



Evropský hospodářský a sociální výbor

TEN/575
**Vnitřní trh mezinárodní
nákladní silniční dopravy**

V Bruselu dne 17. září 2015

STANOVISKO

Evropského hospodářského a sociálního výboru
k tématu

Vnitřní trh mezinárodní nákladní silniční dopravy – sociální dumping a kabotáž
(průzkumné stanovisko na žádost lucemburského předsednictví)

Zpravodajové: **Stefan Back** a **Raymond Hencks**

Dne 6. července 2015 se budoucí lucemburské předsednictví Rady EU, v souladu s článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodlo požádat Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování stanoviska k tématu

Vnitřní trh mezinárodní nákladní silniční dopravy – sociální dumping a kabotáž
(průzkumné stanovisko).

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 31. srpna 2015.

Na 510. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 16. a 17. září 2015 (jednání dne 17. září 2015), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 170 hlasy pro, 3 hlasy byly proti a 5 členů se zdrželo hlasování.

*

* *

1. Závěry a doporučení

- 1.1 EHSV znovu vyslovuje podporu záměru Junckerovy Komise bojovat proti sociálnímu dumpingu, kterou vyjádřil ve svém stanovisku z roku 2015 Plán jednotného evropského dopravního prostoru. Opakuje i svou výzvu Komisi, aby navrhla preventivní opatření¹.
- 1.2 EHSV bere s uspokojením na vědomí, že lucemburské předsednictví Rady podpořilo iniciativy Komise v oblasti boje proti všem formám sociálního dumpingu, např. těch spojených s nehlášenou prací².
- 1.3 EHSV vyjadřuje politování nad tím, že rozsáhle používaný pojem sociální dumping není definován. Pro účely tohoto stanoviska považuje EHSV za sociální dumping postupy, které se snaží obejít nebo porušují předpisy upravující sociální oblast a přístup na trh (společnosti s fiktivním sídlem na bázi „poštovní schránky“) s cílem získat konkurenční výhody. Toto stanovisko se zaměří na způsoby řešení takového jednání.
- 1.4 EHSV vítá plány Komise:
 - zjednodušit a vyjasnit nařízení EU o výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě a o přístupu na trh mezinárodní silniční nákladní přepravy, zejména v oblasti kabotáže, s cílem usnadnit jejich uplatňování;

¹ [Úř. věst. C 291, 4.9.2015, s. 14–20.](#)

² Program lucemburského předsednictví, s. 12.

- zpřísnit kritéria pro zakládání společností, aby se zabránilo nekalému využívání společností s fiktivním sídlem na bázi „poštovní schránky“;
 - vypracovat balíček opatření v oblasti mobility pracovních sil s cílem usnadnit volný pohyb pracovníků a zlepšit schopnost členských států bojovat proti sociálnímu dumpingu, podvodům a zneužívání při vysílání pracovníků a získávání přístupu k sociálnímu zabezpečení.
- 1.5 EHSV opakuje, že podporuje návrh Komise na vytvoření Evropské platformy pro posílení spolupráce při předcházení nehlášené práci a odrazování od ní, a vyzývá Radu a Evropský parlament, aby tento návrh přijaly co nejdříve³.
- 1.6 EHSV je přesvědčen, že existuje naléhavá potřeba opatření na úrovni EU, aby se zabránilo roztržitému vnitřnímu trhu silniční dopravy přijímáním jednostranných vnitrostátních opatření proti sociálnímu dumpingu. Úspěšná opatření na úrovni EU mohou vytvořit příznivé podmínky pro další otevření trhu⁴.
- 1.7 EHSV žádá Komisi a členské státy, které především jsou odpovědné za vymáhání legislativy v silniční dopravě i v sociální oblasti, aby se přednostně věnovaly následujícím prvkům:
- zajistit plnou spolupráci orgánů dozoru nad trhem práce a nad silniční dopravou v členských státech EU;
 - konsolidovat údaje ve vnitrostátních elektronických rejstřících podniků silniční dopravy (viz nařízení (ES) č. 1071/2009, článek 16) se sociálními a pracovními záznamy profesionálních řidičů, a tak zlepšit přeshraniční prosazování legislativy a bojovat proti zneužívání a podvodům;
 - bezodkladně provést vzájemné propojení rejstříků členských států za využití Evropského rejstříku podniků silniční dopravy, jež mělo být provedeno v prosinci 2012. Přinese to zlepšení přeshraničního vymáhání legislativy a spolupráce mezi členskými státy. V této souvislosti je možné zvážit využití systému pro výměnu informací o vnitřním trhu⁵;
 - plně prosazovat v odvětví silniční dopravy povinná minima uložená nařízením (ES) č. 593/2008 (nařízení Řím I), směrnicí 96/71/ES o vysílání pracovníků a směrnicí 2014/67/EU o jejím prosazování. EHSV poukazuje na záměr Komise posoudit směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU s cílem zjistit, zda jsou nezbytné pokyny či další opatření pro zajištění účinnosti a právní jistoty při provádění v odvětví silniční dopravy.
- 1.8 EHSV zdůrazňuje, že posílená kontrola dodržování legislativy nesmí přinést nepřiměřené požadavky, které by bránily běžné hospodářské soutěži mezi evropskými dopravními společnostmi a dokončení vnitřního trhu v odvětví silniční dopravy.

³ [Úř. věst. C 458, 19.12.2014, s. 43–51.](#)

⁴ EHSV v této souvislosti odkazuje na posouzení, které provedla Komise ve své zprávě z roku 2014 „O situaci na trhu silniční dopravy v EU“ (COM(2014) 222 final).

⁵ Nařízení (EU) č. 1024/2012.

- 1.9 EHSV rovněž doporučuje, aby Komise při navrhování zjednodušení ustanovení týkajících se přístupu na trh včetně kabotáže zvažila možnost harmonizace pravidel silniční nákladní dopravy a pravidel dočasného poskytování služeb obecně, přičemž je třeba mít na paměti specifickou povahu odvětví dopravy. Zjednodušení pravidel týkajících se přístupu na trh by vytvořilo základ pro jednotnější vymáhání legislativy a posílení kultury dodržování pravidel, což by omezilo možnosti uplatňovat sociální dumping. Toto zjednodušení by mělo být úzce propojeno s důsledným prosazováním dohodnutých opatření zamezujících sociálnímu dumpingu.
- 1.10 EHSV žádá Komisi a členské státy, aby podporovaly výměnu informací a osvědčených postupů v oblasti účinného prosazování legislativy bránící zneužívání a sociálnímu dumpingu. Za tímto účelem bude uspořádána konference EU na vysoké úrovni, na níž budou představeny a sdíleny osvědčené postupy.
- 1.11 EHSV žádá Komisi, aby vyzvala členské státy k zapojení do projektů podněcujících a motivujících podniky k dodržování předpisů prostřednictvím efektivních a funkčních systémů hodnocení rizika.

2. Situace v odvětví a na trhu

- 2.1 Silniční nákladní doprava je hnací silou evropské ekonomiky. Připadá na ni 73 % vnitrozemské nákladní dopravy. Nákladní doprava představuje téměř 2 % evropského HDP. Podíl mezinárodní dopravy se mezi lety 2004 a 2012 mírně zvýšil – z 30 % na 33 %. Počet kabotážních přeprav se zvýšil o 50 %, avšak podíl kabotáže na trhu zůstává nízký (pouze 5 %). Mezi lety 2005 a 2012 poklesla vnitrostátní nákladní přeprava o 9,1 %, přičemž třetizemní (cross-trade) přeprava byla nejrychleji rostoucím segmentem trhu silniční nákladní přepravy (80% nárůst mezi lety 2004 a 2012)⁶.
- 2.2 Jen v samotném roce 2013 vzrostl počet kabotážních přeprav o 20 %. Největší část kabotážních přeprav probíhá v západní Evropě. 86 % všech kabotážních přeprav tedy probíhá v Německu, Francii, Itálii, Spojeném království, Belgii a Švédsku⁷. Podle studie⁸ vypracované pro Evropskou komisi zajišťují většinu vnitrostátní dopravy domácí dopravci se sídlem v daném členském státě.

⁶ „Employment Conditions in the International Road Haulage Sector“, studie pro Výbor pro zaměstnanost a sociální věci Evropského parlamentu, 2015.

⁷ Tamtéž.

⁸ „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union“, AECOM, 2014.

- 2.3 Zpráva Evropské komise o stavu trhu uveřejněná v roce 2014 uvádí, že celkově vzato se mzdy, absolutní úrovně nákladů práce a jiné složky odměn v celé EU sblíží⁹. Přetrvávající rozdíly údajně odpovídají obecným rozdílům v úrovni mezd mezi zeměmi EU-12 (EU-13) a EU-15. (Zeměmi EU-15 se míní státy, které se připojily k EU před rokem 2004. Zeměmi EU-12 nebo EU-13 se míní státy, které se připojily k EU roku 2004 a později.)
- 2.4 Na tyto rozdíly je třeba pohlížet ve specifickém kontextu odvětví silniční nákladní přepravy, které se vyznačuje vysokou mobilitu pracovní síly a intenzivní přeshraniční činností. Ačkoli jsou tyto rozdíly ve mzdách na vnitřním trhu jako celku nevyhnutelné, jsou-li využívány způsobem, který obchází nebo porušuje předpisy, mohou ovlivnit podmínky hospodářské soutěže v tomto odvětví i situaci řidičů, jak popisuje část uvedená níže¹⁰.
- 2.5 Je skutečností, že odvětví silniční nákladní dopravy čelí řadě dalších výzev. Trpí nedostatkem kvalifikovaných řidičů a je nadále nepřitažlivé pro mládež a ženy, zejména pro obtížné pracovní podmínky, nedostatečné odměňování, chybějící vyhlídky kariérního růstu a neuspokojivé možnosti sladění pracovního a soukromého života¹¹. Toto stanovisko se zaměřuje na sociální dumping v tomto odvětví, je však zřejmé, že také pokrok v odstraňování výše uvedených nedostatků by mohl kladně přispět k potlačení sociálního dumpingu.

3. Předpisy EU platné pro silniční nákladní přepravu

- 3.1 Následující právní předpisy a judikatura EU jsou pro toto stanovisko zvláště relevantní.
- a. Přístup k povolání a přístup na trh:
- nařízení (ES) č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě;
 - nařízení (ES) č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.
- b. Předpisy v sociální oblasti specifické pro silniční dopravu:
- směrnice 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě;
 - nařízení (ES) č. 561/2006, které pojednává o době řízení, přestávkách v řízení a dobách odpočinku v silniční dopravě.

⁹ Zpráva Evropské komise „O situaci na trhu silniční dopravy v EU“, COM(2014) 222 final.

¹⁰ Zpráva Evropské komise „O situaci na trhu silniční dopravy v EU“, COM(2014) 222 final, oddíl 3.2.

¹¹ „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union“, AECOM, 2014.

- c. Další relevantní právní předpisy EU (sociální atd.), upravující všechna průmyslová odvětví:
- nařízení (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I);
 - rozsudky Soudního dvora EU ve věci *Koelzsch* (z 15. března 2011) a ve věci *Voogsgeerd* (15. prosince 2011), které objasňují aplikaci nařízení Řím I v specifických podmínkách silniční dopravy;
 - nařízení (ES) č. 883/2004 o koordinaci systémů sociálního zabezpečení a nařízení (ES) č. 987/2009, kterým se k němu stanoví prováděcí pravidla;
 - směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb;
 - směrnice 2014/67/ES o prosazování směrnice o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb.
- 3.2 Směrnice o vysílání pracovníků a směrnice o jejím prosazování je rozhodná ve všech případech splňujících všechny podmínky stanovené ve směrnici o vysílání pracovníků. Směrnice jsou tedy rozhodné jen v případech dočasného vyslání mimo zemi, kde řidič obvykle pracuje. V případech, kdy je rozhodná směrnice o vysílání pracovníků, zaručuje minimální mzdu a určitá další sociální opatření členského státu, v němž je práce vykonávána. V jiných případech se rozhodné právo řídí smlouvou a nařízením Řím I o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (nařízení (ES) č. 593/2008). Nařízení Řím I upřednostňuje povinné pracovní předpisy platné v zemi, kde obvykle bude přeprava probíhat nebo ze které bude přeprava zahájena, a to bez ohledu na domovský stát zaměstnance nebo právo zvolené v pracovní smlouvě. Odkazuje se na rozhodnutí Soudního dvora EU citované výše v odstavci 3.1.
- 3.3 V řadě situací bude obtížné prokázat, že nařízení Řím I nebo směrnice o vysílání pracovníků zajišťuje přednost jiných ustanovení před právem domovské země nebo smluvně určeným právem. Při stanovení rozhodného práva pak donucovací orgány zváží všechny relevantní okolnosti včetně požadavku na skutečnou vazbu k domovské zemi, má-li být její právo rozhodné.
- 3.4 EHSV připomíná, že směrnice o vysílání pracovníků 96/71/ES byla v odvětví silniční dopravy uplatňována různými způsoby. Je tedy důležité kontrolovat provádění této směrnice a prosazování směrnice 2014/67/EU v kontextu plánovaného balíčku opatření v oblasti mobility pracovníků, aby bylo zajištěno jednotné a účinné vymáhání předpisů.
- 3.5 Jak již bylo zdůrazněno, zejména pravidla pro přístup na trh v odvětví silniční dopravy včetně kabotáže jsou nejasná a složitá a jsou vykládána a prováděna v různých členských státech. Tím vzniká právní nejistota všech zúčastněných stran a komplikuje se kontrola dodržování předpisů.

3.6 Výše uvedené problémy v provádění společně se snahou zabývat se naléhavým tématem sociálního dumpingu vedly k situaci, kdy řada členských států přijala vnitrostátní legislativu k řešení problematiky mezd a sociálních norem. Taková opatření již působí problémy řádnému fungování vnitřního trhu, například v oblasti minimálních mezd v členských státech a pravidel o dobách řízení a odpočinku¹².

4. **Problém a jeho dopady na zúčastněné strany**

4.1 Toto průzkumné stanovisko se zabývá sociálním dumpingem a kabotáží v silniční nákladní dopravě. Pro západoevropské dopravce představují náklady na pracovní sílu zdaleka největší část provozních nákladů. Naproti tomu pro dopravce sídlící ve střední a východní Evropě jsou největší nákladovou položkou pohonné hmoty. Rozdílná nákladová struktura může také umožnit intenzivnější investice. V této souvislosti mají někteří dopravci ze zemí EU-15 konkurenční nevýhodu a snaží se využívat levné pracovní síly. K tomu v některých případech dopravci ze zemí EU-15 i EU-13 využívají prostředky, jimiž obcházejí nebo porušují právní předpisy EU nebo vnitrostátní právní předpisy (jedná se o nařízení (ES) č. 1071/2009, směrnici 96/71/ES, systémy sídla na bázi „poštovní schránky“ atd.). Mezery v právních předpisech a mobilní povaha přepravních činností mohou komplikovat odhalování nelegálních systémů. Jak připomíná odstavec 4.6 níže, lze také náklady na pracovní síly snížit naprosto legálním způsobem. I za těchto okolností je to však často zdrojem napětí.

4.2 **Postupy sociálního dumpingu mají negativní dopad** zejména na provozovatele silniční nákladní přepravy nevyužívající takové postupy a na profesionální řidiče, což platí přinejmenším v zemích EU-15. Poškozuje to také pověst seriózních subjektů, jež jsou vystaveny negativním účinkům těch jednostranných opatření, jež připomíná odstavec 3.6 výše. Z toho důvodu hodlá Evropská komise v roce 2016 předložit návrhy řešení problému sociálního dumpingu v silniční dopravě. Bez řádné a důkladné analýzy trhu silniční nákladní přepravy však lze jen stěží očekávat vhodný návrh. Data na úrovni členských států jsou již k dispozici ve vnitrostátních elektronických rejstřících podniků silniční dopravy. Na úrovni EU měla být data k dispozici v evropském rejstříku podniků silniční dopravy (ERRU), který měl nejpozději v prosinci 2012 propojit rejstříky členských států a umožnit výměnu údajů o pověsti podniků, jak stanovilo nařízení (ES) č. 1071/2009. Tento rejstřík nebyl dosud realizován. EHSV nad tím vyjadřuje politování a domnívá se, že tento nedostatek má negativní účinky na kontrolu dodržování předpisů.

12

Tisková zpráva Komise z 19. května 2015 a článek Financial Times z 19. května 2015 „Protests from Road haulage industry forces Brussels to act“. Viz také informační bulletin GŘ MOVE (183. vydání, 12.9.2014) a odpovědi Komise na otázky Evropského parlamentu E – 006597 – 14 a E – 007161 – 14.

4.3 Co se týče **profesionálních řidičů**, týkají se protiprávní praktiky zejména těchto aspektů:

- mzda: ačkoli je odměňování řidiče podle podmínek jeho domovské země (zásada „země původu“) naprosto normální a přijatelné, jsou-li splněny právní podmínky, existují případy (zejména v kabotáži), kdy se tohoto principu využívá nepatřičně, v rozporu se směrnicí o vysílání pracovníků nebo nařízením Řím I;
- pracovní podmínky: nevhodné plánování denního nasazení řidiče, které vede k překračování doby řízení, odměňování pouze za dobu řízení, nikoliv za jiné činnosti v pracovní době, jako je nakládka a vykládka;
- sociální zabezpečení: neplacení příspěvků na sociální zabezpečení ze strany zaměstnavatele, což má kritický vliv na práva a nároky řidičů a jejich rodin;
- zdravotní pojištění: společnost účtuje řidiči zdravotní pojištění nebo zdravotní péči atd.

4.4 Řada podniků vyvinula komplexní a nejednoznačné systémy zaměstnávání, přičemž tyto podniky využívají přeshraniční a silně mobilní povahu odvětví. Uchylují se k využívání agentur, společností zajišťujících posádky nebo fiktivních společností (se sídlem na bázi „poštovní schránky“) v členských státech s nízkou ochranou a nenáročnými pracovními a sociálními normami. V závislosti na okolnostech mohou být takové systémy na hranici zákonnosti nebo nezákonné, zejména tam, kde je jen fiktivní vazba mezi pracovní smlouvou a zemí s nízkou úrovní mezd a nízkými sociálními standardy.

4.5 Komplikovanost těchto systémů zaměstnávání v silniční dopravě vede k tomu, že je obtížné najít příslušný podnik a pohnat ho k odpovědnosti, např. u nároků vyplývajících z nevyplacených mezd nebo sociálního zabezpečení. Na druhé straně toto pochybné zaměstnávání vede k tomu, že nerezidentní řidiči – natož řidiči ze třetích zemí – daleko obtížněji chápou, uplatňují a užívají svá práva a nároky.

4.6 Příklady postupů, jež mohou být protiprávní:

- přeprava prostřednictvím společností s fiktivním sídlem na bázi „poštovní schránky“ – je zakázána od roku 2011, kdy bylo přijato a vstoupilo v platnost nařízení (ES) č. 1071/2009 stanovující, že právo založit podnik v členském státě vzniká a trvá pouze tehdy, pokud je v něm podnik „řádne a trvale usazen“;
- použití platových a pracovních podmínek domovské země, a nikoli povinných pravidel země, v níž nebo z níž řidič obvykle vykonává činnost – pokud je v rozporu se směrnicí o vysílání pracovníků a nařízením Řím I (s rozhodnutím Soudního dvora ve věci *Koelzsch*), jak je vysvětleno v části 3 výše;
- odměňování za ujetý kilometr – to je v rozporu s nařízením (ES) č. 561/2006, které zakazuje tento typ mzdy, protože představuje riziko pro bezpečnost silničního provozu;
- měsíce života strávené v kamionu nebo jeho blízkosti, s omezeným nebo vůbec žádným přístupem k hygienickému zařízení, teplému jídlu atd. – to je v rozporu s Listinou základních práv Evropské unie, jejíž článek 31 stanoví, že „každý pracovník má právo na pracovní podmínky respektující jeho zdraví, bezpečnost a důstojnost“.

Je nesporné, že budou existovat také situace, kdy lze náklady snížit naprosto legální cestou, například založením dceřiné společnosti nebo využitím služeb nezávislé společnosti zajišťující posádky.

- 4.7 Kabotáž je definována jako vnitrostátní přeprava zboží dočasně provozovaná nerezidentními dopravci v hostitelském členském státě. „Dočasnost“ je definována v nařízení (ES) č. 1072/2009 jako tři kabotážní přepravy v období do sedmi dnů po mezinárodní přepravě do hostitelské země. Prosazování práva a kontrola kabotáže jsou obtížné také proto, že nařízení o přístupu na trh prosazování nijak neusnadňuje. Zakazuje donucovacím orgánům, aby požadovaly doplňující dokumenty za účelem kontroly dodržování pravidel kabotáže. Kromě toho jsou sama pravidla v řadě bodů nejasná a jsou v jednotlivých členských státech rozdílně chápána. Tak je tomu například, pokud se jedná o definici cesty. To vedlo k nízké míře kontrol jak na silnicích, tak v prostorách společností.
- 4.8 EHSV zastává mínění, že odlišná nákladová struktura v EU-13 bude pro společnosti přitažlivá. To samo o sobě nepředstavuje z hlediska vnitřního trhu problém. Je však třeba podotknout, že pokud činnosti vykazované společností v EU-13 se ve skutečnosti zakládají na společnosti se sídlem na bázi „poštovní schránky“, která v zemích EU-13 neprovádí žádné skutečné činnosti, může se jednat o případ sociálního dumpingu. V roce 2013, když Evropská komise plánovala uvolnění pravidel kabotáže, upozornili evropští sociální partneři v silniční dopravě, tedy ETF a IRU, že trh není připraven na úplné otevření domácí nákladní přepravy hospodářské soutěži, a to právě z důvodů sociálních a daňových rozdílů mezi státy EU¹³. IRU a ETF požadovaly, aby tato pravidla zůstala beze změn, ale byla efektivněji vymáhána.
- 4.9 EHSV rovněž upozorňuje na nutnost zajistit, aby řidiči ze třetích zemí zaměstnaní společnostmi v EU byli přijímáni za plného dodržení platných pravidel týkajících se přistěhovalectví, pracovali v podmínkách, které respektují povinné právní předpisy, a byli držiteli řídicího oprávnění vyžadovaného podle legislativy EU.
- 4.10 V této souvislosti je třeba posuzovat současné zaměření Komise na sociální dumping, jak je uvedeno v politických prioritách předsedy Junckera a v pracovním programu Komise na rok 2015 a jak uvedla Rada mj. v programu lucemburského předsednictví Rady.

Kromě dosud projednávaného návrhu platformy pro boj proti nehlášené práci a sociálnímu dumpingu Komise oznámila dvě významné iniciativy:

- přezkum legislativy v silniční dopravě, který ujasní předpisy o podnicích a kabotáži a usnadní kontroly;
- balíček opatření v oblasti mobility pracovních sil, který zamezí obcházení a zneužívání.

13

„Social Sector Partners Proposal for a Policy Package for the Next Revision of the EU Regulations 1071/2009 on Access to Profession and 1072/2009 on Access to the Road Haulage Market“, 2013.

Úspěch těchto iniciativ má zásadní význam pro to, aby se zabránilo roztržitému vnitřnímu trhu v oblasti dopravy prostřednictvím vnitrostátních prováděcích opatření a aby se vytvořily podmínky pro další otevírání trhu v tomto odvětví.

- 4.11 EHSV navrhuje, aby byla zvažena možnost zjednodušení přístupu na trh kabotáže tím, že by se zavedlo obdobné pravidlo, jako je pravidlo obecně platné pro přeshraniční poskytování služeb. To znamená jednoznačně podmínit právo poskytovat kabotážní služby jejich dočasnou povahou. Tím by se předešlo nekonečnému a systematickému hromadění sedmidenních kabotážních období, jež se nyní jeví jako možné, a upřesnilo by se, kdy vzniká povinnost založit podnik v hostitelské zemi. Zamezilo by to také existujícím diskrepancím ve výkladu značně podrobných, ale nejednoznačných ustanovení nynějších pravidel.

V Bruselu dne 17. září 2015

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru

Henri Malosse
