



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.4.2014
COM(2014) 222 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o situaci na trhu silniční dopravy v EU

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o situaci na trhu silniční dopravy v EU

1. Úvod

V ustanovení čl. 17 odst. 3 nařízení (ES) č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy¹ stojí:

„Komise do konce roku 2013 vypracuje zprávu o situaci na trhu Společenství v oblasti silniční dopravy. Tato zpráva obsahuje analýzu situace na trhu včetně hodnocení účinnosti kontrol a vývoj podmínek zaměstnávání v dané profesi, jakož i posouzení toho, zda bylo při harmonizaci předpisů mimo jiné v oblasti prosazování práva a poplatků za užívání silnic, jakož i právních předpisů v sociální oblasti a v oblasti bezpečnosti dosaženo takového pokroku, že lze předpokládat další otevírání domácích trhů silniční dopravy, včetně kabotáže.“

Tato zpráva je odpovědí na tento požadavek. Zpráva se opírá o důkazy získané z několika studií² a používá statistické údaje o silniční nákladní dopravě shromážděné Eurostatem³, jakož i informace o prosazování pravidel v sociální oblasti⁴ v silniční nákladní dopravě získané od členských států. Rovněž vychází ze zprávy skupiny na vysoké úrovni o rozvoji trhu silniční nákladní dopravy v EU ze dne 19. června 2012⁵. Zohledňuje též výsledky rozsáhlé konzultace se zúčastněnými stranami, která se uskutečnila před vypracováním zprávy skupiny na vysoké úrovni a po jejím vypracování. Navazuje na potřebu revize nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009, kterou Komise zjistila při provádění programu REFIT⁶.

¹ 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.

² Zejména „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union“ (Sběr a analýza údajů týkajících se struktury odvětví silniční nákladní dopravy v Evropské unii) (AECOM 2013); „Development and Implementation of Road Cabotage“ (Rozvoj a provádění silniční kabotáže) (Evropský parlament 2013); „Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012“ (Poplatky a daně v silniční nákladní dopravě. Souhrnná analýza a tabulky údajů 1998–2012) (OECD 2013); „Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers“ (Sociální a pracovní podmínky provozovatelů silniční nákladní dopravy) (Evropský parlament 2013).

³ Z důvodu dostupnosti údajů se tato zpráva zabývá vývojem na trhu silniční nákladní dopravy v EU pouze do roku 2012. Proto se v celém dokumentu odkazuje na EU- 27.

⁴ Tj. nařízení (ES) č. 561/2006 o dobách řízení, přestávkách a dobách odpočinku řidičů z povolání, směrnice 2006/22/ES o minimálních požadavcích pro vymáhání těchto pravidel, nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení a směrnice 2002/15/ES o pracovní době mobilních pracovníků.

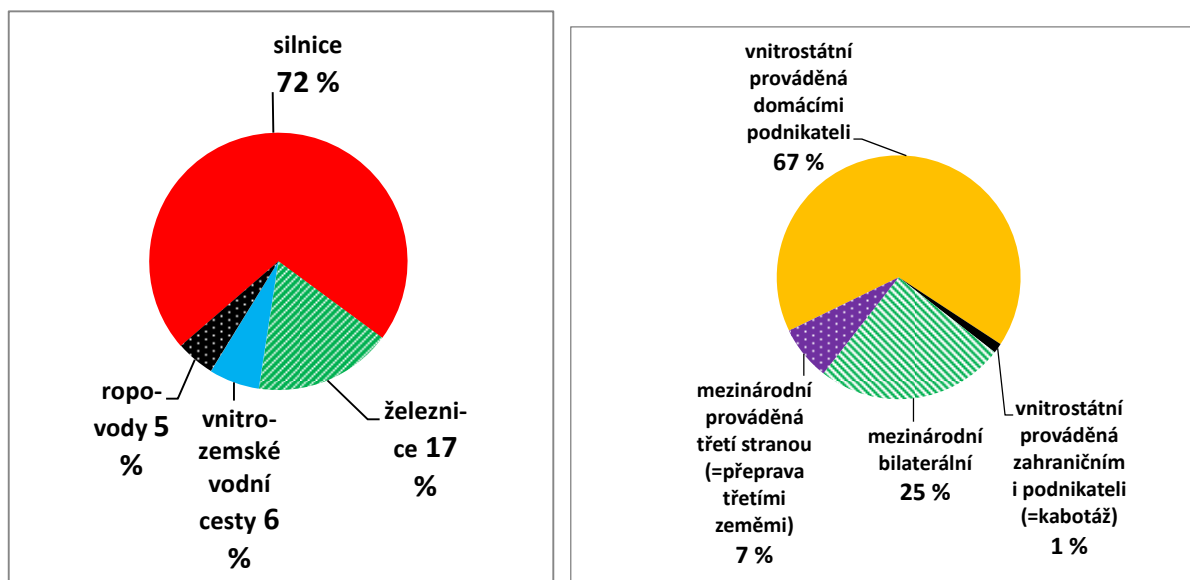
⁵ Zpráva skupiny na vysoké úrovni o rozvoji trhu silniční nákladní dopravy v EU pod předsednictvím profesora Baylisse, červen 2012.

⁶ Program pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT): Výsledky a další kroky, COM(2013) 685 final.

2. VÝVOJ NA TRHU SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

2.1. Činnosti v rámci silniční nákladní dopravy

Silniční nákladní doprava je nejdůležitějším druhem pozemní dopravy v EU a představuje více než 70 % veškeré činnosti v rámci pozemní dopravy, jak je znázorněno na obrázku 1. Podíl silniční dopravy na celkové nákladní pozemní dopravě zůstal během posledních deseti let poměrně stabilní.



Obrázky 1 a 2: Rozdělení nákladní pozemní dopravy podle jednotlivých druhů dopravy v EU- 27 v roce 2012 (vlevo), Silniční nákladní doprava v EU- 27 v roce 2012 podle druhu dopravy (vpravo). Zdroj: Eurostat, DG MOVE.

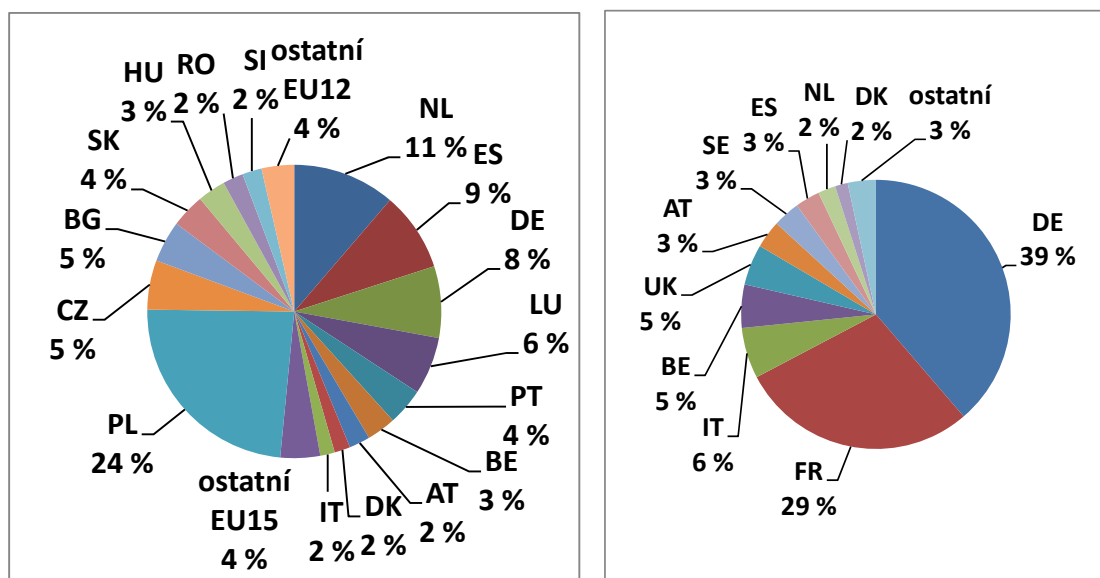
Silniční doprava vygenerovala v roce 2012 v EU- 27 téměř 1 700 miliard tunokilometrů, což je zhruba o 4 % méně než v roce 2004 a zhruba o 13 % méně než v roce 2007, kdy dosáhla svého vrcholu.

Vnitrostátní doprava provozovaná vozidly registrovanými v domovském státě představovala zhruba dvě třetiny všech dopravních činností. Podíl vnitrostátní dopravy provozované vozidly registrovanými v jiném členském státě (tj. kabetáž) na celkové dopravní činnosti činí něco málo přes 1 %. Podíl mezinárodní dopravy během posledního desetiletí vzrostl, a to z 30 % veškerých činností v rámci silniční nákladní dopravy v roce 2004 na 33 % v roce 2012. To je známkou stále integrovanějšího jednotného trhu v EU. Čtyři pětiny veškeré mezinárodní dopravy jsou prováděny vozidly, která jsou registrována buď v členském státě nakládky, nebo v členském státě vykládky. Jedna pětina je prováděna vozidly, která jsou registrována ve třetí zemi (tj. přeprava třetími zeměmi), přičemž tento podíl činil v roce 2004 přibližně jednu osminu. Podíl přepravy třetími zeměmi ve všech činnostech silniční nákladní dopravy vzrostl v letech 2004 až 2012 z 4 % na 7 % (viz také obrázek 2 výše).

Přeprava třetími zeměmi, která v letech 2004 až 2012 vzrostla o více než 80 %, představuje nejvíce rostoucí segment trhu silniční nákladní dopravy. Těží ze skutečnosti, že činnosti

mezinárodní dopravy jsou v rámci EU plně liberalizovány. Kabotážní činnosti též vzrostly (přibližně o 50 %), avšak jsou stále na poměrně nízké úrovni. Kabotáž je v nařízení (ES) č. 1072/2009 definována jako „vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě“. Je omezena na tři kabotážní přepravy za sedm dní v návaznosti na mezinárodní přepravu. Silný nárůst kabotážních činností je částečně způsoben tím, že v roce 2009 a 2012 byla odstraněna zvláštní přechodná omezení vztahující se na podnikatele v silniční nákladní dopravě z většiny zemí, které přistoupily k EU v roce 2004 a 2007.

Jak je znázorněno na obrázcích 3 a 4, podnikatelé v silniční nákladní dopravě z EU- 15⁷ provozují v absolutním vyjádření stále většinu kabotáže (51 %), a to zejména v členských státech sousedících s členským státem, ve kterém bylo vozidlo registrováno. Nejdůležitější kabotážní trhy jsou situovány centrálně a jedná se o velké dopravní trhy (Německo, Francie). V sedmi z deseti nejvýznamnějších hostitelských států pro kabotáž je většina kabotáže prováděna vozidly registrovanými v zemích EU- 15. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě z EU- 12 musí provozovat relativně větší podíl dopravních činností mimo své domácí trhy, protože jejich vnitrostátní trhy silniční nákladní dopravy jsou relativně malé. Jen ve Francii se vykonává více činností vnitrostátní silniční nákladní dopravy než ve všech dvanácti členských státech, které přistoupily k EU v letech 2004 a 2007.



Obrázky 3 a 4: Kabotáž v EU v roce 2012 podle původu vozidla (vlevo) a podle hostitelské země (vpravo). Zdroj: Eurostat, DG MOVE.

Přibližně 15 % celkové činnosti v rámci silniční nákladní dopravy tvořila v roce 2012 doprava ve vlastní režii a zbývajících 85 % přeprava pro cizí potřebu. Dopravní činnosti pro cizí potřebu jsou činnosti prováděné odvětvím silniční nákladní dopravy v EU, jak je definováno v

⁷ Termínem „EU- 15“ se rozumějí členské státy EU před 1. květnem 2004; členské státy, které přistoupily k EU v roce 2004 a 2007, jsou zahrnuty do „EU- 12“.

obchodních statistikách, a doprava ve vlastní režii je prováděna jinými hospodářskými odvětvími pro jejich vlastní účely. Doprava ve vlastní režii je důležitější ve vnitrostátní dopravě než v mezinárodní dopravě.

Doprava ve vlastní režii zpravidla není přístupná subjektům působícím v kabotáži či v přepravě třetími zeměmi. V této souvislosti jsou relevantní pouze operace pro cizí potřebu. Míra rozšíření kabotáže zohledňuje proto pouze tržní segment, který je pro cizí potřebu. Z údajů Eurostatu vyplývá, že v EU- 27 v roce 2012 připadalo na zahraniční vozidla v průměru 2,5 % celkového trhu vnitrostátní dopravy pro cizí potřebu, zatímco domácí vozidla se podílela na zbývajících 97,5 %.

I když existují náznaky, že údaje Eurostatu skutečné úrovně kabotáže podceňují, zprávy členských států o prosazování nevykazují vysoké úrovně neodhalené kabotáže (viz oddíl 4.2). Statistické údaje Eurostatu jsou navíc nejkomplexnější a nejlépe srovnatelná dostupná data, neboť jsou výsledkem oficiálního shromažďování údajů prováděného vnitrostátními statistickými úřady a jsou oznamovány Eurostatu podle dohodnutých standardů.

2.2. Struktura společnosti a zaměstnanost

Trh silniční nákladní dopravy v EU zahrnuje přibližně 600 000 převážně malých podniků, z nichž každý má v průměru čtyři zaměstnance. Tento počet byl v posledních letech stabilní, přičemž 80 % společností má méně než 10 zaměstnanců a 99 % má méně než 50 zaměstnanců. V odvětví silniční nákladní dopravy byly v roce 2011 zaměstnány tři miliony osob. Je třeba poznamenat, že tyto údaje se týkají pouze společností a osob činných v oblasti silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu, subjekty provádějící dopravu ve vlastní režii nejsou zahrnuty. Dlouhodobý trend ukazuje, že zasílatelé a integrátoři (tj. osoba či společnost organizující přepravu pro třetí strany) mají v organizování těchto přesunů stále větší roli.

Během hospodářského útlumu došlo v odvětví logistiky, jakož i v odvětví silniční nákladní dopravy ke snížení ziskových marží. Méně ziskové činnosti jsou stále více zadávány subdodavatelsky malým podnikům, čímž se zvyšuje počet míst v logistickém řetězci.⁸ Mnoho dopravních společností je považováno za ohrožené, pokud jde o jejich finanční situaci (podle Banque de France se jedná až o třetinu francouzských podniků v silniční nákladní dopravě⁹).

Avšak poměrně malé vstupní překážky při zakládání dopravní společnosti znamenají, že společnosti, které opustí trh, na něj pravidelně znovu vstupují nebo jsou nahrazeny novými podniky. I přes nepříznivé hospodářské klima počet licencí Společenství vydaných například ve Španělsku mezi roky 2010 a 2012 vzrostl (z téměř 26 000 na konci roku 2010 na více než 27 000 na konci roku 2012). To svědčí o odolnosti odvětví, které se zjevně rychle přizpůsobuje změnám a ekonomickému vývoji.

⁸ Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union (Sběr a analýza údajů týkajících se struktury odvětví silniční nákladní dopravy v Evropské unii) (AECOM 2013).

⁹ Panorama économique et financier du transport routier EN France, Banque de France, 2012.

Některé zúčastněné strany¹⁰ tvrdily, že konkurence podnikatelů v silniční nákladní dopravě z členských států s nižším nákladovým základem, kteří jsou na domácích trzích činní prostřednictvím kabotáže, vedla ke ztrátám pracovních míst. Toto tvrzení není podloženo dostupnými údaji o zaměstnanosti v odvětví. Zaměstnanost v odvětví silniční nákladní dopravy se od roku 2005 do roku 2011 zvýšila, přičemž od roku 2009 do roku 2010 došlo k určitým poklesům. Ačkoli je v oblasti rozsahu ztráty pracovních míst na úrovni členských států potřebný další výzkum, první závěr by naznačoval, že tato snížení jsou spojena s ekonomickou krizí v kombinaci s vysokým průměrným věkem řidičů. V roce 2011 dosáhla míra zaměstnanosti v odvětví silniční nákladní dopravy v EU- 27 opět úrovně před krizí. Proto žádné objektivní důkazy nenaznačují, že kabotážní činnosti, které představují velmi malé procento domácí dopravy, měly významný dopad na zaměstnanost řidičů nákladních vozidel.

2.3. Vývoj v oblasti produktivity

2.3.1. Produktivita práce

Jak vyplývá z tabulky 1, produktivita práce v odvětví pozemní dopravy je nižší než průměr celého hospodářství a je nejnižší ze všech druhů dopravy. Navíc se jedná o jediný druh dopravy, kde produktivita práce klesá. Byly by zapotřebí podrobnější informace o úrovních produktivity v odvětví silniční nákladní dopravy. K určení dopadu hospodářské soutěže na úroveň produktivity práce v silniční nákladní dopravě je potřebný další výzkum. Ze studií provedených v různých odvětvích vyplývá, že v širším hospodářství je produktivita práce vyšší v segmentech, které jsou otevřeny mezinárodní konkurenci (v tomto případě mezinárodní doprava) a nikoliv v segmentech, které jsou z velké části mezinárodní konkurenci uzavřeny (v tomto případě vnitrostátní doprava). Úroveň produktivity mohou být v odvětvích, jež nejsou otevřena mezinárodní hospodářské soutěži, až o 15 % nižší¹¹. Proto lze očekávat, že by otevření vnitrostátních trhů silniční nákladní dopravy mezinárodní konkurenci přineslo podobný růst produktivity.

Většina členských států zaznamenala pokles produktivity v důsledku hospodářské krize. To odpovídá vývoji hospodářství EU během uvedeného období. V období hospodářského útlumu klesá hospodářská produkce rychleji než zaměstnanost, což vede k poklesu produktivity. Hospodářství EU jako celek zaznamenalo v období 2008–2011 velmi nízké zvýšení produktivity ve výši 0,6 %¹². Nadále přetrvávají značné rozdíly v úrovních produktivity práce mezi členskými státy, což je dáno rozdíly v cenových hladinách v daných členských státech.

¹⁰ Například ETF (Evropská federace pro dopravu), DTL (Dánská dopravní a logistická asociace) a FNTR (Francouzská národní federace pro silniční dopravu).

¹¹ Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitets Kommissionen, 2013

¹² Zaměstnanost a sociální rozvoj v Evropě 2012, Evropská komise.

		Pozemní doprava	Vodní doprava	Letecká doprava	Skladování, podpůrné činnosti	Odvětví dopravy	Hospodářství celkem
Produktivita práce, 2010	EUR na zaměstnanou osobu	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Průměrný roční růst produktivity práce, 2001/2010	%	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Tabulka 1: Produktivita práce v odvětví dopravy a v celkovém hospodářství. Zdroj: Národní účty Eurostatu a strukturální statistiky podnikání.

2.3.2. Produktivita vozidel

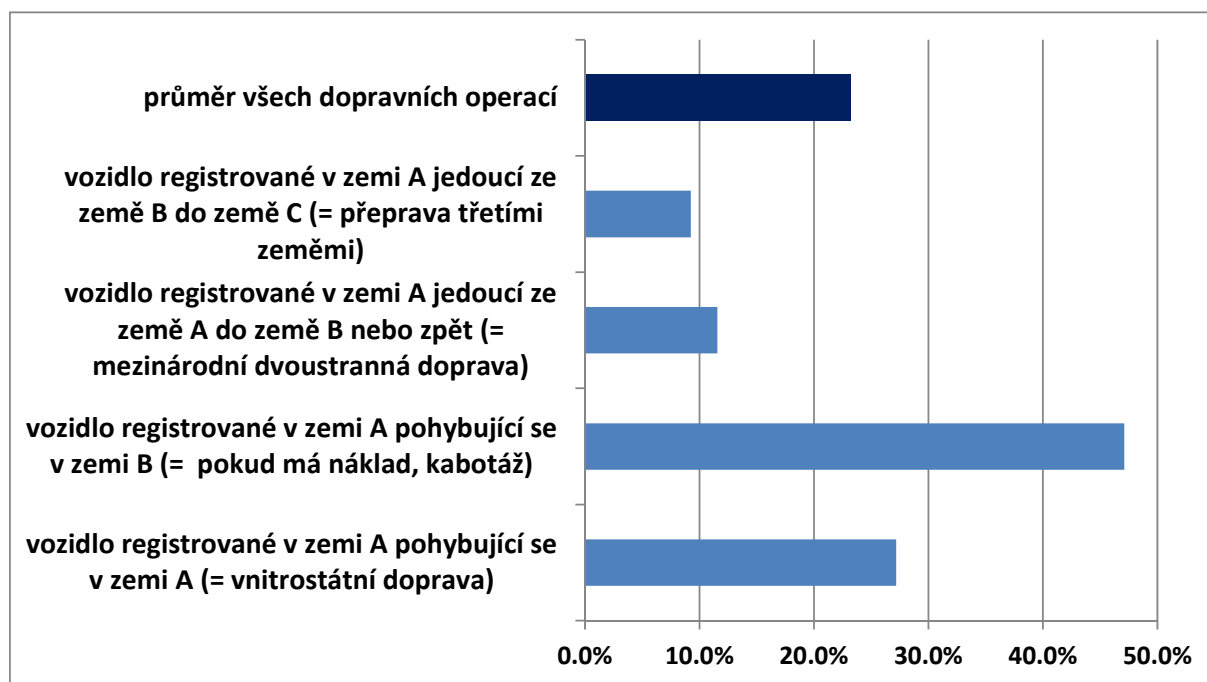
Z důvodu nevyváženosti dopravních toků a logistických postupů je nevyhnutelnou součástí silniční nákladní dopravy podíl jízd bez nákladu. Vzhledem k nežádoucím účinkům jízd bez nákladu na spotřebu paliva, emise CO₂ a náklady by takové jízdy měly být co nejvíce omezeny. Objem jízd bez nákladu se v posledních letech díky pomalu rostoucí efektivitě organizace dopravních činností mírně snížil. Nicméně v roce 2012 téměř čtvrtina (23,2 %) všech vozokilometrů těžkých nákladních vozidel v EU zahrnovala prázdné vozidlo¹³. Ačkoli nejsou k dispozici spolehlivé statistické důkazy týkající se míry vytížení ostatních vozidel, lze očekávat, že běžná jsou i částečně naložená vozidla.

Podíl jízdy bez nákladu zůstávají ve vnitrostátních dopravních činnostech vysoké. Míra jízd bez nákladu dosahuje u domácích podnikatelů provozujících vnitrostátní silniční nákladní dopravu těsně nad 25 %. Avšak v případě zahraničních nákladních vozidel pohybujících se po vnitrostátních cestách v jiném členském státě než je stát, v němž jsou registrovány, se tento podíl blíží 50 %. Specializovaná vozidla (například chlazené zboží přepravované v chladírenských nákladních automobilech, kapaliny přepravované v cisternách nebo odpad přepravovaný ve vozidlech pro sběr odpadu) jsou často částečně naložená nebo prázdná, neboť pro specializované přepravy je obtížné nalézt zpáteční cesty. Nicméně kabotážní jízdy obvykle zahrnují běžný náklad přepravovaný nákladními vozidly s boční shrnovací plachtou nebo v kontejnerech. Vysoký podíl jízd bez nákladu proto není s největší pravděpodobností dán obtížemi při hledání nákladu pro zpáteční cestu, který je u běžné dopravy mnohem

¹³ Tento oddíl používá údaje shromážděné Eurostatem, avšak opatření faktorů vytížení silničních vozidel se mohou lišit v závislosti na typu přepraveného nákladu. Faktory vytížení jsou rovněž omezeny vnějšími faktory, jako jsou maximální hmotnost a rozměry vozidla. Viz také: Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren, Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

dostupnější. Z tohoto důvodu se zdá, že provozovatelé dopravy jsou limitováni omezeními uplatňovanými na kabotážní jízdy a nejsou schopni organizovat svoji dopravu účinně.

Z analýzy podílů jízd bez nákladu v různých segmentech trhu vyplývá, že segmenty, které jsou vystaveny hospodářské soutěži, zejména mezinárodní doprava (přeprava třetími zeměmi a dvoustranná mezinárodní nákladní doprava), vykazují mnohem nižší podíly jízd bez nákladu¹⁴ než tržní segmenty, které stále ještě podléhají provozním omezením, jak je znázorněno v tabulce 5.



Obrázek 5: Podíl vozokilometrů bez nákladu na celkových vozokilometrech podle druhu dopravy v roce 2012. Na základě údajů 21 z 27 zemí EU v roce 2012 (pro BE, IT, CY, MT, RO, UK nejsou údaje k dispozici). Zdroj: Eurostat, DG MOVE.

Pozitivní dopad otevření trhu na úroveň vytížení se projevuje též účinkem odstranění omezení přístupu pro podnikatele v silniční nákladní dopravě z členských států, které přistoupily k EU v roce 2004 a 2007. Když byla kabotážní omezení, kterým podléhaly, v roce 2009 a 2012 zrušena, jejich podíl vozokilometrů bez nákladu v kabotáži významně klesl (viz obrázek 6 níže). Nicméně se nezdá, že by nařízení (ES) č. 1072/2009 mělo pozitivní dopad na celkové podíly jízd bez nákladu v kabotáži. Před přijetím nařízení (ES) č. 1072/2009 platily v několika členských státech liberálnější předpisy¹⁵. Poté, co v květnu 2010 vstoupila v platnost

¹⁴ Cabotage en CO2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

¹⁵ Itálie povolila podnikatelům v silniční nákladní dopravě provozovat na svém území kabotáž po dobu až 15 dní za měsíc, včetně nejvýše kterýchkoliv pěti po sobě jdoucích dní. Spojené království přijalo výklad kabotáže jako „dočasně“ činnosti, podle níž musí podnikatel v silniční nákladní dopravě být schopen prokázat, že jeho vozidlo nejméně jednou měsíčně opustilo jeho území. Řecko v roce 1998 stanovilo pro kabotáž lhůtu ve výši dvou měsíců ročně. Tato úprava byla v roce 2000 nahrazena novou

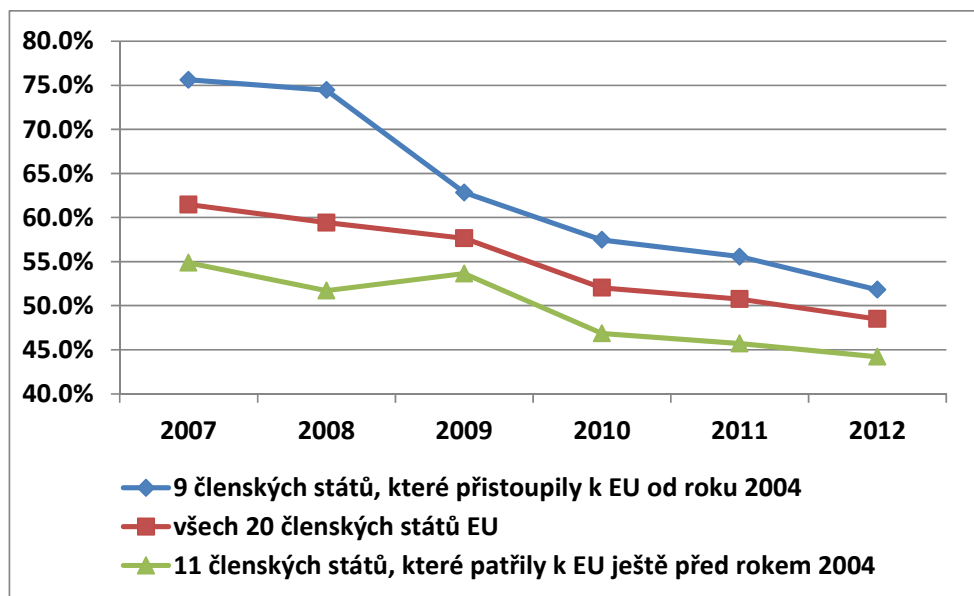
ustanovení o kabotáži obsažená v nařízení (ES) č. 1072/2009, klesal celkový podíl jízd bez nákladu během cest v rámci cizích zemí výrazně pomaleji než dříve a zůstává téměř dvakrát tak vysoký jako u domácích vozidel ve vnitrostátní dopravě. Přestože musí být zohledněny další faktory, jako např. hospodářská krize, mohlo by to naznačovat, že stávající omezení týkající se kabotážních jízd omezují podnikatele v silniční nákladní dopravě v dalším zvyšování jejich účinnosti. Oprávněně by se mohlo očekávat, že další otevření trhu povede ke snížení úrovně jízd bez nákladu ve vnitrostátní dopravě. Potenciál pro snížení úrovně jízd bez nákladu by měl být nicméně posuzován z hlediska rizika vyvolané poptávky v silniční dopravě, ke kterému může dojít, pokud silnější nabídka v silniční dopravě povede ke značnému poklesu cen v silniční dopravě¹⁶. V těchto případech by mohlo být silněji ovlivněno odvětví dopravy v členských státech s vyššími úrovněmi nákladů, včetně možného přechodu na jiný druh dopravy. Nicméně je nutné poznamenat, že pokles cen v silniční dopravě by byl příznivý pro uživatele dopravních služeb a pro spotřebitele¹⁷.

Ostatní faktory mohou pomoci snížit celkové emise CO₂ a zlepšit palivovou účinnost vozidel, včetně vývoje metod pro měření spotřeby paliva a emisí CO₂, jako je například metoda, kterou Komise představí v nadcházejícím sdělení o snižování spotřeby paliva a snižování emisí CO₂ u těžkých nákladních vozidel.

a veškeré lhůty pro kabotáž byly zrušeny. Kabotáž je vykládána jako činnost, která není trvalá, častá, pravidelná nebo nepřetržitá. Kromě některých dalších podmínek bylo vyžadováno, aby vozidla alespoň jednou za měsíc opustila řecké území. Snaha Francie v roce 2002 o omezení kabotáže na jeden týden byla Komisí odmítnuta jako nepřiměřená.

¹⁶ Přehled č. 4/1, ASSIST - Assessing the social and economic impacts of past and future sustainable transport policy in Europe (Posouzení sociálních a ekonomických dopadů předchozí a budoucí udržitelné dopravní politiky v Evropě).

¹⁷ Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013.



Obrázek 6: Vývoj podílu vozokilometrů bez nákladu na jízdách v cizích zemích mezi lety 2007 a 2012 podle skupiny členských států, ve kterých bylo vozidlo registrováno. Na základě údajů 20 z 27 členských států v roce 2012 (pro BE, IT, CY, LU, MT, RO a UK nejsou údaje k dispozici). Zdroj: Eurostat, DG MOVE.

3. VÝVOJ NÁKLADOVÝCH STRUKTUR V ODVĚTVÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

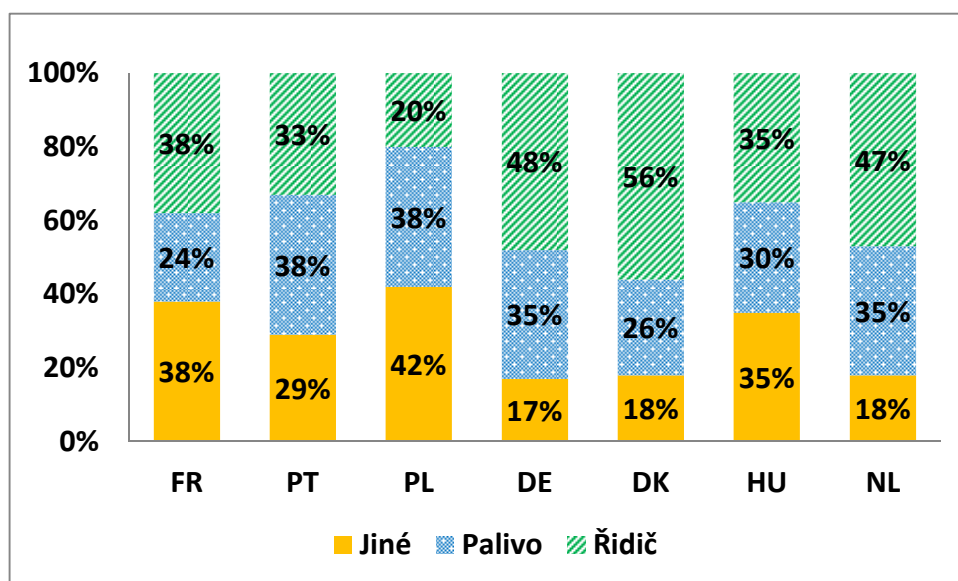
3.1. Nákladové položky: Přehled

Úrovně nákladů jsou jedním z klíčových faktorů, které určují konkurenceschopnost v odvětví silniční nákladní dopravy. Mezi ostatní faktory patří specializace a kvalita služeb. Zatímco některé z těchto nákladů jsou úzce spjaty s členským státem, v němž je dopravce usazen (zejména náklady na registraci vozidla a údržbu, zdanění společností, náklady kapitálu), jiné se liší a závisí na členském státě, v němž je doprava provozována (poplatky za používání silnic nebo daně z pohonných hmot). Vzhledem k existenci příspěvků podle ujeté vzdálenosti a vnitrostátním předpisům, které mohou v některých případech vést k přizpůsobení mezd minimálním standardům v členském státě, v němž je doprava provozována¹⁸, lze náklady práce do určité míry též započítat do této kategorie. Práce je spolu s palivem jedním ze dvou hlavních nákladových faktorů v odvětví silniční nákladní dopravy. Aby bylo možné určit dopad možného dalšího otevírání trhu na strukturu odvětví silniční nákladní dopravy, je užitečné porovnat strukturu nákladů daného odvětví v celé EU. Harmonizace struktury nákladů a úrovní není cílem politik EU, a ani nespadá do kompetence EU. Objevily se však námitky, že otevření trhu by mohlo mít za následek nežádoucí výsledky, pokud konkurenční tlak povede k nedodržování sociálních pravidel, jako je doba řízení a doba odpočinku, což by

¹⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb, Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1; nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I), Úř. věst. L 177, 4.7.2008, s. 6.

zase představovalo riziko pro bezpečnost silničního provozu. Tento typ vývoje by mohl být v rozporu s cíli EU v oblasti dopravní politiky.

Struktury nákladů se v rámci odvětví silniční nákladní dopravy stále více přibližují. Relativní význam dvou hlavních nákladových faktorů (náklady na práci a pohonné hmoty) dosáhl nyní v celé EU srovnatelných úrovní. V roce 2004 představovaly náklady práce v členských státech, které přistoupily k EU v témže roce, 10 % až 30 % celkových nákladů, od té doby rostou a představují v těchto členských státech 20 % až 40 % nákladů. V absolutním vyjádření zůstávají náklady práce v členských státech, které přistoupily k EU v roce 2004 a 2007, nižší než v členských státech EU-15, ale tento rozdíl se nadále zmenšuje. Rozdíly v nákladech související s pohonnými hmotami se pohybují v rozmezí od 24 % do 38 % celkových nákladů.



Obrázek 7: Rozdělení nákladů podnikatelů v silniční nákladní dopravě z vybraných členských států. Zdroj: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union (Sběr a analýza údajů týkajících se struktury odvětví silniční nákladní dopravy v Evropské unii) (AECOM 2013).

Harmonizace pokračovala i v ostatních oblastech působnosti EU a měla vliv na provozní náklady podniků činných v silniční nákladní dopravě. Jedná se například o silniční poplatky. Tento vývoj je podrobněji rozveden v oddíle 6 tohoto dokumentu.

3.2. Vývoj v oblasti nákladů práce

Odměny v odvětví silniční nákladní dopravy jsou obvykle rozděleny do několika různých nákladových položek. Měsíční mzdy jsou stanoveny tak, aby respektovaly minimální mzdy nebo kolektivní smlouvy¹⁹. Průměrná výše mezd se liší podle typu provozované dopravy

¹⁹ V červenci 2013 mělo vnitrostátní právní předpisy stanovící minimální mzdu zákonem nebo na základě národní meziodvětvové smlouvy 21 z 28 členských států EU (všechny s výjimkou Dánska, Německa, Itálie, Kypru, Rakouska, Finska a Švédska). Kolektivní smlouvy mají členské státy, které nestanoví

(vnitrostátní nebo mezinárodní), přičemž sazby pro mezinárodní dopravu jsou vyšší než sazby pro vnitrostátní dopravu. Vedle těchto rozdílů existují další formy odměn, které doplňují stanovené úrovně mzdy. Nejčastější jsou denní diety a bonusy podle vzdálenosti²⁰. Vzhledem k významu nákladů práce ve struktuře nákladů podnikatelů v silniční nákladní dopravě mohou mít rozdíly v úrovních mezd dopad na obchodní praktiky v tomto odvětví. Společnosti mohou na základě změny registrace převést své činnosti do členských států, které mají nižší náklady na pracovní sílu. Pokud se změna registrace provádí v souladu s požadavky týkajícími se usazení uvedenými v nařízení (ES) č. 1071/2009, může přispět k přeshraničním investičním tokům a posílení integrace trhu dopravy EU. Nicméně některé případy změny registrace (jako jsou případy, kdy je činnost vykonávána výhradně v jiném členském státě, než je stát registrace) mohou být známkou záměrného vyhýbání se daním a mzdových nákladům.

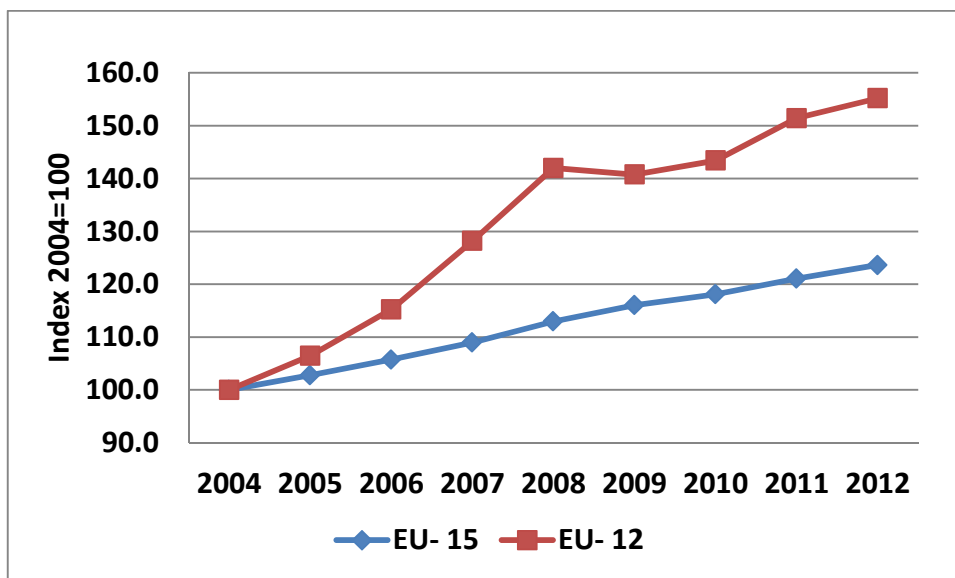
Ačkoli je nutné situaci na jednotlivých trzích posoudit podrobněji, existují náznaky, že úroveň rozdílů ve mzdách se snižuje až do bodu, kdy je zmírněno riziko protiprávního jednání²¹. Nicméně je nutné nadále pokračovat v úsilí k lepšímu prosazování. Rozdíly sice přetrvávají, avšak absolutní úrovně nákladů práce rostou rychleji v členských státech, které přistoupily k EU v roce 2004 a 2007. Pokud vezmeme v úvahu všechny prvky odměňování, mzdy rumunských řidičů v mezinárodní dopravě dosahují zjevně podobných úrovní jako mzdy u španělských podnikatelů v silniční nákladní dopravě (4–5 EUR/hodina)²². Tento vývoj je v souladu s konvergencí průměrných výší mezd v EU, jak je znázorněno na obrázku 8. V důsledku toho jsou rozdílné úrovně mezd v oblasti silniční nákladní dopravy srovnatelné s rozdíly průměrných mezd v celé EU a v celém hospodářství. Následující graf znázorňuje relativní růst mezd pracovníků ze zemí EU-12 v porovnání se zeměmi EU-15.

minimální mzdu, avšak tyto kolektivní smlouvy se mohou vztahovat pouze na některé podniky (například na ty, které jsou členy obchodních komor), přičemž se mohou v rámci členského státu v různých regionech lišit.

²⁰ Podle nařízení (ES) č. 561/2006 jsou odměny za ujetou vzdálenost nezákonné, pokud by ze své podstaty mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

²¹ Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung, 28 January 2014.

²² Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union (Sběr a analýza údajů týkajících se struktury odvětví silniční nákladní dopravy v Evropské unii) (AECOM 2013).



Obrázek 8: Vývoj indexu nákladů práce podnikové ekonomiky v členských zemích EU-15 a EU-12 od roku 2004. Zdroj: Eurostat, DG MOVE.

Jak je uvedeno výše, rozdílné úrovně mezd v odvětví silniční nákladní dopravy zůstávají podobné jako průměrné rozdíly ve mzdách mezi členskými státy v rámci celého hospodářství. Je však třeba poznamenat, že tyto rozdíly mohou mít v tomto odvětví větší dopad na hospodářskou soutěž, a to z důvodu pohyblivé povahy činností silniční nákladní dopravy. Dopravní služby mohou být na rozdíl od jiných odvětví poskytovány dočasně v jiných členských státech a částečně mohou zachovat mzdové podmínky členského státu, v němž mají zaměstnanci bydliště. Nicméně existují právní předpisy EU, které mohou v některých případech zvýšit ochranu pracovníků-nerezidentů, kteří dočasně poskytují služby v jiných členských státech. Směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků²³ se na řidiče vztahuje tehdy, pokud spadají do oblasti působnosti této směrnice. Nařízení (ES) č. 593/2008 o smluvních závazkových vztazích²⁴ stanoví obecná kritéria pro určení rozhodného práva pro smluvní závazkové vztahy. V určitých případech lze od práva, které by bylo běžné pro smlouvu rozhodné, odhlédnout a nahradit jej závaznými pravidly ve smyslu mezinárodního práva soukromého, které platí v místě obvyklého výkonu práce (článek 8).

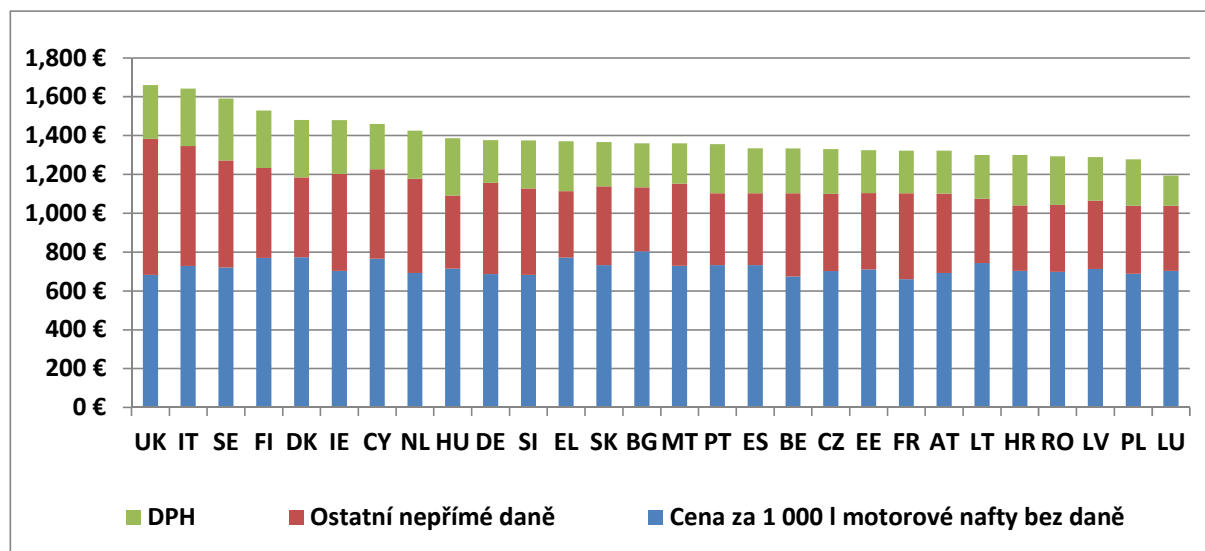
3.3. Vývoj úrovně nákladů na palivo

Náklady na palivo kopírovaly v celé EU vývoj cen surové ropy na mezinárodních trzích a vývoj cen ropy na mezinárodních trzích a téměř se neliší. To je částečně dáno postupnou harmonizací, k níž dochází v oblasti zdanění energetických produktů a elektřiny v rámci Evropské unie a které je upraveno směrnicí Rady 2003/96/ES („směrnice o zdanění

²³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb, Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1.

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I), Úř. věst. L 177, 4.7.2008, s. 6.

energie“)²⁵. Struktura spotřebních daní z pohonných hmot je harmonizována: směrnice mimo jiné stanoví minimální úroveň zdanění energetických produktů používaných jako pohonná hmota. Členské státy však mohou stanovit vlastní vnitrostátní daňové sazby, pokud to považují za vhodné. Vnitrostátní daňové sazby se v jednotlivých členských státech liší. Náklady na palivo jsou nejnižší v Lucemburku a nejvyšší ve Spojeném království.



Obrázek 9: Typické náklady na motorovou naftu na 1 000 litrů podle členských států (leden 2014). Zdroj: Market Observatory Oil Bulletin, 2014, Evropská komise, GŘ pro energetiku.

3.4. Ostatní nákladové položky

Kromě těchto dvou hlavních nákladových položek musí společnosti působící v oblasti silniční nákladní dopravy nést další náklady, mezi něž patří například:

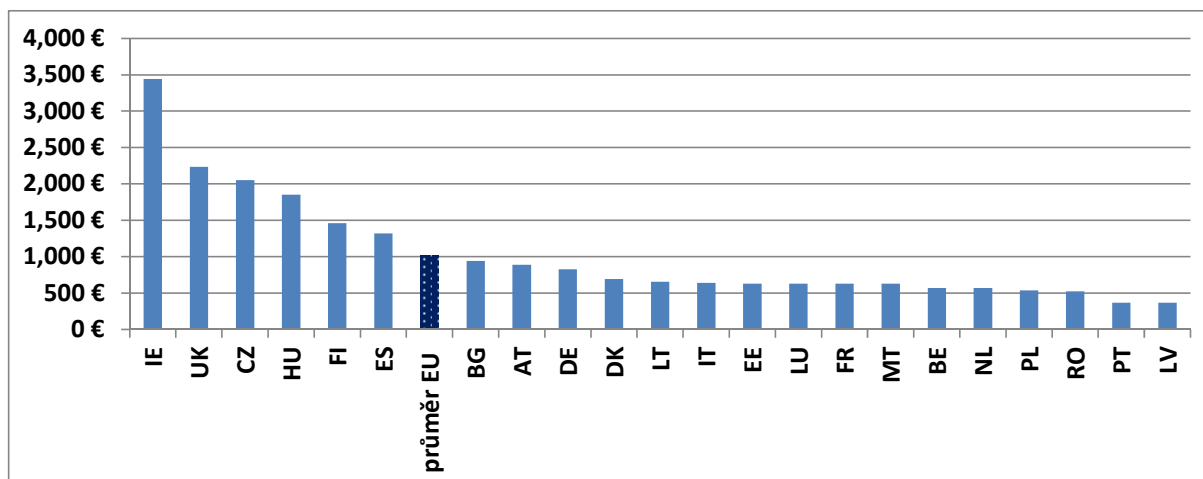
- jednorázové poplatky v souvislosti se založením podniku (včetně nákupu a registrace vozidel),
- pravidelné daně vázané na vlastnictví nebo provozování vozidel,
- daně z používání vozidel (daně z příjmu, silniční poplatky dle času nebo vzdálenosti).

Příslušná úroveň těchto poplatků může mít dopad na obchodní chování. Značné rozdíly v úrovních poplatků by mohly povzbudit případy nezákonných změn vlajky, což zase znevýhodňuje společnosti dodržující zákony. Přestože úrovně zdanění a poplatků se i nadále liší, existují náznaky, že čistá částka poplatků hrazených za vozidlo dosahuje v celé EU podobných úrovní.

Nadále existují rozdíly v úrovních nákladů vzniklých v souvislosti se založením podniku, registrací vozidla a provozem vozidla. Poplatky na založení podniku se pohybují od

²⁵ Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

jednorázového poplatku ve výši přibližně 40 EUR v České republice až do výše nad 1 000 EUR v Bulharsku²⁶. Daň z vozidel (ať již poplatek za registraci nebo daň z vlastnictví vozidla) se rovněž v jednotlivých členských státech liší. Rozdíl v úrovních poplatků nekopíruje rozdělení EU-12 a EU-15, které lze pozorovat v případě nákladů na pracovní sílu. Roční daň z vozidel, jak znázorňuje například obrázek 10 níže, se pohybují v rozmezí 1 až 10. Mezi 10 členských států s nejvyššími ročními daněmi z vozidel jsou tři z EU-12 (Česká republika, Maďarsko, Bulharsko).

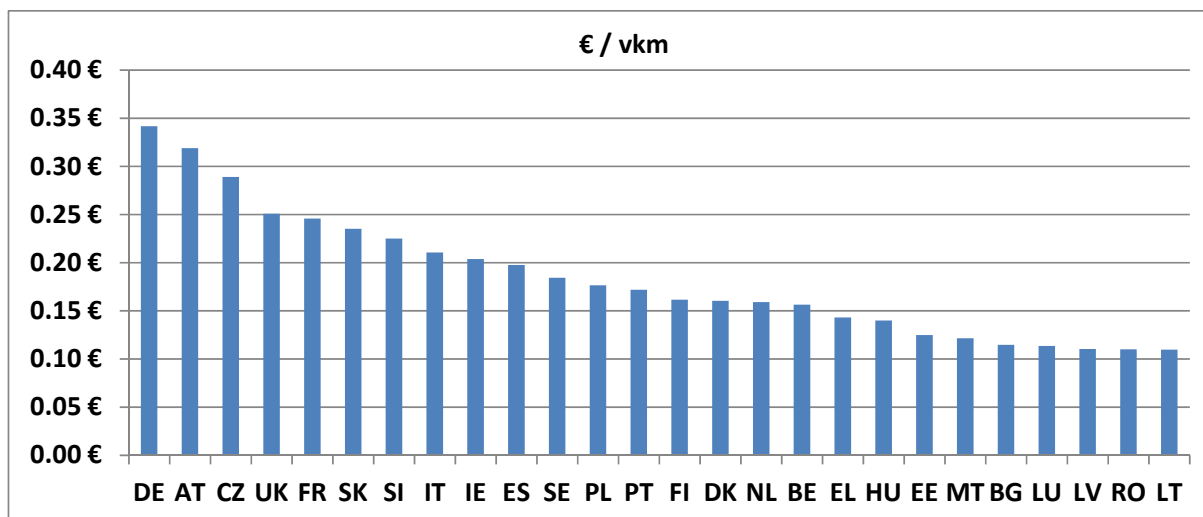


Obrázek 10: Roční daň z motorových vozidel (EUR) pro standardní kombinaci tahače a návěsu (2012), Zdroj: daňové pokyny ACEA, 2012.

Aniž by byla provedena podrobná analýza úrovní rozdílů jednotlivých nákladových položek, je zajímavé upozornit na to, že průměrná úroveň daní a poplatků na domácích trasách se přes tyto rozdíly mezi členskými státy významně neliší. Podle výpočtů organizace OECD, jak je znázorněno na obrázku 10, je čistá hodnota poplatků zaplacených za vozokilometr v průměru 0,18 EUR, přičemž mezi členskými existují relativně malé rozdíly. Nejvyšší poplatky v EU jsou vybírány v Německu (0,34 EUR/vkm) a nejnižší v Bulharsku, Lucembursku, Lotyšsku, Litvě a Rumunsku (0,11 EUR/vkm).

²⁶

Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union (Sběr a analýza údajů týkajících se struktury odvětví silniční nákladní dopravy v Evropské unii), AECOM 2013.



Obrázek 11: Čistá částka poplatků zaplacených za vozokilometr (domácí trasy, 2012).
Zdroj: Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998–2012
(Poplatky a daně v silniční nákladní dopravě. Souhrnná analýza a tabulky údajů 1998–2012), OECD 2013.

To může být částečně způsobeno tím, že členské státy používají stále více poplatky za užívání silnic podle území (ať již se jedná o známky nebo mýtné). Od přijetí směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly²⁷ a její následné revize zavedl systémy poplatků za užívání silnic rostoucí počet členských států. V kontextu sbližování struktur nákladů budou podnikatelé v silniční nákladní dopravě v EU stále více nuceni zvyšovat svoji efektivitu a kvalitu služeb. Z tohoto zlepšení by neměli prospěch pouze zákazníci v odvětví silniční nákladní dopravy, zejména zasilatelé a maloobchod, ale zvýšila by se též efektivita a konkurenceschopnost hospodářství EU jako celku.

4. PROSAZOVÁNÍ USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍCH SE PŘÍSTUPU NA TRH SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Nařízení (ES) č. 1071/2009²⁸ a 1072/2009 mají za cíl poskytnout podnikům spravedlivý přístup na mezinárodní trh silniční nákladní dopravy, včetně stanovení dalších kritérií pro donucovací orgány za účelem kontroly jejich dodržování. Tato nařízení je nutné řádně prosazovat, aby bylo zajištěno, že společnosti činné na trhu silniční nákladní dopravy jsou spolehlivé a soutěží za rovných podmínek. Nicméně prosazování některých ustanovení těchto nařízení zůstává problematické. Zejména dva aspekty představují pro podnikatele v silniční nákladní dopravě a donucovací orgány zdroj obtíží: v případě směrnice (ES) č. 1071/2009 se

²⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, ve znění směrnice 2006/38/ES a směrnice 2011/76/EU.

²⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES, Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.

jedná o ustanovení o stálém a řádném sídle a v případě nařízení (ES) č. 1072/2009 o ustanovení týkající se kabotáže.

4.1. Prosazování nařízení (ES) č. 1071/2009

Nařízení (ES) č. 1071/2009 o přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy v sobě spojilo několik právních předpisů s cílem zjednodušit a doplnit jejich prosazování. Zavedlo také další požadavky, zejména kritérium stálého a řádného sídla pro podniky silniční nákladní dopravy, ustanovení o jednotné formě licencí Společenství, zvláštní požadavky na odpovědné zástupce pro dopravu a zvýšenou spolupráci mezi členskými státy v oblasti vymáhání (zejména prostřednictvím vzájemného propojení vnitrostátních rejstříků podniků silniční dopravy, ERRU).

Tyto změny přispěly k další harmonizaci, především pokud jde o formu licencí Společenství. Nicméně k dokončení provedení tohoto nařízení zbývá ještě mnoho práce, zejména prostřednictvím plného propojení ERRU. Z ojedinelých zpráv také vyplývá, že společnostmi skrývající se za poštovními schránkami (to jest společnosti „založené“ v členském státě pro daňové účely, ve kterém nevykonávají své správní nebo obchodní činnosti, což je v rozporu s článkem 5 nařízení (ES) č. 1071/2009) v některých členských státech stále existují. Tato praxe není v souladu se záměrem zákonodárce. Tyto praktiky jsou příležitostně dokumentovány²⁹, avšak z důvodu jejich nezákonné povahy zůstávají obtížně kvantifikovatelnými.

Skutečnost, že tyto společnosti skrývající se za poštovními schránkami existují i nadále, je dána rozdíly ve zdrojích a úrovních priorit, pokud jde o prosazování v dotčených členských státech. To může způsobovat obtíže ostatním členským státům, které tyto společnosti hlásí příslušným státům registrace, které se možná nemohou spoléhat na to, že se jim ve státě registrace dostane od příslušných míst přiměřené podpory. Navíc ustanovení, která upravují prosazování požadavku „stálého sídla“, jsou slabá³⁰. Z toho důvodu se zdá nutné, aby v této oblasti byla zajištěna zvýšená přeshraniční spolupráce a přísnější vymáhání příslušných ustanovení.

4.2. Nařízení (ES) č. 1072/2009: Problémy týkající se provádění a vnitrostátní vývoj

Donucovací orgány i podnikatelé v silniční nákladní dopravě upozorňují na rozdíly v metodách, které jsou používány k prosazování nařízení (ES) č. 1072/2009. Tyto rozdíly mohou podnikatele v silniční nákladní dopravě odrazovat od provozování činností na vnitrostátních trzích v zahraničí. I přes snahy o vyjasnění podmínek nařízení (ES) č. 1072/2009³¹ rozdíly při provádění některých ustanovení přetrvávají. Finsko například

²⁹ The inspection activity within posting of workers in the road transport: a guide for control authorities. Závěrečná zpráva k projektu TRANSPO, březen 2012 www.tagliacarne.it/download/229.html

³⁰ Podle čl. 12 odst. 2 nařízení (ES) č. 1071/2009: „Do 31. prosince 2014 provádějí členské státy kontroly alespoň každých pět let s cílem ověřit, zda podniky plní [požadavky na výkon povolání podnikatele v silniční dopravě]“.

³¹ Nový režim kabotáže podle nařízení (ES) č. 1072/2009, Otázky & odpovědi. Evropská komise, 2011 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf

považuje jízdy, jež jsou spojeny s několika zastávkami (kdy dopravce vyloží část jediného nákladu na několika místech určení, například v dceřiných společnostech jednoho podniku) za několik dopravních jízd, zatímco v jiných zemích se jízdy s několika zastávkami počítají jako jediná dopravní operace. Donucovací orgány Dánska a Finska požadují, aby podnikatelé v silniční nákladní dopravě v případě kontroly na místě byli schopni doložit kabotáž prostřednictvím nákladního listu. Další poskytují podnikatelům silniční nákladní dopravy určitý čas, aby mohli tyto informace získat, pokud nejsou bezprostředně k dispozici, například v případě, kdy nákladní list není přepravován spolu s nákladem.

V některých členských státech existuje navíc tendence podmínky, za kterých mohou podnikatelé v silniční nákladní dopravě provozovat mezinárodní dopravu a kabotáž, omezovat prostřednictvím regulačních prostředků a donucovacích postupů. Jedním z příkladů je diskriminace donucovacích orgánů prováděná vůči vozidlům, která patří dceřiným společnostem místních společností usazeným v jiném členském státě nebo použití omezujících ustanovení na druhy zboží, které jsou přepravovány hlavně dopravci, kteří nejsou rezidenty daného členského státu. Soukromé iniciativy, které jsou orgány tolerovány, přispívají ke stigmatizaci zahraničních řidičů. V jednom členském státě zaznamenala mezi místními řidiči úspěch aplikace pro smartphone pro sledování a vyhledání nákladních automobilů registrovaných v zahraničí. Z dlouhodobého hlediska tyto regulační a soukromé iniciativy ohrožují *acquis* pro vnitřní trh v oblasti dopravy, zejména zvýšení efektivity, které je výsledkem otevření trhu pro přeshraniční dopravu.

Význam takových postupů se zdá být o to problematičtější, že pouze malý počet porušení předpisů v oblasti kabotáže je dokumentován. Ačkoli existují obavy týkající se nezákonné kabotáže (tedy kabotáže přesahující tři kabotážní přepravy podle nařízení (ES) č. 1072/2009 nebo ke kterým nedojde v návaznosti na mezinárodní přepravu nebo k nim nedojde do 7 dnů od mezinárodní přepravy), donucovací orgány zpravidla nebyly schopny tato tvrzení podložit. V členských státech, ve kterých byly provedeny rozsáhlé kontroly kabotáže, byl zjištěn pouze malý počet porušení předpisů (1,7 % všech kontrolovaných vozidel v případě Dánska³²). S jinými porušeními, jako je například nedodržení doby řízení, která mají dopad na hospodářskou soutěž mezi podnikateli v silniční nákladní dopravě a na bezpečnost, se častěji setkávají donucovací orgány.

Závěrem lze konstatovat, že nařízení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 jsou chápána, vykládána a uplatňována v různých členských státech různým způsobem. V důsledku toho jsou podnikatelé v silniční dopravě vystaveni velkému počtu různých nákladných a matoucích předpisů, což mělo být balíčkem z roku 2009 odstraněno.

³² <http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece>, další informace naleznete zde: <http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm>

4.3. Revize nařízení v rámci programu REFIT

Komise ve svém sdělení o účelnosti právních předpisů EU z prosince 2012³³ zahájila Program pro účelnost a účinnost právních předpisů (program REFIT), jehož cílem je učinit právní předpisy EU jasnějšími a snížit regulační zátěž. V rámci prověření právních předpisů, které následovalo po sdělení, byla jako priorita uvedena revize nařízení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009. Zjednodušení nařízení by kontrolním úředníkům umožnilo prosazovat tato nařízení účinnějším a jednotným způsobem, což by podnikatelům v silniční nákladní dopravě přineslo jednotný výklad nařízení a předvídatelné prostředí, v němž působí. Cílem revize by na jedné straně bylo objasnit problematické pojmy nařízení, zejména definici stálého a řádného sídla v nařízení (ES) č. 1071/2009 a definici kabotáže v nařízení (ES) č. 1072/2009. Dále by mohly být posíleny možnosti spolupráce mezi členskými státy ve vymáhání nařízení (ES) č. 1071/2009. Revize by mohla zlepšit vymáhání právních předpisů. Zavedení dalších předpisů týkajících se četnosti a způsobů kontrol by pomohlo přispět k odstranění rozporů při prosazování nařízení. Prosazování by mohlo být zefektivněno rovněž prostřednictvím lepšího využívání nových technických kontrolních možností, jako je nová generace digitálních tachografů.

5. SOCIÁLNÍ ROZMĚR ODVĚTVY SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Právní předpisy EU stanoví jak obecný, tak odvětvový rámec, jejichž cílem je zajistit bezpečnost silničního provozu, odpovídající pracovní podmínky a nenarušenou hospodářskou soutěž v odvětví silniční nákladní dopravy. Rámec zahrnuje nařízení (ES) č. 561/2006 o dobách řízení a dobách odpočinku³⁴ a nařízení 2002/15/ES o pracovní době mobilních pracovníků³⁵. Za účelem zajištění řádného prosazování těchto pravidel jsou tato ustanovení doplněna pravidly pro minimální úroveň kontrol (směrnice 2006/22/EC³⁶) a podrobnými právními a technickými ustanoveními o záznamovém zařízení používaném v silniční dopravě (nařízení (EHS) č. 3821/85³⁷). Nedostatečné dodržování těchto pravidel by mohlo mít negativní důsledky. Může vést například ke zhoršení pracovních podmínek pro zaměstnance v odvětví silniční dopravy, zvýšeným rizikům pro bezpečnost silničního provozu a pro ostatní účastníky silničního provozu a znevýhodňovat podniky, které předpisy dodržují.

³³ Účelnost právních předpisů EU (COM(2012) 746)

³⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

³⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě, Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35.

³⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS, Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

³⁷ Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

Je vyvíjeno neustálé úsilí za účelem lepšího vymáhání těchto ustanovení. Patří sem pokyny a vysvětlující poznámky vypracované Komisí, které jsou dány k dispozici členským státům a zúčastněným stranám³⁸. Nicméně pokyny zůstávají nezávaznými dokumenty. V důsledku toho Komise nemůže uplatnit sankce vůči členským státům, které je nedodržují. Vypracování vysvětlujících poznámek je obtížné (o vysvětlující poznámce k „24 hodinovému období“ pro výpočet doby řízení a doby odpočinku se diskutuje již čtyři roky a dosud nedošlo ke konečné dohodě ohledně jejího znění). Bilance výsledků členských států, které vysvětlující poznámky, jež s nimi byly projednány v příslušném výboru, skutečně uplatňují, také vykazuje značné rozdíly.

Úsilí pokračuje ve spolupráci se zúčastněnými stranami. Projekt TRACE³⁹, v jehož rámci byl vytvořen společný plán odborné přípravy pro úředníky odpovědné za silniční kontroly, byl dokončen. Bílá kniha o dopravě z roku 2011⁴⁰ stanovila jako prioritu podporu kvalitních pracovních příležitostí a dobrých pracovních podmínek.

5.1. Pracovní podmínky

Pracovní podmínky v odvětví silniční nákladní dopravy jsou obtížné, což dokládá nízká atraktivita tohoto odvětví. Mezi důvody tohoto stavu patří například: pohyblivá povaha činností silniční dopravy a velké množství času stráveného mimo základnu. Mezi ostatní rizikové faktory, které určila Evropská agentura pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci, patří skutečnost, že řidiči často pracují v izolaci, „just-in time management“ a požadavky klientů vedoucí k vysoké pracovní zátěži, práce na místech třetích osob, rostoucí využívání dálkového sledování a komplexních technologií, uspořádání pracoviště, přístupnost zařízení a služeb (v oblasti hygieny, stravování a zdraví), riziko infekčních onemocnění, násilí a útoků, dlouhé sezení a expozice vibracím, rizika nehod při nakládce a vykládce a rizika bezpečnosti silničního provozu spojená s prací v silničním provozu⁴¹. V téže zprávě je jako faktor, který může mít negativní dopad na zdraví, uvedena netypická pracovní doba v odvětví. Celkově však počet nehod, kterých se účastní těžká nákladní vozidla, klesá, a dochází ke zlepšení v oblasti dodržování ustanovení o době řízení a době odpočinku⁴².

Rozšíření postupů „just-in time managementu“, které umožnily nové technické možnosti v odvětví logistiky, znamená, že řidiči jsou při dodržování dodacích lhůt vystaveni tlaku. Tlak na pracovníky v silniční dopravě se během probíhající hospodářské krize očividně ještě zvýšil a zúčastněné strany se domnívají, že je spojen s různými nezákonnými praktikami, jako je překračování dob řízení, odměny založené na výkonnosti, které ohrožují bezpečnost

³⁸ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm

³⁹ <http://www.traceproject.eu>

⁴⁰ Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM(2011) 144.

⁴¹ Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v číslech: Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v odvětví dopravy – přehled, Evropská agentura pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci, 2011.

⁴² Přehled a zhodnocení prosazování sociálních právních předpisů EU v odvětví profesionální silniční dopravy, Evropský parlament 2012.

silničního provozu, nebo nepravá samostatně výdělečná činnost⁴³. Hlavní společenské problémy, které zúčastněné strany uvedly jako oblasti vyžadující budoucí legislativní opatření, jsou uvedeny v tabulce 2.

Problém	Důležitost
Nezákonné / nečestné systémy zaměstnávání vytvářející sociální dumping (včetně společností s fiktivními sídly na bázi „poštovní schránky“)	*****
Nedostatečné prosazování a kontroly	*****
Zdaleka nebylo dosaženo sociální harmonizace ve všech členských státech EU- 27	****
Nelegální kabotáž	****
Kvalita odpočinku a příslušná zařízení	***
Doba řízení a odpočinku	**

Tabulka 2: Problémy uvedené zúčastněnými stranami, které vyžadují budoucí legislativní opatření, pokud jde o sociální a pracovní podmínky v odvětví silniční nákladní dopravy. Zdroj: „Sociální a pracovní podmínky řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží“, Evropský parlament, 2013.

Problémy vznesené zúčastněnými stranami v tabulce 2 jsou úzce spojeny s prováděním nařízení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009, avšak vymáhání spadá do oblasti pravomocí členských států. Neuspokojivé prosazování těchto ustanovení má svůj původ v neexistenci závazných ustanovení o počtu a četnosti kontrol ve dvou výše uvedených nařízeních. Neexistence takových ustanovení rovněž znesnadňuje, aby Komise sledovala provádění těchto nařízení. Situace by mohla být zlepšena zavedením závazných ustanovení o prosazování.

Obavy vyvolávají nadále doby řízení a odpočinku. Z nejnovějších hodnocení vyplývá, že dodržování příslušných právních předpisů se zlepšuje⁴⁴, avšak mezi členskými státy existují i nadále rozdíly v postupech vymáhání právních předpisů⁴⁵. Podíl silničních kontrol nebo kontrol provedených v provozovnách společností se liší, stejně jako podíl zkontrolovaných pracovních dnů. To neodráží pouze rozdíly ve zdrojích, které členské státy vyčleňují za účelem prosazování předpisů, ale i rozdíly na dopravních trzích (zatímco kontroly na pracovišti jsou účinné v členských státech, ve kterých převažují velké společnosti, silniční kontroly mohou být účinnější na trzích, na nichž dominují malé podniky).

⁴³ „Sociální a pracovní podmínky řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží“, Evropský parlament, 2013.
⁴⁴ Zpráva za období 2009–2010 o provádění nařízení (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a směrnice 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě, SWD (2012) 270 v konečném znění.
⁴⁵ Přehled a zhodnocení prosazování sociálních právních předpisů EU v odvětví profesionální silniční dopravy, Evropský parlament 2012, Evropský parlament 2012.

Nedávný výzkum také naznačuje, že rizika spojená s hospodářskou soutěží v oblasti sociálního zabezpečení jsou omezená, neboť dochází k rostoucímu vyrovnávání nákladů na pracovní sílu očištěných od produktivity a k harmonizaci řady pracovních norem. Státy s nižšími základními náklady nevykazují horší výsledky, pokud jde o úroveň prosazování sociálních a pracovněprávních předpisů. Neexistují proto žádné důkazy o tom, že by jim nedodržování pracovněprávních předpisů přineslo konkurenční výhodu⁴⁶. Nicméně je nutné pokračovat ve všeobecném úsilí pro zlepšení prosazování meziodvětvových sociálních předpisů v odvětví silniční dopravy.

5.2. Předcházení se změnám

Odvětví silniční nákladní dopravy je již delší dobu vystaveno vývoji, který vede k důležitým dlouhodobým změnám. Jedním z nich je již pocítovaný nedostatek řidičů. Pracovníci v silniční nákladní dopravě představují stárnoucí populaci. Jen v Německu se očekává, že v příštích 10 až 15 letech odejde do důchodu 250 000 řidičů⁴⁷. Tato skutečnost spolu s nedostatkem kvalifikovaných řidičů, který byl zaznamenán již před hospodářskou krizí, bude mít silný dopad na možnosti společností v silniční nákladní dopravě při přijímání zaměstnanců. Projevy tohoto nedostatku jsou již v některých členských státech, (např. v Lotyšsku) pocítovány, kde jsou přijímáni řidiči z třetích zemí, prozatím v malém počtu.

Evropská agentura pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci zdůrazňuje měnící se povahu náplně práce pracovníků v dopravě. Zvýšené využívání technologie se stalo určujícím faktorem v mezinárodní dopravě. Palubní počítače, nová generace digitálních tachografů a jiná telematická zařízení hrají při organizování dopravních pohybů a kontrole dodržování platných právních předpisů stále větší úlohu. Další technická zlepšení (nové pohonné systémy, automatizované systémy řízení vozidel) změní též pracovní náplň řidičů. Spolu s růstem průměrného věku řidičů to povede k novým požadavkům na školení řidičů. Prioritou by mělo být dlouhodobé vzdělávání a rovněž by měly být upraveny učební osnovy budoucích řidičů.

Komise bude pokračovat v dialogu s členskými státy a zúčastněnými stranami, tak aby bylo možné těmto změnám předcházet. Výbor pro odvětvový sociální dialog představuje nástroj, který může být použit k aktivnímu řešení těchto budoucích výzev. Příspěvky sociálních partnerů s cílem přijmout sociální kodex pro mobilní pracovníky v silniční dopravě, jak je uvedeno v iniciativě 8 v bílé knize o dopravě z roku 2011, jsou vítány. Jak je zdůrazněno ve sdělení Komise Integrovaná průmyslová politika pro éru globalizace. Konkurenceschopnost a udržitelnost ve středu zájmu⁴⁸, je pro konkurenceschopnou a účinnou průmyslovou politiku velmi důležité, aby výzvy trhu práce byly řešeny v rámci sociálního dialogu. V souvislosti s budoucím nedostatkem řidičů by měla být podpořena také opatření na zlepšení užívání

⁴⁶ Social Competition in the EU: Myths and Realities, Notre Europe – Jacques Delors Institute, 2013.

⁴⁷ ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Stuttgart 2012.

⁴⁸ KOM(2010) 614 v konečném znění.

vozidel (např. usnadnění konsolidace nakládky, plánování distribuce). K řešení tohoto nedostatku by mohlo pomoci otevření trhu, které by pravděpodobně přispělo k efektivnějšímu užívání vozidel.

6. DALŠÍ VÝVOJ V OBLASTI PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Po přijetí nařízení (ES) č. 1072/2009 zákonodárce EU podnikl kroky k další harmonizaci vnitřního trhu silniční nákladní dopravy tím, že přijal další legislativní opatření, jak je popsáno níže. V souvislosti s otevřením trhu přispěl tento vývoj k harmonizaci tržních podmínek pro podnikatele v silniční nákladní dopravě v EU.

6.1. Výběr poplatků v silniční dopravě

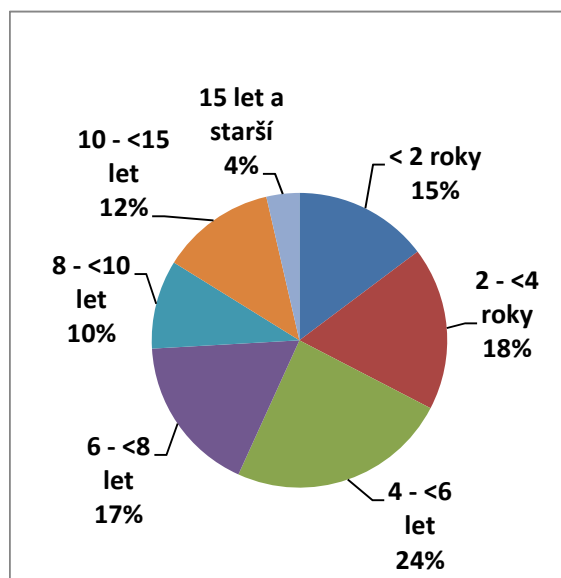
Směrnice 1999/62/ES ve znění směrnice 2006/38/ES byla dále pozměněna směrnicí 2011/76/EU. Tato směrnice stanoví společný rámec pro členské státy, které v případě těžkých nákladních vozidel (nad 3,5 tuny) vybírají mýtné podle vzdálenosti a časové poplatky za užívání (silniční známky) určité infrastruktury. Změnou směrnice v roce 2011 byly zavedeny prvky, jejichž cílem je lépe odrážet zásadu „znečišťovatel platí“, jako např. možnosti členských států účtovat podnikatelům v silniční nákladní dopravě poplatky za dopad na kvalitu ovzduší a úroveň hluku. Zatím žádný stát nezačal externí náklady internalizovat, avšak rostoucí počet členských států nyní používá některou z forem zpoplatnění infrastruktury:

- systémy silničních známek: Bulharsko, Rumunsko, Maďarsko a Litva mají vnitrostátní systém silničních známek pro nákladní vozidla. Spojené království zavede silniční známky od 1. dubna 2014. Švédsko, Dánsko, Nizozemsko, Belgie a Lucembursko používají společnou „euroznámku.“
- systémy silničních známek nacházející se ve stádiu vývoje má: Lotyšsko.
- síťové elektronické systémy mýtného mají: Německo, Rakousko, Česká republika, Maďarsko, Slovensko, Polsko a Portugalsko.
- síťové elektronické systémy mýtného nacházející se ve stádiu vývoje mají: Dánsko, Belgie a Francie. Francie bude uplatňovat poplatky pouze na stávající státní dálnice a vnitrostátní silnice, na kterých není dosud zavedeno mýtné, takže si ponechává svůj stávající systém dálničních koncesí navázaný na systém mýtného s fyzickými překážkami.
- systémy mýtného s fyzickými překážkami mají: mimo jiné Irsko, Francie, Španělsko, Itálie, Slovinsko a Řecko. I když manuální systém mýtného mají na malém počtu silnic i další země, nejedná se o významné číslo. Polsko a Portugalsko mají rovněž na části své sítě mýtné s fyzickými překážkami, nicméně počítají se mezi země se síťovými elektronickými systémy mýtného, protože se jedná o jejich primární systém.
- žádné mýtné: Lotyšsko, Finsko, Estonsko, Malta a Kypr

Kromě toho se nadále vynakládá úsilí na zavedení Evropské služby elektronického mýtného (EETS). Technické specifikace pro interoperabilitu EETS jsou uvedeny ve směrnici 2004/52/EC⁴⁹ a specifikace pro EETS jsou stanoveny v rozhodnutí Komise 2009/750/ES⁵⁰, které vstoupilo v platnost v říjnu 2009. Úsilí se nyní zaměřuje na regionální služby elektronického mýtného, které mají být krokem k pokrytí celé EU.

6.2. Specifikace vozidla

Kritéria, která platí pro vozidla používaná podnikateli v silniční nákladní dopravě v EU, se od přijetí nařízení (ES) č. 1072/2009 podstatně změnila. Vstup v platnost emisní normy Euro VI v lednu 2013 (po vstupu v platnost emisních norem Euro V v roce 2008) vedl k rychlejší obnově vozového parku, a to jak v EU-15, tak v EU-12, kde je průměrné stáří vozidel vyšší⁵¹. Obecně jsou v mezinárodní silniční nákladní dopravě používána modernější vozidla než ve vnitrostátní nákladní dopravě, což je částečně způsobeno nižšími úrovněmi mýtného uplatňovaného na tato vozidla a jejich nižší spotřebou paliva. Souvisí to však též s potřebou tato vozidla, která rychle dosáhnou vysokého počtu najetých kilometrů, pravidelně nahrazovat.



Obrázek 12: Rozdělení těžkých nákladních vozidel používaných podnikateli v silniční nákladní dopravě v EU- 27 v roce 2012 podle stáří (podíl na celkových vozokilometrech v %). Zdroj: Eurostat, DG MOVE.

⁴⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství, Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁵⁰ Rozhodnutí Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků, Úř. věst. L 268, 13.10.2009, s. 11.

⁵¹ V průměru polovina všech vozokilometrů najetých podnikateli v silniční nákladní dopravě v EU- 15 připadá na vozidla stará nejvýše 5 let. Odpovídající podíl pro podnikatele v silniční nákladní dopravě z EU- 12 se blíží jedné třetině (32 %). Vozový park používaný pro mezinárodní dopravu je obvykle mnohem mladší než vozový park používaný pro vnitrostátní dopravu. Mezi členskými státy neexistují významné rozdíly v průměrném stáří vozidel používaných v mezinárodní dopravě.

V oblasti specifikace vozidel bude kromě přijetí norem Euro provedena další harmonizace, a to přijetím harmonizovaných požadavků evropského schválení typu pro těžká motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, které vstoupily v platnost v roce 2012⁵².

6.3. Bezpečnost silničního provozu

Bezpečnostní bilance v EU, včetně těžkých nákladních vozidel, se neustále zlepšuje a po přijetí nových ustanovení o přístupu na trh silniční nákladní dopravy v roce 2009 nevykazuje žádný negativní dopad. Jak vyplývá z níže uvedené tabulky, počet smrtelných nehod, na kterých se podílela těžká nákladní vozidla, se téměř ve všech dotčených členských státech snížil.

	2008			2009			2010			změna a mezi 2010 a 2008 (těžká nákladní vozidla)
	těžká nákladní vozidla	celkem	% těžkých nákladních vozidel	těžká nákladní vozidla	celkem	% těžkých nákladních vozidel	těžká nákladní vozidla	celkem	% těžkých nákladních vozidel	
Belgie	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	- 9,0 %
Česká republika	169	1076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3,6 %
Dánsko	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	- 41,9 %
Německo	625	4477	14 %	536	4152	13 %	534	3648	15 %	- 14,6 %
Irsko	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-

⁵²

Nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 ze dne 12. prosince 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se jejich hmotností a rozměrů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, Úř. věst. 353, 21.12.2012, s. 31.

										70,4 %
Řecko	138	155 3	9 %	113	145 6	8 %	127	1258	10 %	- 8,0 %
Španělsko	452	309 9	15 %	353	271 4	13 %	333	2479	13 %	- 26,3 %
Francie	596	427 5	14 %	502	427 3	12 %	552	3992	14 %	- 7,4 %
Itálie	977	472 5	21 %	785	423 7	19 %	835	4090	20 %	- 14,5 %
Lucembursko	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350, 0 %
Nizozemsko	107	677	16 %	95	644	15 %				
Rakousko	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	- 9,3 %
Polsko	1 15 5	543 7	21 %	952	457 2	21 %	947	3908	24 %	- 18,0 %
Portugalsko	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	- 15,2 %
Rumunsko	292	306 1	10 %	252	279 6	9 %	191	2377	8 %	- 34,6 %
Slovinsko	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0,0 %
Finsko	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	- 13,2 %
Švédsko	72	397	18 %	45	358	13 %				

Spojené královst ví	380	264 5	14 %	287	233 7	12 %	282	1965	14 %	- 25,8 %
---------------------------	-----	----------	------	-----	----------	------	-----	------	------	----------------

Tabulka 3: Smrtelné nehody s účastí těžkých nákladních vozidel podle členského státu (2008–2010). Zdroj: Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses, Evropské středisko pro sledování bezpečnosti silničního provozu⁵³.

Tento pokles vyplývá částečně ze snížení objemu nákladní dopravy, který nastal mezi roky 2008 a 2010 (–7 %). Ke snížení míry nehodovosti s účastí těžkých nákladních automobilů však pravděpodobně přispěly také jiné faktory, jako například technická zlepšení na vozidlech, která zlepšují dodržování pravidel silničního provozu. Jednu iniciativu, kterou je v této souvislosti nutné zmínit, představuje přijetí pravidel o lepší spolupráci v oblasti stíhání různých dopravních přestupků⁵⁴. Po uplynutí lhůty pro provedení do vnitrostátního práva dne 7. listopadu 2013 lze očekávat, že dopad této směrnice bude v nadcházejících měsících citelný v plném rozsahu.

Lze očekávat, že tento trend bude pokračovat, neboť v současné době se nachází v legislativním procesu několik návrhů, které v případě přijetí přispějí k lepší údržbě stávajících vozidel⁵⁵ a k uvedení na trh vozidel, která jsou bezpečnější pro zranitelné účastníky silničního provozu⁵⁶.

6.4. Zdanění pohonných hmot

Na energetické produkty, včetně paliva obchodní jakosti, se vztahuje výše uvedená směrnice 2003/96/ES o zdanění energetických produktů a elektřiny. Tato směrnice mimo jiné stanoví minimální úrovně spotřební daně pro paliva. Dne 13. dubna 2011 přijala Komise návrh na přezkum této směrnice⁵⁷. Pokud bude návrh přijat, sladí politiky zdanění energií, aby odrážely dopad paliv a ostatních energetických produktů na životní prostředí, čímž vytvoří další pobídku pro podnikatele v silniční nákladní dopravě, aby používali ekologičtější vozidla.

⁵³ Některé členské státy nepředložily srovnatelné údaje, a proto nejsou uvedeny. Těmito členskými státy jsou Bulharsko, Maďarsko, Estonsko, Lotyšsko, Litva, Slovensko, Malta a Kypr. Švédsko a Nizozemsko neposkytly údaje za rok 2010.

⁵⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU ze dne 25. října 2011 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, Úř. věst. L 288, 5.11.2011, s.1.

⁵⁵ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (KOM (2012) 380 v konečném znění).

⁵⁶ Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (COM(2013) 195 final).

⁵⁷ Návrh směrnice Rady, kterou se mění směrnice Rady 2003/96/ES, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, (KOM(2011) 169/3).

7. ZÁVĚRY

7.1. Situace na trhu

Hlavními faktory ovlivňujícími trh silniční nákladní dopravy od přijetí nařízení (ES) č. 1072/2009 jsou rozsáhlé trendy, jako je hospodářská krize a postupné rozšiřování EU. Ačkoli se zdálo, že se odvětví do roku 2011 postupně zotavilo z krize, došlo poté k opětovnému poklesu objemu dopravy, což odráželo vývoj ve zbytku ekonomiky. Ostatní hlavní trendy, které byly přítomny již před hospodářskou krizí, hrají i nadále významnou úlohu při definování dopravních pohybů, jako například rostoucí úloha zasílatelů a třetích dodavatelů logistických služeb při konsolidaci nákladů a ve smluvních vztazích s podnikateli v silniční nákladní dopravě.

Přijetí souboru předpisů pro silniční dopravu v roce 2009 přispělo k tomu, že podnikatelé v nákladní dopravě a donucovací orgány mají k dispozici společné standardy a kritéria pro přístup k povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě a k mezinárodnímu trhu silniční nákladní dopravy. Některá ustanovení nařízení (ES) č. 1072/2009 se však uplatňují obtížně, zejména ta, která se týkají stálého sídla podniků provozujících silniční nákladní dopravu a kabotáže. Navíc opět vyvstal problém s velkým počtem různých vnitrostátních právních předpisů, který měl být prostřednictvím přepracování v roce 2009 odstraněn, což má pro vnitřní trh silniční dopravy nepříznivé důsledky.

Odvětví se v budoucnu bude muset vyrovnat s řadou výzev. Aby se podařilo se s těmito výzvami vyrovnat, bude muset zvýšit svoji efektivitu. Nedostatek řidičů je sice krizí zmírněn, avšak zůstává závažným problémem, zejména u specializovaných řidičů. V budoucnu to povede k novým požadavkům na řidiče a kvalifikace, přičemž je nutné zohlednit zejména také stárnutí pracovní síly. Pracovní podmínky v silniční nákladní dopravě zůstávají nadále obtížné a ve smluvních vztazích přetrvává vysoký podíl samostatně výdělečné činnosti. S klesajícím počtem dostupných řidičů musí společnosti snížit vysoké podíly jízd bez nákladu, aby mohly lépe využít své pracovníky. Zvýšení účinnosti odvětví silniční nákladní dopravy přispěje ke konkurenceschopnosti ekonomiky EU jako celku.

7.2. Sbližování tržních ukazatelů

Stejně jako v jiných oblastech hospodářství existují i v členských státech EU v odvětví silniční nákladní dopravy rozdíly ve strukturách nákladů. Ačkoliv je nepravděpodobné, že tyto rozdíly v nákladech zcela zmizí, neustále se zmenšují. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě provozující mezinárodní dopravu jsou vystaveni nákladům, jako jsou silniční poplatky a náklady na pohonné hmoty, které jsou uplatňovány na uživatele bez ohledu na členský stát, v němž je vozidlo registrováno. Účast řidičů v mezinárodní dopravě, v níž jsou tradičně vyšší odměny, vedla ke zvýšení úrovně mezd, a to zejména v členských státech, které přistoupily k EU v roce 2004 a 2007. Postupné sbližování úrovně nákladů nutí podnikatele v silniční nákladní dopravě konkurovat efektivitou a kvalitou služeb, což přinese užitek uživatelům dopravy v celém hospodářství EU. Vyrovnávání nákladů však není v pravomoci EU a není ani cílem jednotného trhu.

Vývoj v oblasti právních předpisů přispěl k další harmonizaci rámcových podmínek v odvětví silniční nákladní dopravy. Patří sem rostoucí využívání systémů pro výběr poplatků v silniční dopravě, další technická harmonizace a větší bezpečnost silničních vozidel, jakož i větší spolupráce mezi státy EU při řešení dopravních přestupků. Tento vývoj omezuje riziko pro bezpečnost silničního provozu, které může vyvolat rostoucí konkurenční tlak, zejména v případě dalšího otevírání trhu.

Pokud jde o ustanovení o přístupu na trh silniční nákladní dopravy, která se mezi členskými státy nadále liší, existuje prostor pro další harmonizaci jejich prosazování. Zejména ustanovení o kabotáži v nařízení (ES) č. 1072/2009 a o stálém a řádném sídle v nařízení (ES) č. 1071/2009 se nezdají být uplatňována jednotným způsobem. To brání podnikatelům v silniční nákladní dopravě provozovat svoji činnost za rovných podmínek a vytváří obtíže pro donucovací orgány odpovědné za uplatňování těchto pravidel. K řešení těchto nedostatků napomůže omezení nezákonných změn vlajky, které negativně ovlivňují hospodářskou soutěž a pracovní podmínky.

7.3. Budoucí opatření

Z výše uvedeného vyplývá, že by měla být zvážena další reforma za účelem upřesnění ustanovení o přístupu na trh silniční nákladní dopravy EU. Vyvážená reforma, včetně ustanovení na zajištění jednotného uplatňování pravidel přístupu na trh by vedla k vyjasnění právních ustanovení, která jsou členskými státy a odvětvím chápána a uplatňována odlišně. Jasnější pravidla by poskytla základ pro posílenou kulturu dodržování pravidel a omezila možnosti podvodů (v daňové nebo sociální oblasti). To je nezbytnou podmínkou pro zlepšení soudržnosti vymáhání, které předpokládá jednotný evropský dopravní prostor. Plánovaná revize nařízení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 v rámci programu REFIT bude představovat první krok tímto směrem.

Na základě vhodných donucovacích opatření se zdá být vhodný postupný přezkum některých zastaralých omezení, která stále existují v přístupu na trh. Podmínky pro provozování kabotáže omezují trhy přístupné podnikatelům v silniční nákladní dopravě v EU, neboť domácí trhy představují přibližně dvě třetiny veškerého objemu silniční dopravy. Postupné odstranění těchto omezení by mohlo přispět ke snížení administrativní zátěže, kterou vytváří současná složitá a nejasná pravidla. To by navíc umožnilo účinnější přizpůsobení dopravní nabídky a poptávky. Jak vyplynulo z průzkumu, zmírnění omezení v oblasti kabotáže by mohlo přispět k vytvoření hospodárnějšího odvětví silniční dopravy, které efektivně využívá zdroje, neboť by to mohlo vést ke snížení jízd bez nákladu a hrálo by to důležitou úlohu při zvyšování ekonomické a palivové účinnosti odvětví. K tomu přispějí i další iniciativy, jako například nadcházející sdělení, které obsahuje strategii pro snížení spotřeby paliva a emisí CO₂ u těžkých nákladních vozidel.

V zájmu sladění hospodářského a sociálního rozměru bude nezbytné navrhnout opatření, která budou zaměřena na obnovení přitažlivosti povolání a zlepšení pracovních podmínek řidičů. Patří sem opatření týkající se prosazování, kontroly a omezování podvodů v oblasti daní a

sociálního pojištění, jakož i zvýšenou úroveň odborné přípravy a dovedností. To by bylo prospěšné pro hospodářství jako celek a zvýšilo by přitažlivost této profese. Pokud by odvětví mělo k dispozici vysoce odborně vzdělanou pracovní sílu, pomohlo by to také k odstranění hrozícího nedostatku řidičů. Dále by se mělo pokračovat v práci na zlepšení prosazování sociálních předpisů EU v silniční dopravě, včetně předpisů týkajících se doby řízení a doby odpočinku.

Pokud stávající a plánované nástroje a opatření uvedená v této zprávě zahrnují zpracovávání osobních údajů, musí to být provedeno v souladu se směrnicí 95/46/ES o ochraně osobních údajů⁵⁸ a vnitrostátních předpisů, kterými se tato směrnice provádí.

Jak zdůraznil předseda Barroso ve svém projevu o stavu Unie ze dne 11. září 2013: „*Máme dobře fungující jednotný trh se zbožím a dobře vnímáme jeho ekonomické výhody. Stejný recept musíme použít i na další oblasti: mobilitu, komunikace, energetiku, finance a elektronické obchodování, abych uvedl pár příkladů. Musíme odstranit překážky, které brzdí dynamické podniky a občany. Musíme dokončit propojení Evropy.*“

⁵⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů, Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.