, v ktorom je usadený podnik, ktorý si ho prenajíma, môže obmedziť na štyri mesiace, relevantný je pozmeňujúci návrh k nariadeniu (ES) č. 1071/2009. Podľa uvedeného návrhu by členské štáty boli povinné uviesť evidenčné číslo každého vozidla, ktoré má prevádzkovateľ dopravy k dispozícii, v príslušnom vnútroštátnom elektronickom registri. Takéto pravidlo by malo výrazne napomôcť pri monitorovaní dodržiavania všetkých časových obmedzení, ktoré sa uvádzajú vyššie.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Tento návrh je v úplnom súlade s prioritou Komisie vytvoriť hlbší a spravodlivejší vnútorný trh. Vnútorný trh na poskytovanie dopravných služieb s použitím prenajatých nákladných vozidiel a na poskytovanie služieb prenájmu vozidiel a lízingu sa posilní. Okrem toho je v súlade aj s cieľmi spoločnej dopravnej politiky opísanej v bielej knihe z roku 2011 „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“⁴. Týmto návrhom sa znižuje aj regulačné zaťaženie prevádzkovateľov a objasňuje sa právny rámec, pričom oba tieto ciele sú súčasťou programu EÚ REFIT.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tejto smernice je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ má EÚ, pokiaľ ide o reguláciu v oblasti dopravy, spoločnú právomoc s členskými štátmi.

Cestná doprava je v čoraz väčšej miere medzinárodná. Podiel činností medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy na celkovej činnosti cestnej nákladnej dopravy sa v rámci terajšej EÚ-28 zvýšil z 28 % v roku 2000 na takmer 36 % v roku 2014⁵. Len EÚ je schopná poskytnúť jednotný právny rámec v prostredí čoraz viac integrovaného vnútorného trhu s poskytovaním služieb cestnej dopravy. Bez intervencie EÚ by členské štáty neposkytovali rovnaké podmienky, ktoré sú v rámci vnútorného trhu potrebné. Z existujúcej spleti vnútroštátnych pravidiel je možné sa vymaniť len prostredníctvom činnosti EÚ. Jednotným právnym rámcom sa znížia náklady na dodržiavanie a presadzovanie predpisov v rámci celej EÚ. Keďže v súčasnosti sa v smernici členským štátom povoľuje obmedziť používanie prenajatých vozidiel za určitých podmienok, zníženie rozsahu pôsobnosti členských štátov pri ukladaní obmedzení na používanie prenajatých vozidiel si vyžaduje zmenu smernice, ktorá je možná len na úrovni EÚ.

⁴ KOM(2011) 144 v konečnom znení, 28.3.2011.

⁵ Pozri Doprava EÚ v číslach. Štatistická príručka za rok 2016, tabuľky 2.2.4b a 2.2.4c; k dispozícii online na http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

- **Proporcionalita**

Ako sa uvádza v oddiele 7.4 posúdenia vplyvu, v návrhu sa neprekračujú medze toho, čo je potrebné na riešenie identifikovaných problémov. V návrhu sú zahrnuté len niektoré ciele zmeny smernice, ktoré pomôžu zlepšiť legislatívny rámec, na základe ktorého pôsobí sektor cestnej nákladnej dopravy a sektor prenájmu vozidiel a lízingu v EÚ.

- **Výber nástroja**

Keďže akt, ktorý sa má zmeniť, je smernica, navrhovaný pozmeňujúci akt by mal mať v zásade rovnakú formu.

3. **VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU**

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Pracovný dokument útvarov Komisie, ktorý sa týka hodnotenia *ex post* smernice 2006/1/ES bol prijatý spolu s týmto návrhom⁶. V rokoch 2015 až 2016 bola vykonaná externá štúdia. Záverečná správa k tejto štúdii je zverejnená na webovom sídle Komisie⁷.

Medzi hlavné zistenia hodnotenia *ex post* patrí, že smernica 2006/1/ES by mohla byť účinnejšia pri dosahovaní jej cieľov, ak by nepovoľovala členským štátom obmedzovať používanie prenajatých nákladných vozidiel v niektorých segmentoch trhu a za určitých podmienok. Obmedzenia pri cezhraničnom prenájme nákladných vozidiel bránia prevádzkovateľom pri optimalizácii využívania ich vozových parkov presúvaním vozidiel tam, kde sú najviac potrebné. Obmedzenia používania prenajatých nákladných vozidiel navyše aj znižujú efektívnosť smernice 2006/1/ES, keďže sa nimi zvyšujú náklady na dodržiavanie predpisov v prípade prevádzkovateľov dopravy a spoločností, ktoré prenajímajú vozidlá alebo ich poskytujú na lízing, a zvyšujú sa nimi náklady na vykonávanie a presadzovanie v prípade orgánov verejnej moci. Zistilo sa, že v prípade neexistencie obmedzení sú tieto náklady malé a zanedbateľné.

Poskytnutie možnosti členským štátom, aby obmedzovali používanie prenajatých nákladných vozidiel, je v rozpore aj s potrebami európskeho hospodárstva vzhľadom na zvyšovanie flexibility a efektívnosti činností cestnej nákladnej dopravy a nie je ani úplne v súlade so súčasnými politickými prioritami, pokiaľ ide o prehlbenie jednotného trhu a podporu používania bezpečnejších, čistejších a palivovo úspornejších vozidiel.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Zainteresované strany mali viaceré príležitosti na poskytnutie príspevkov v rámci hodnotenia *ex post*, ako aj procesu posúdenia vplyvu. Popri cielených rozhovoroch so zainteresovanými stranami (na jeseň 2015 sa v rámci hodnotenia *ex post* vykonalo 27 rozhovorov a v druhej polovici roka 2016 sa vykonalo 33 rozhovorov v rámci posúdenia vplyvu) sa uskutočnila aj dvanásťtýždňová verejná konzultácia online (ktorá pokrývala hodnotenie *ex post* aj posúdenie vplyvu), a to v období medzi 11. augustom a 4. novembrom 2016 (získalo sa v nej 27 odpovedí), a sedemtýždňová konzultácia s MSP v období medzi 22. septembrom a 11. novembrom 2016, ktorá prebehla prostredníctvom panela pre MSP siete Enterprise Europe Network. Konzultácia v rámci panela pre MSP pozostávala z dvoch samostatných dotazníkov,

⁶ SWD(2017) XXX final [odkaz sa doplní, keď bude číslo k dispozícii].

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>

jedného o používaní prenájatých nákladných vozidiel (156 odpovedí) a druhého o používaní prenájatých autobusov a autokarov (94 odpovedí).

Na základe konzultácie boli získané viaceré údaje a hodnotné relevantné príspevky od odborníkov. Jedným z výsledkov konzultácie bolo to, že neexistencia pravidiel na úrovni EÚ pri používaní prenájatých autobusov a autokarov v skutočnosti nepredstavovala problém a že neexistuje žiadny konkrétny segment trhu zameraný na prenájaté autobusy a autokary. Preto bola odstránená jedna z pôvodne plánovaných možností politiky, ktorou by sa rozšíril rozsah pôsobnosti smernice na používanie prenájatých autobusov a autokarov.

V rámci konzultácie sa získali aj informácie o odôvodneniach členských štátov týkajúcich sa uplatňovania obmedzení na používanie prenájatých vozidiel. Niektoré orgány verejnej moci a zástupcovia odborových zväzov sa obávajú väčšieho konkurenčného tlaku po odstránení obmedzení týkajúcich sa používania prenájatých vozidiel pri doprave na vlastný účet a väčšej miery ťažkostí pri presadzovaní právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy, ak by sa povolilo používanie vozidiel prenájatých v inom členskom štáte. Hoci sa odôvodnenia týkajúce sa obmedzení používania vozidiel prenájatých v inom členskom štáte vzali do úvahy, odôvodnenia týkajúce sa obmedzení používania prenájatých vozidiel na dopravu na vlastný účet neboli presvedčivé.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Komisiu podporil externý dodávateľ, ktorý uskutočnil štúdiu o hodnotení *ex post* smernice a podpornú štúdiu o posúdení vplyvu.

- **Posúdenie vplyvu**

Iniciatíva sa opiera o posúdenie vplyvu, ku ktorému výbor pre kontrolu regulácie zaujal pozitívne stanovisko s výhradami. Výhrady boli riešené tak, že sa poskytlo viac podrobností o kontexte politiky, uviedlo sa vysvetlenie rozsahu zistených problémov a zdôvodnenie potreby riešiť ich teraz, odstránila sa pôvodná možnosť politiky, ktorou by sa rozšíril rozsah pôsobnosti smernice na používanie prenájatých autobusov a autokarov (keďže túto možnosť nebolo možné odôvodniť), vysvetlili sa riziká nedosiahnutia predpokladaného výsledku uprednostňovanej možnosti (najmä vzhľadom na možné motivácie pre daňové plánovanie alebo optimalizáciu dane a možné ťažkosti pre členské štáty pri presadzovaní právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy), poskytol sa odhad kvantifikácie zníženia administratívnych nákladov a poskytlo sa viac informácií o konzultáciách so zainteresovanými stranami.

Preskúmali sa tieto možnosti politik:

Možnosť 0: Vydanie usmernení a odporúčaní.

Možnosť 1: Cílené legislatívne zmeny.

Možnosť 1a: Povolenie používania prenájatých nákladných vozidiel pri preprave na vlastný účet v rámci celej EÚ.

Možnosť 1b: Povolenie používania nákladných vozidiel, ktoré si prevádzkovateľ usadený v jednom členskom štáte prenajal v inom členskom štáte na určité obdobie (tri až štyri mesiace), napr. na uspokojenie dočasného alebo sezónneho zvýšeného dopytu.

Možnosť 1c: Kombinácia možnosti 1a a možnosti 1b.

Možnosť 2: Rovnaké (alebo aspoň nie obmedzujúcejšie) pravidlá používania prenajatých vozidiel ako v prípade používania vozidiel vlastnených podnikmi.

Možnosť 1c je uprednostňovaná možnosť, pretože ide o najúčinnnejšiu možnosť, ktorá sa zaoberá všetkými zistenými problémami, bez toho, aby prekračovala rámec toho, čo je pri tejto činnosti nevyhnutné. Je lepšia ako možnosť 2, ktorou by sa neodstránila spleť rôznych pravidiel v EÚ týkajúcich sa používania prenajatých vozidiel. Namiesto toho by rôznorodé pravidlá jednotlivých členských štátov zostali v platnosti za predpokladu, že by neznevýhodňovali prenajaté vozidlá oproti vozidlám vlastneným prevádzkovateľmi (napr. požiadavky týkajúce sa opätovného prihlasovania vozidla kúpeného / prenajatého v inom členskom štáte).

Pri uplatnení uprednostňovanej možnosti by sa prevádzkové náklady dopravcov v EÚ mohli znížiť celkovo o 158 miliónov EUR v roku 2030. Prevádzkovateľ, ktorý by z používania vlastnených vozidiel prešiel na používanie prenajatých vozidiel, by mal pocítiť zníženie prevádzkových nákladov približne o 2 %. Okrem toho by sektor prenájmu vozidiel a lízingu mal získať približne 81 miliónov EUR a celkový ročný hospodársky prínos by teda predstavoval okolo 240 miliónov EUR v roku 2030. Viedlo by to aj k vytvoreniu takmer 5 000 dodatočných pracovných miest, 2 900 v sektore prenájmu vozidiel a lízingu a 1 700 v oblasti nákladnej cestnej dopravy.

- **Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie**

Návrh je súčasťou programu REFIT Komisie. Jeho cieľom je zjednodušiť pravidlá používania prenajatých vozidiel. Otvorením trhu pre používanie prenajatých nákladných vozidiel na prepravu na vlastný účet sa odstránia všetky obmedzenia, čím sa zároveň prevádzkovateľom znížia náklady na dodržiavanie predpisov. Predpokladá sa, že poskytnutím jednotného rámca na používanie vozidiel prenajatých v inom členskom štáte (minimálne na obdobie štyroch mesiacov) sa dosiahne právna jednoznačnosť a prevádzkovatelia ušetria až 12,8 milióna EUR na nákladoch na odhlasovanie a opätovné prihlasovanie svojich vozidiel.

- **Základné práva**

V návrhu sa dodržiavajú základné práva a zachovávajú zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie⁸.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Vykonávanie tejto smernice bude pozorne monitorované. Komisia predloží správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice najneskôr do piatich rokov po uplynutí lehoty na transpozíciu. Predpokladá sa, že táto smernica ďalšou liberalizáciou používania prenajatých nákladných vozidiel podporí trh s prenajatými vozidlami a povedie k zníženiu nákladov a väčšej flexibilita a ziskovosti pre prevádzkovateľov. Relevantné informácie sa získajú od príslušných vnútroštátnych orgánov, zástupcov podnikov v oblasti prenájmu vozidiel a lízingu a prostredníctvom prieskumu medzi prevádzkovateľmi cestnej dopravy. Predpokladá sa, že užitočné informácie sa získajú aj z vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy. Keďže v budúcnosti

⁸ Charta základných práv Európskej únie, Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 391.

prevádzkovatelia dopravy budú povinní uvádzať evidenčné číslo vozidiel, ktoré majú k dispozícii, malo by byť jednoduché získať z týchto registrov prehľad podielu vozidiel vo vozovom parku evidovaných v zahraničí.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Návrh má tieto hlavné prvky:

Zmena článku 2 smernice 2006/1/ES

V článku 2 sa uvádza rámec pre pravidlá, ktoré členské štáty uplatňujú, keď sa na ich území používajú vozidlá prenajaté podnikmi, ktoré sú usadené na území iného členského štátu. V tomto kontexte je obmedzenie rozsahu pôsobnosti uvedeného článku na „prepravu medzi členskými štátmi“ zastaralé, keďže prenajaté vozidlá sa môžu používať aj na účely kabotážnej prepravy v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1072/2009.

V súčasných ustanoveniach sa členským štátom povoľuje obmedziť používanie vozidiel prenájatých v inom členskom štáte než v tom, v ktorom je usadený podnik, ktorý si ich prenája. Tým sa vytvára spleť pravidiel v rámci celej EÚ a právna neistota, čo zároveň zabráňuje podnikom, aby využívali výhody možných hospodársky atraktívnejších cezhraničných ponúk prenájmu. Preto sa navrhuje, aby sa podnikom povolilo používanie vozidiel prenájatých kdekoľvek v rámci EÚ na celom území EÚ.

Keďže sadzby zdaňovania vozidiel sa v rámci EÚ stále značne líšia a s cieľom predísť fiškálnym narušeniam, členské štáty môžu na svojich príslušných územiach obmedziť obdobie používania vozidla prenájatého v inom členskom štáte než v tom, v ktorom je usadený podnik, ktorý si ho prenája, avšak nie na obdobie kratšie ako minimálne obdobie štyroch mesiacov. Zámerom tohto štvormesačného minimálneho obdobia je zabezpečiť, aby vozidlá prenájaté (a evidované) v inom členskom štáte mohli byť používané na uspokojovanie predovšetkým krátkodobých, sezónnych alebo dočasných zvýšení dopytu alebo na nahradenie chýbajúcich alebo poškodených vozidiel.

Zmena článku 3 smernice 2006/1/ES

V článku 3 sa uvádza rámec pre pravidlá, ktoré členské štáty uplatňujú na používanie vozidiel prenájatých podnikmi, ktoré sú usadené na ich území. Súčasné ustanovenia sa vzťahujú na prenájaté vozidlá, ktoré sú evidované alebo zákonne uvedené do prevádzky v samotnom členskom štáte, „pokiaľ sú splnené podmienky ustanovené v článku 2“. Keďže v zmenenom článku 2 sa povoľuje používanie prenájatých vozidiel evidovaných alebo zákonne uvedených do prevádzky v ktoromkoľvek členskom štáte, odsek 1 sa zmení tak, aby sa odstránil tento nesúlad. Vozidlo, ktoré bolo evidované alebo uvedené do prevádzky v súlade s právnymi predpismi v inom členskom štáte než je ten, v ktorom je usadený podnik, ktorý si vozidlo prenája, by sa malo dať používať nielen na dopravu v ktoromkoľvek inom členskom štáte (v súlade so zmeneným článkom 2), ale aj na dopravu v členskom štáte, v ktorom je usadený podnik, ktorý si ho prenája.

Odsek 2 sa vypúšťa, keďže členské štáty by už nemali mať možnosť obmedzovať používanie prenájatých nákladných vozidiel používaných na dopravu na vlastný účet. Podnikom v rámci celej EÚ by sa malo povoliť používanie prenájatých vozidiel na dopravu na vlastný účet a využívanie s tým súvisiacich výhod. Podniky by nemali byť obmedzené na používanie vozidiel vo svojom vlastníctve alebo na externé zabezpečovanie dopravy prostredníctvom podnikov, ktoré takéto služby poskytujú na svoj vlastný účet alebo na účet tretej osoby.

Vozidlá vo vlastníctve podnikov, ktoré ich používajú na dopravu na vlastný účet, sú často nedostatočne využívané a v priemere staršie, menej bezpečné a znečisťujú životné prostredie viac než prenajaté vozidlá.

Nový článok 5a smernice 2006/1/ES

Smernica predstavuje krok vpred, pokiaľ ide o otvorenie trhu pre používanie prenajatých vozidiel na cestnú nákladnú prepravu. Povolením používania vozidla prenajatého v inom členskom štáte než v tom, v ktorom je usadený podnik, ktorý si ho prenajíma, minimálne na obdobie štyroch mesiacov a odstránením obmedzení používania prenajatých nákladných vozidiel na prepravu na vlastný účet sa na základe smernice otvoria nové možnosti pre podniky, ktoré si prenajímajú vozidlá, ako aj podniky činné v oblasti prenájmu vozidiel / lízingu v rámci celej EÚ.

Vykonávanie a účinky tejto novej smernice a jej vplyv na prevádzkovateľov dopravy na vlastný účet alebo na účet tretej osoby a na sektor prenájmu vozidiel / lízingu by sa mali posúdiť v správe, ktorú predloží Komisia. Správa sa predloží, keď budú k dispozícii dostatočné dôkazy, čo by malo byť do piatich rokov po ukončení lehoty na transpozíciu (šesť a pol roka po nadobudnutí účinnosti novej smernice). Na základe uvedenej správy Komisia posúdi, či by sa mali prijať ďalšie opatrenia.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru

(Text s významom pre EHP)

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 výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES³ sa stanovuje minimálna úroveň otvorenia trhu, pokiaľ ide o používanie vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru.
- (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, zároveň sú bezpečnejšie a menej znečisťujú životné prostredie.
- (3) Smernicou 2006/1/ES sa neumožňuje, aby podniky mohli v plnej miere ťažiť z výhod používania prenajatých vozidiel. Uvedenou smernicou sa členským štátom povoľuje, aby svojim podnikom 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 prenájíma.
- (4) S cieľom umožniť podnikom vo väčšej miere využívať výhody používania prenajatých vozidiel by sa im malo umožniť používať vozidlá prenajaté v ktoromkoľvek členskom

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ 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).

štáte, nielen v tom, v ktorom sú usadené. Jednoduchšie by tak dokázali uspokojiť najmä krátkodobý sezónny dopyt alebo dočasne zvýšený dopyt, alebo nahradiť chybné alebo poškodené vozidlá.

- (5) Úroveň spoplatňovania cestnej dopravy sa v rámci Únie stále výrazne líši. Preto sú určité obmedzenia, ktoré tiež nepriamo ovplyvňujú slobodu poskytovať služby prenájomu vozidiel, naďalej odôvodnené, aby sa zamedzilo fiškálnym narušeniam. V dôsledku toho by členské štáty mali mať možnosť obmedziť dĺžku času, počas ktorej sa v rámci ich príslušných území môžu používať vozidlá prenajaté v inom členskom štáte, ako je štát usadenia podniku, ktorý si ich prenajíma.
- (6) S cieľom umožniť, aby sa preprava na vlastný účet vykonávala efektívnejšie, by členské štáty už viac nemali mať povolené obmedzovať možnosť používania prenájatých vozidiel na účely takejto prepravy.
- (7) Vykonávanie a účinky tejto smernice by Komisia mala sledovať a zdokumentovať ich v správe. Akékoľvek budúce opatrenia v tejto oblasti by mali byť posúdené vzhľadom na výsledky uvedenej správy.
- (8) Keďže ciele tejto smernice nemožno uspokojivo dosiahnuť iba na úrovni členských štátov, ale vzhľadom na cezhraničnú povahu cestnej dopravy a problémy, 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:

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 členského štátu;“;

b) vkladá sa tento odsek 1a:

„1a. Ak vozidlo nie je evidované alebo uvedené do prevádzky v súlade s právnymi predpismi členského štátu, v ktorom je podnik prenajímajúci si vozidlo usadený, členské štáty môžu na svojich územiach obmedziť čas používania prenájatých vozidiel. Členské štáty však v takom prípade umožnia ich používanie aspoň štyri mesiace v ktoromkoľvek danom kalendárnom roku.“

2. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

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

3. Vkladá sa tento článok 5a:

„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 usadenia podniku, ktorý si ich prenajíma. Na základe tejto správy Komisia posúdi, či je potrebné navrhnúť ďalšie opatrenia.“

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [OP: vložte prosím dátum 18 mesiacov po nadobudnutí účinnosti]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.
Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. 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
predseda*

*Za Radu
predseda*