



V Bruselu dne 13.5.2019
COM(2019) 221 final

2019/0107 (COD)

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se Německo zmocňuje ke změně své stávající dvoustranné dohody o silniční dopravě se Švýcarskem za účelem povolení kabotáže v rámci provozování mezinárodní osobní silniční autokarové a autobusové dopravy v příhraničních oblastech mezi oběma zeměmi

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Předmět

Příhraniční oblasti Německa a Švýcarska jsou úzce propojeny. Mnoho Němců dojíždí za prací do Švýcarska a naopak a přeshraniční silniční pohyb cestujících mezi oběma zeměmi je čilý. Nabízena je řada služeb autobusové a autokarové dopravy, které přesahují hranici, a tak propojují příhraniční oblasti obou zemí.

Obousměrná silniční přeprava cestujících a zboží mezi Švýcarskem a EU se řídí dohodou mezi EU a Švýcarskem o pozemní dopravě¹ (dále jen „dohoda EU“).

Podle čl. 20 odst. 1 dohody EU „[d]oprava mezi dvěma místy na území téže smluvní strany dopravci usazenými na území druhé smluvní strany není podle této dohody povolena“. To znamená, že dopravci provozující osobní dopravu, která přesahuje hranici, mohou přepravovat cestující přes hranici nebo na území té smluvní strany, na němž jsou usazeni. Provozovatelé autobusové a autokarové dopravy usazení ve Švýcarsku nesmějí přepravovat cestující mezi dvěma místy na německé straně hranice a provozovatelé usazení v EU nesmějí přepravovat cestující mezi dvěma místy na švýcarské straně hranice.

Ustanovení čl. 20 odst. 2 dohody EU umožňuje nadále uplatňovat dříve založená práva podle dvoustranných dohod uzavřených mezi jednotlivými členskými státy EU a Švýcarskem, která byla v době uzavření dohody EU v platnosti, pokud nezakládají diskriminaci mezi dopravci EU a nenarušují hospodářskou soutěž. Kabotáž v osobní autokarové a autobusové dopravě je ve vztazích se Švýcarskem možná v případě, že to stanovila dohoda mezi členským státem EU a Švýcarskem platná ke dni 21. června 1999. Ve skutečnosti žádná z dvoustranných dohod mezi členskými státy a Švýcarskem, které byly v té době v platnosti, nestanovila kabotážní práva na osobní autokarovou a autobusovou dopravu².

Dopisem ze dne 11. května 2017 sdělilo Německo Komisi, že v souladu s čl. 2 odst. 1 SFEU by ocenilo, kdyby jej Unie zmocnila změnit jeho dvoustrannou dohodu o silniční dopravě se Švýcarskem z roku 1953³ s cílem povolit kabotáž během provozování mezinárodní osobní autokarové a autobusové dopravy v příhraničních oblastech mezi oběma zeměmi. V červnu 2018 na zasedání Výboru pro pozemní dopravu EU-Švýcarsko, zřízeného dohodou EU, sdělilo Švýcarsko Komisi, že má také zájem o takovou změnu dotčené dohody.

Kabotáž v osobní autokarové a autobusové dopravě může zlepšit efektivnost dopravy, neboť umožňuje zvýšit využitost vozidla. EU se proto obecně staví příznivě k otevření trhu

¹ Dohoda mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přepravě zboží a cestujících po železnici a silnici (Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 91).

² Třebaže podle poslední věty čl. 20 odst. 2 dohody EU jsou odpovídající práva uvedena v příloze 8 zmíněné dohody, v příloze 8 zmíněné dohody jsou v současnosti uvedena pouze práva na přepravu cestujících v trojstranné dopravě (podle čl. 19 odst. 2 dohody EU), nikoli práva na kabotáž. V roce 2007 Francie pozměnila svou dvoustrannou dohodu o silniční dopravě se Švýcarskem z roku 1951, aby umožnila kabotáž v příhraničních oblastech obou zemí v rámci provozování linkové přeshraniční dopravy mezi oběma zeměmi. Francie je nyní jedinou zemí, která má se Švýcarskem dohodu umožňující kabotáž v silniční osobní autokarové a autobusové dopravě.

³ Znění dohody lze vyhledat na internetu pod číslem „0.741.619.136“ v systematické sbírce spolkových právních předpisů (<https://www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html>).

kabotáže, jak již učinila uvnitř EU v souladu s nařízením (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy⁴ (dále jen „nařízení (ES) č. 1073/2009“). Povolení kabotáže v souvislosti s provozováním mezinárodní osobní autokarové a autobusové dopravy v příhraničních oblastech mezi Německem a Švýcarskem by umožnilo zvýšit konkurenceschopnost a efektivnost dotčených dopravců.

Pravomoc EU

V čl. 3 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) se stanoví, že „[v]e výlučné pravomoci Unie je rovněž uzavření mezinárodní smlouvy, pokud je její uzavření stanoveno legislativním aktem Unie nebo je nezbytné k tomu, aby Unie mohla vykonávat svou vnitřní pravomoc, nebo pokud její uzavření může ovlivnit společná pravidla či změnit jejich působnost“.

Podle nařízení (ES) č. 1073/2009 mohou kabotáž v Unii za určitých podmínek provádět výlučně dopravci, kteří jsou držiteli licence Společenství. Mezinárodní závazky, které ostatním dopravcům, zejména dopravcům ze třetích zemí, umožňují, aby kabotáž prováděli, ovlivňují výše uvedené nařízení ve smyslu čl. 3 odst. 2 SFEU⁵.

Kromě toho takové mezinárodní závazky rovněž ovlivňují dohodu EU, zejména její článek 20. Nejsou povoleny podle odstavce 1 uvedeného článku s výjimkou případů uvedených v jeho odstavci 2.

V důsledku toho závazky, jako jsou závazky plánované Německem, spadají do výlučné pravomoci Unie. V souladu s čl. 2 odst. 1 SFEU však může Unie zmocnit členské státy, aby jednaly v oblastech, v nichž má výlučnou pravomoc.

Cílem tohoto návrhu je zmocnit Německo ke změně jeho stávající dvoustranné dohody o silniční dopravě se Švýcarskem za účelem povolení kabotáže při provozování mezinárodní osobní silniční autokarové a autobusové dopravy v příslušných příhraničních oblastech obou zemí.

Postup

Kabotáž provozovaná v rámci Unie dopravci ze třetích zemí, kteří nejsou držiteli licence Společenství podle nařízení (ES) č. 1073/2009, ovlivňuje fungování vnitřního trhu autokarové a autobusové dopravy, jak stanovil normotvůrce Unie nařízením (ES) č. 1073/2009. Je proto nezbytné, aby zmocnění podle čl. 2 odst. 1 SFEU udělil normotvůrce Unie, a to v souladu s legislativním postupem uvedeným v článku 91 SFEU.

• **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Dohoda EU v současnosti nepovoluje kabotáž v silniční osobní autokarové a autobusové dopravě. Avšak čl. 20 odst. 2 dohody EU výslovně umožňuje další uplatňování dříve založených kabotážních práv, pokud nezakládají diskriminaci mezi dopravci EU a nenarušují hospodářskou soutěž. Dohoda mezi Německem a Švýcarskem, která by povolila kabotáž během provozování mezinárodní osobní autokarové a autobusové dopravy, by nezměnila

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

⁵ Ohledně podobné situace viz posudek 2/15 Soudního dvora Evropské unie ze dne 16. května 2017, EU:C:2017:376, body 189 a 190.

práva Švýcarska v rámci dohody EU. Změna již dříve existující dvoustranné dohody, která je omezena na kabotáž v příslušných příhraničních oblastech a na kterou se – pokud jde o nediskriminaci a nenarušení hospodářské soutěže – vztahují podmínky totožné s podmínkami stanovenými v čl. 20 odst. 2 dohody EU, je navíc v souladu s politikou, z níž vychází výjimka uvedená ve zmíněném ustanovení.

V rámci EU je kabotáž v silniční osobní autokarové a autobusové dopravě povolena v souladu s ustanoveními nařízení (ES) č. 1073/2009. Článek 15 uvedeného nařízení povoluje kabotáž v rámci EU: 1) pro příležitostnou dopravu 2) pro zvláštní linkovou dopravu za předpokladu, že se zakládá na smlouvě uzavřené mezi organizátorem dopravy a dopravcem, a 3) pro linkovou dopravu prováděnou v rámci mezinárodní linkové dopravy s výjimkou dopravy uspokojující dopravní potřeby městského centra nebo aglomerace nebo dopravní potřeby mezi nimi a jejich okolím. Fungování uvedeného nařízení by bylo ovlivněno změnou dvoustranné dohody o silniční dopravě požadovanou Německem, ale vliv by byl dostatečně omezený, pokud by povolení bylo uděleno s výhradou podmínek uvedených výše.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Změna stávající dvoustranné dohody o silniční dopravě mezi Německem a Švýcarskem za účelem povolení kabotáže během provozování mezinárodní osobní autokarové a autobusové dopravy v příslušných příhraničních regionech obou zemí by nebyla neslučitelná s žádnou jinou politikou Unie.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem tohoto návrhu je čl. 2 odst. 1 a článek 91 SFEU.

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

Návrh spadá do výlučné pravomoci Unie.

- **Proporcionalita**

Jediným cílem tohoto návrhu je zmocnit Německo podle čl. 2 odst. 1 SFEU ke změně jeho stávající dvoustranné dohody o silniční dopravě se Švýcarskem za účelem povolení kabotáže během provozování mezinárodní osobní autokarové a autobusové dopravy v příslušných příhraničních oblastech obou zemí. Navrhované rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady proto nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

- **Volba nástroje**

Kabotáž provozovaná v rámci Unie dopravci ze třetích zemí, kteří nejsou držiteli licence Společenství podle nařízení (ES) č. 1073/2009, ovlivňuje fungování vnitřního trhu autokarové a autobusové dopravy, jak stanovil normotvůrce Unie nařízením (ES) č. 1073/2009. Je proto nezbytné, aby zmocnění podle čl. 2 odst. 1 SFEU udělil normotvůrce Unie, a to v souladu s legislativním postupem uvedeným v článku 91 SFEU. Navrhovaný akt, který má povahu individuálního zmocnění, má být přijat v reakci na odpovídající žádost Německa. Měl by proto mít formu rozhodnutí určeného Německu. Navrhované rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady tudíž představuje odpovídající nástroj ke zmocnění Německa, a to v souladu s čl. 2 odst. 1 SFEU, aby jednalo v této záležitosti.

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

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Tento návrh vychází z žádosti Německa a týká se pouze tohoto členského státu. Podobná žádost, která byla obdržena od Itálie, je předmětem souběžného postupu.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tento návrh nemá žádný dopad na rozpočet Unie.

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se Německo zmocňuje ke změně své stávající dvoustranné dohody o silniční dopravě se Švýcarskem za účelem povolení kabotáže v rámci provozování mezinárodní osobní silniční autokarové a autobusové dopravy v příhraničních oblastech mezi oběma zeměmi

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 2 odst. 1 a článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁶,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁷,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu s čl. 20 odst. 1 Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přepravě zboží a cestujících po železnici a silnici⁸ (dále jen „dohoda EU“) není povolena osobní autokarová a autobusová doprava mezi dvěma místy na území téže smluvní strany provozovaná dopravci usazenými na území druhé smluvní strany, známá jako kabotáž.
- (2) V souladu s čl. 20 odst. 2 dohody EU mohou být nadále uplatňována práva kabotáže podle dvoustranných dohod uzavřených mezi členskými státy Unie a Švýcarskem, které byly platné v době uzavření dohody EU, a to ke dni 21. června 1999, pokud nezakládají diskriminaci mezi dopravci usazenými v Unii a nenarušují hospodářskou soutěž. Dvoustranná dohoda o silniční dopravě mezi Německem a Švýcarskem z roku 1953⁹ nepovoluje kabotáž během provozování osobní autokarové a autobusové dopravy mezi oběma zeměmi. Právo provádět kabotáž v důsledku případné změny této dohody proto nepatří mezi práva, na něž se vztahuje čl. 20 odst. 2 dohody EU.
- (3) Mezinárodní závazky, které umožňují dopravcům ze Švýcarska provádět kabotáž v Unii, mohou ovlivnit článek 20 dohody EU v rozsahu, v jakém toto ustanovení kabotáž nepovoluje.

⁶ Úř. věst. C , , s. .

⁷ Úř. věst. C , , s. .

⁸ Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 91.

⁹ Znění lze vyhledat pod číslem „0.741.619.136“ v systematické sbírce švýcarských spolkových právních předpisů.

- (4) Dále podle nařízení (ES) č. 1073/2009¹⁰ mohou kabotáž v Unii za určitých podmínek provádět výlučně dopravci, kteří jsou držiteli licence Společenství. Mezinárodní závazky, které umožňují, aby dopravci ze třetích zemí bez takové licence prováděli činnost uvedeného druhu, mohou mít vliv na uvedené nařízení.
- (5) V důsledku toho tyto závazky spadají do výlučné vnější pravomoci Unie. Členské státy mohou takové závazky sjednat nebo přijmout pouze tehdy, pokud je k tomu zmocní Unie v souladu s čl. 2 odst. 1 SFEU.
- (6) Kabotáž provozovaná v rámci Unie dopravci ze třetích zemí, kteří nejsou držiteli licence Společenství podle nařízení (ES) č. 1073/2009, ovlivňuje fungování vnitřního trhu autokarové a autobusové dopravy, jak stanovil normotvůrce Unie nařízením (ES) č. 1073/2009. Je proto nezbytné, aby zmocnění podle čl. 2 odst. 1 SFEU udělil normotvůrce Unie, a to v souladu s legislativním postupem uvedeným v článku 91 SFEU.
- (7) Dopisem ze dne 11. května 2017 Německo požádalo o zmocnění ze strany Unie ke změně jeho dohody o silniční dopravě se Švýcarskem za účelem povolení kabotáže během provozování osobní autokarové a autobusové dopravy v příslušných příhraničních oblastech obou zemí.
- (8) Kabotáž umožňuje zvětšit využití vozidel, což zvyšuje hospodářskou efektivnost dopravy. Je proto vhodné povolit tyto činnosti v rámci provozování mezinárodní osobní autokarové a autobusové dopravy v příslušných příhraničních oblastech Švýcarska a Německa. To by mohlo dále posílit úzkou integraci těchto příhraničních oblastí.
- (9) Aby bylo zajištěno, že dotčená kabotáž nadměrně nezmění fungování vnitřního trhu autokarové a autobusové dopravy, stanovené v nařízení (ES) č. 1073/2009, mělo by její povolení podléhat podmínkám, že nezakládá diskriminaci mezi dopravci usazenými v Unii a nenarušuje hospodářskou soutěž.
- (10) Z téhož důvodu by kabotáž měla být povolena pouze v příhraničních oblastech Německa v rámci provozování autokarové a autobusové dopravy mezi Německem a Švýcarskem. Za tímto účelem je nezbytné vymezit příhraniční oblasti Německa ve smyslu tohoto rozhodnutí způsobem, který náležitě zohlední fungování nařízení (ES) č. 1073/2009 a zároveň umožní zvýšit efektivnost dotčené dopravy,

PŘIJALY TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Německo se zmocňuje ke změně své stávající dvoustranné dohody o silniční dopravě se Švýcarskem za účelem povolení kabotáže v příslušných příhraničních oblastech Německa a Švýcarska v rámci provozování autokarové a autobusové dopravy mezi oběma zeměmi, pokud mezi dopravci usazenými v Unii nezakládá diskriminaci a nenarušuje hospodářskou soutěž.

Za příhraniční oblasti Německa se ve smyslu prvního pododstavce považují okresy Freiburg a Tübingen v Bádensku-Württembersku a okres Švábsko v Bavorsku.

¹⁰ Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88.

Článek 2

Německo informuje Komisi o změně své dvoustranné dohody o silniční dopravě se Švýcarskem podle článku 1 tohoto rozhodnutí a oznámí jí znění uvedené dohody. Komise o tom informuje Radu a Evropský parlament.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*