

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru — Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru

[COM(2017) 282 final — 2017/0113 (COD)]

(2018/C 129/11)

Spravodajca: **Brian CURTIS**

Konzultácia	Európsky parlament, 15. 6. 2017 Rada Európskej únie, 12. 6. 2017
Právny základ	článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	22. 11. 2017
Prijaté v pléne	6. 12. 2017
Plenárne zasadnutie č.	530
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	121/0/1

1. Závery a odporúčania

Závery

1.1. EHSV víta tento ďalší krok na odstránenie zostávajúcich prekážok účinného a spravodlivého jednotného trhu v odvetví nákladnej cestnej dopravy. V tomto prípade sa smernica, ktorou sa mení a dopĺňa platná smernica, zameriava na uľahčenie čo najlepšieho využívania vozových parkov v celej Európe, predovšetkým počas sezónnych špičiek, a dosahuje minimálnu úroveň liberalizácie. Odstránenie obmedzení používania nákladných vozidiel na vlastný účet je pozitívnym krokom.

1.2. EHSV aj naďalej zastáva názor, že právne predpisy v doprave by bolo vhodnejšie koncipovať ako nariadenia, a nie smernice, pretože smernica poskytuje väčší priestor na rozdielnu interpretáciu a mieru prísnosti jej uplatňovania v členských štátoch. Uznáva však, že táto krátka smernica dosahuje svoje ciele a že v tomto prípade by jej zmena na nariadenie bola neprimeraná.

Odporúčania

1.3. Na zabránenie rastu schránkových firiem EHSV naliehavo žiada, aby sa vo všetkých členských štátoch účinne implementovali opatrenia navrhované na posilnenie nariadenia (ES) č. 1071/2009 a nariadenia (ES) č. 1072/2009 s cieľom odstrániť podvodné schránkové firmy. Výsledky by sa mali dôkladne monitorovať a stať sa súčasťou správy o účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice.

1.4. Aby sa prevádzkovatelia odradili od využívania rozdielov medzi členskými štátmi vo výške správneho poplatku za prihlásenie vozidla do evidencie, uplatniť by sa mali ďalšie opatrenia, ak analýza v období preskúmania ukáže, že sú potrebné, napríklad obmedzenie tej časti vozového parku vo vlastníctve prevádzkovateľa, ktorá môže byť dočasne prevezená na pridružený subjekt v inom členskom štáte.

1.5. Výbor poukazuje na to, že nezákonná kabotáž v cestnej nákladnej doprave zostáva závažným problémom napriek využívaniu stále účinnejších spôsobov jej zisťovania. Je riziko, že toto zisťovanie môže byť sťažené po zavedení opatrení uvedených v návrhu tejto smernice. Preto by sa mohli zaviesť ďalšie požiadavky na zabezpečenie výsledovateľného spojenia medzi firmou a príslušným vozidlom.

2. Úvod

2.1. Táto pozmeňujúca smernica sa predkladá ako súčasť balíka s názvom *Európa v pohybe*, rozsiahleho súboru iniciatív na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, podporu inteligentného výberu cestných poplatkov, zníženie emisií CO₂, znečistenia ovzdušia, dopravného preťaženia a byrokracie pre podniky, na boj proti nelegálnemu zamestnávaniu a zabezpečenie riadnych podmienok a času odpočinku pre pracovníkov.

2.2. Zaoberá sa niektorými otvorenými otázkami liberalizácie používania prenajatých nákladných vozidiel v rámci jednotného trhu. Medzi členskými štátmi naďalej existujú rozdielne pravidlá a predpisy. Tento problém sa prvýkrát riešil v roku 1984 ⁽¹⁾. Následná homogenizácia sa uskutočnila v smernici z roku 2006 ⁽²⁾. Dokonca aj po transpozícii tejto pozmeňujúcej smernice zostane však v mnohých členských štátoch v platnosti rad obmedzení.

2.3. Tento pozmeňujúci a doplnujúci návrh sa zaoberá hlavne želaním prevádzkovateľov presúvať svoj vozový park po celej EÚ tam, kde je po ňom najväčší dopyt. V súčasnosti je táto možnosť limitovaná obmedzeniami v právnych predpisoch členských štátov a uplatňovaním pravidiel a prevádzkových požiadaviek (tzv. *soft law*).

2.4. Na jednej strane prevádzkovatelia tvrdia, že táto situácia bráni efektívnemu využívaniu vozových parkov v Európe. Na druhej strane sú odborové zväzy znepokojené tým, že návrh bude ďalej oslabovať zásadné prepojenie medzi prevádzkovateľom a jeho aktívami a zníži kontrolu a presadzovaciu kapacitu členských štátov, pokiaľ ide o skutočný charakter prevádzkovateľov, ktorí sú evidovaní na ich území. Samotné členské štáty nemajú jednotný prístup k tejto otázke, pričom malá skupina tvrdí, že *status quo* by sa mal zachovať.

2.5. Okrem toho sa vlády niektorých členských štátov obávajú straty príjmov, ak budú vozidlá zapísané do evidencie v jednom členskom štáte, ale prevádzkované v inom. Napríklad výška správneho poplatku za ťažké nákladné vozidlá sa pohybuje v rozmedzí približne od 500 EUR za vozidlo v Lotyšsku po skoro 5 000 EUR v Írsku ⁽³⁾.

2.6. V predchádzajúcich stanoviskách o doprave ⁽⁴⁾ EHSV uviedol, že v záujme zmenšenia rozdielov v interpretácii a prísnosti uplatňovania smerníc v členských štátoch, by mal EHSV podporiť prechod od smernice k nariadeniu. Výbor sa domnieva, že ide o stále platnú zásadu, ale uznáva, že v tomto prípade by úplné prepracovanie smernice na nariadenia bolo neprimerané. Konštatuje tiež, že aj keď právna forma smernice poskytuje členským štátom väčšiu flexibilitu transpozície a presadzovania, je pravdepodobnejšie, že by mohla viesť k ustavičným nezrovnalostiam a rozdielom v interpretácii medzi členskými štátmi.

3. Zhrnutie oznámenia Komisie

3.1. V nadväznosti na rozsiahle preskúmania, konzultácie a analýzy vykonané Komisiou sa v tomto návrhu predkladajú pozmeňovacie návrhy k smernici z roku 2006. V tejto smernici sa členským štátom povoľuje obmedziť používanie prenajatých vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vozidla nad šesť ton na prepravu na vlastný účet a zároveň sa v nej povoľuje obmedziť používanie nákladných vozidiel prenajatých v inom členskom štáte než v tom, v ktorom má sídlo podnik, ktorý vozidlo prenájma.

3.2. Navrhovanými zmenami, ktoré prehĺbia a posilnia vnútorný trh, sa odstraňuje možnosť obmedziť používanie všetkých 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 pokazené alebo poškodené vozidlá. Členské štáty s voľnejšími režimami (ako je Belgicko, Česká republika, Estónsko a Švédsko) by mali mať možnosť zachovať tieto režimy.

3.3. Obdobie štyroch mesiacov bolo zvolené s cieľom predísť možnému skresleniu príjmov vzhľadom na značné rozdiely medzi členskými štátmi v zdaňovaní cestných vozidiel.

⁽¹⁾ Smernica 84/647/EHS.

⁽²⁾ Smernica 90/398/EHS; smernica 2006/1/ES.

⁽³⁾ Záverečná správa hodnotenia *ex post* smernice 2006/1/ES, január 2016.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 34, 2.2.2017, s. 176.

3.4. Návrh by mal zaistiť rovnaký prístup pre dopravcov v rámci celej EÚ na trh s prenájatými vozidlami a poskytnúť jednotný regulačný rámec, ktorý dopravcom umožní dosiahnuť vyššiu efektívnosť. Ďalšou výhodou by mohlo byť zvýšenie bezpečnosti a menšie znečistenie, pretože prenášané vozidlá sú zvyčajne novšie.

3.5. Správu o vykonávaní týchto zmien predloží Komisia do piatich rokov. Táto správa by mohla byť základom prijatia ďalších opatrení.

4. Všeobecné pripomienky

4.1. Výbor víta zámery obsiahnuté v tejto smernici, ktoré sú ďalším krokom na odstránenie zostávajúcich prekážok účinného a spravodlivého jednotného trhu v odvetví nákladnej cestnej dopravy. V tomto prípade sa smernica, ktorou sa mení a dopĺňa platná smernica, zameriava na uľahčenie čo najlepšieho využívania vozových parkov v celej Európe, predovšetkým počas sezónnych špičiek, a dosahuje minimálnu úroveň liberalizácie. Odstránenie obmedzení používania nákladných vozidiel na vlastný účet je pozitívnym krokom.

4.2. EHSV aj naďalej zastáva názor, že právne predpisy v doprave by bolo vhodnejšie koncipovať ako nariadenia, a nie smernice, pretože smernica poskytuje väčší priestor na rozdielnu interpretáciu a mieru prísnosti jej uplatňovania v členských štátoch. Uznáva však, že táto krátka smernica dosahuje svoje ciele a že v tomto prípade by jej zmena na nariadenie bola neprimeraná.

4.3. Výbor by však chcel vyjadriť určité výhrady v súvislosti s možnými následkami. Tie možno rozdeliť do dvoch skupín. Jedna sa týka zvýšenia počtu schránkových spoločností, druhá možnosť, že prevádzkovatelia budú vykonávať nezákonnú kabotáž bez toho, aby boli odhalení. Tieto sú bližšie vysvetlené v ďalšom texte.

5. Konkrétne pripomienky

5.1. Všetky druhy úžitkových vozidiel sú drahé aktíva a lízingové spoločnosti ich dopravcom poskytujú v čoraz väčšej miere. Ak sa má maximalizovať efektívnosť dopravných služieb, musí dostupnosť vozidiel zodpovedať dopytu. Tento závisí od sezóny, ale je tiež geograficky variabilný, napríklad dopyt v poľnohospodárskej výrobe a cestovnom ruchu. Na zachovanie prevádzkových noriem, požiadaviek na bezpečnosť a pracovných podmienok pre vodičov je dôležité, aby dopravcovia mali v krajine prevádzky aktíva a infraštruktúru priamej podpory.

5.2. Schránkové firmy sú subjekty so sídlom v niektorom členskom štáte EÚ, v ktorom nevykonávajú žiadne hospodárske činnosti (alebo len málo hospodárskych činností) s cieľom zaplatiť nižšie dane, mzdy atď. Tieto firmy majú len malú, ak vôbec majú nejakú miestnu podpornú infraštruktúru, vytvárajú nespravodlivé konkurenčné situácie a tiež môžu vykorisťovať svojich pracovníkov.

5.3. Problém, ktorý takéto spoločnosti predstavujú, bol uznaný v iných častiach balíka mobility a boli navrhnuté opatrenia⁽⁵⁾ s cieľom riešiť tento problém. EHSV uznáva, že riešenie otázky schránkových firiem nie je priamo v pôsobnosti tejto pozmeňujúcej smernice, ale vyjadruje znepokojenie nad tým, že to môže uľahčiť ich rast a prevádzku. Preto naliehavo žiada, aby opatrenia navrhované na posilnenie nariadenia (ES) č. 1071/2009 a nariadenia (ES) č. 1072/2009 s cieľom odstrániť podvodné schránkové firmy boli účinne implementované vo všetkých členských štátoch. Výsledky by sa mali dôkladne monitorovať a stať sa súčasťou správy o účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice.

5.4. Tieto opatrenia by však nevyriešili problém s dopravcami, ktorí profitujú z nižších správnych poplatkov za prihlasovanie vozidiel do evidencie v niektorých členských štátoch. Pri štvormesačnom období prevádzky, ktoré je povolené v inom členskom štáte, nie je vylúčené, že dopravcovia by mohli vozidlá rotovať medzi krajinami s cieľom obísť toto obmedzenie.

5.5. Zdá sa, že takáto obava je z teoretického hľadiska odôvodnená, hoci potrebné prípravy by boli z logistického hľadiska zložité. Obdobie preskúmania ukáže, či sa táto medzera naozaj využíva. V tomto prípade výbor navrhuje, aby štvormesačné obmedzenie doplnili ďalšie opatrenia, napríklad obmedzenie na určitú časť flotily vo vlastníctve dopravcu, ktorá môže byť prevedená na pridružený subjekt v inom členskom štáte.

⁽⁵⁾ COM(2017) 281 final, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví.

5.6. Výbor má tiež určité obavy týkajúce sa možnosti uľahčenia nezákonnej kabotáže. Kabotáž je preprava tovaru za poplatok alebo úhradu vykonávaná v jednom členskom štáte vozidlom patriacim dopravcovi, ktorý v ňom nemá sídlo, a je zapísané v evidencii v inom členskom štáte. (Nákladný dopravca so štandardnou medzinárodnou licenciou má povolenie Spoločenstva vykonať len tri kabotáže počas siedmych dní v hostiteľskom členskom štáte. Tieto aktivity musia byť pokračovaním prepravy tovaru prepravovaného z určitého členského štátu do hostiteľského členského štátu.) Na dokonale konkurenčnom vnútornom trhu by obmedzujúce pravidlá samozrejme neboli potrebné, ale tento cieľ zostáva len túžbou. Zrušenie obmedzení používania prenájatých vozidiel by dopravcom podstatne uľahčilo trvalé vykonávanie (nezákonnej) kabotáže tým, že by jednoducho prenájali vozidlá zapísané v evidencii v tom členskom štáte, v ktorom majú záujem o vykonávanie tohto druhu činnosti.

5.7. Ako preventívne opatrenie výbor odporúča zvážiť niekoľko požiadaviek na konsolidáciu a zabezpečenie výsledovateľného prepojenia medzi spoločnosťou a vozidlom. Tieto požiadavky by mali zahŕňať:

- v štátnych elektronických registroch povinné vyhlásenie o evidenčnom čísle vozidla pre všetky vozidlá prevádzkované dopravcom,
- prístup inšpektorátov dopravy k štátnym elektronickým registrom v reálnom čase počas cestných a podnikových kontrol,
- zaradenie porušenia smernice o prenájatých vozidlách do tzv. „zoznamu kategorizácie porušení vedúcich k strate bezúhonnosti“.

V Bruseli 6. decembra 2017

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS
