



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. gruodžio 8 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0113(COD)

13531/21
ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMO PROJEKTAS

Dalykas: EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais

- Tarybos motyvų pareiškimo projektas

I. IVADAS

1. 2017 m. birželio 1 d. Europos Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikė pirmiau nurodytą pasiūlymą kaip pirmojo judumo dokumentų rinkinio dalį.
2. Šiuo pasiūlymu iš dalies keičiama Direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais¹, siekiant išplėsti išnuomotų krovinių transporto priemonių patekimą į rinką ir supaprastinti taisykles.
3. Europos Parlamentas per savo 8-ąją kadenciją atsakingu komitetu paskyrė Transporto ir turizmo (TRAN) komitetą. TRAN komitetas paskyrė Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) pranešėja ir 2018 m. gegužės 24 d. balsavo dėl jos pranešimo. 2019 m. sausio 15 d. Europos Parlamentas priėmė poziciją per pirmąjį svarstymą, kurioje išdėstyta 15 pakeitimų².
4. Per 9-ąją kadenciją TRAN komitetas patvirtino tą pačią pranešėją ir 2019 m. rugsėjo 24 d. nusprendė pradėti neformalius politinius trilogus, remiantis pozicija per pirmąjį svarstymą.
5. Taryboje Sausumos transporto darbo grupė darbą pradėjo 2017 m. birželio 1 d. 2017 m. birželio 13 d. darbo grupė išnagrinėjo poveikio vertinimą. Delegacijos pripažino tikėtiną teigiamą poveikį išnuomotų transporto priemonių skverbimuisi į rinką, tačiau kelios delegacijos pabrėžė, kad galima neigiamą poveikį reikia papildomai išanalizuoti. Šie susirūpinimą keliantys klausimai susiję su galima mokesčių bazės erozija ir galimybe kontroliuoti, ryšium su tada išliekančiais apribojimais dėl išnuomotų transporto priemonių naudojimo ir su kabotažo operacijomis. Argumentas, kad veiksmingesnė išnuomotų transporto priemonių rinką neabejotinai turės teigiamo poveikio aplinkai, kai kurių delegacijų neįtikino.
6. 2017 m. gruodžio 5 d. Taryba (Transportas, telekomunikacijos ir energetika), remdamasi pažangos ataskaita, pasikeitė nuomonėmis dėl pasiūlymo pirmą kartą³.

¹ OL L 33, 2006 2 4, p. 82.

² Žr. dok. ST 5386/19.

³ Žr. dok. ST 14841/17.

7. Po 2018–2021 m. vykusio tolesnio darbo įvairiais lygiais Taryba 2021 m. birželio 3 d. susitarė dėl bendro požiūrio⁴.
8. 2021 m. liepos–spalio mėn. vyko Europos Parlamento, Tarybos ir tarpininkės vaidmenį atlikusios Komisijos derybos siekiant susitarti dėl pasiūlymo. 2021 m. spalio 26 d. derybininkai preliminariai susitarė dėl kompromisinio teksto, kurį 2021 m. lapkričio 12 d. išnagrinėjo ir patvirtino Nuolatinių atstovų komitetas⁵.
9. Dirbdama prie šio pasiūlymo Taryba atsižvelgė į 2017 m. gruodžio 6 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ir į 2018 m. vasario 1 d. Regionų komiteto nuomonę.
10. Atsižvelgiant į preliminarų teisės aktų leidėjų susitarimą ir teisininkams lingvistams peržiūrėjus tekstą, tikimasi, kad 2021 m. gruodžio 20 d. Taryba priims per pirmąjį svarstymą priimamą poziciją dėl pasiūlymo.

II. TIKSLAS

11. Direktyvoje 2006/1/EB kodifikuojamos ankstesnės taisyklės ir numatomas minimalus rinkos atvėrimas transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimui kroviniams vežti keliais tarp valstybių narių tiek įmonėms, įsisteigusioms jų teritorijoje, tiek įmonėms, įsisteigusioms kitoje valstybėje narėje. Tačiau:
 - direktyva valstybei narei leidžiama nustatyti, kad jos teritorijoje įsisteigusios įmonės naudotų tik tas išsinuomotas transporto priemones, kurios yra įregistruotos toje valstybėje narėje; be to, leidžiama uždrausti naudoti išnuomotas transporto priemones, kurių bendras leistinas pakrauto automobilio svoris didesnis nei 6 tonos, transporto operacijoms savo sąskaita vykdyti;
 - kitoje valstybėje narėje įsisteigusių įmonių atžvilgiu ta direktyva taikoma tik transporto priemonių, įregistruotų toje pačioje valstybėje narėje, nuomavimui eismo tarp valstybių narių tikslais.

⁴ Dok. ST 9398/21.

⁵ Dok. ST 13377/21.

12. Komisija siūlo iš dalies pakeisti Direktyvą 2006/1/EB daugiausia tam, kad būtų panaikinti esami apribojimai ir nustatyta aiški bei vienoda reglamentavimo sistema, kuri vežėjams visoje ES suteiktų vienodas galimybes patekti į išnuomotų transporto priemonių rinką.

III. PER PIRMAJĮ SVARSTYMĄ PRIIMAMOS TARYBOS POZICIJOS ANALIZĖ

A. Bendra informacija

13. Remdamiesi Komisijos pasiūlymu, Parlamentas ir Taryba vedė derybas, kad būtų pasiektas susitarimas tame etape, kai Taryba priima poziciją per pirmąjį svarstymą. Tarybos pozicijos projekto tekstas visiškai atspindi abiejų teisėkūros institucijų pasiektą kompromisą.
14. Per pirmąjį svarstymą priimta Parlamento pozicija sutapo su daugumos nuomone per tuo metu vykusius Tarybos svarstymus, kad reikia papildomų teisėkūros pastangų siekiant sustiprinti kontrolės nuostatas ir nustatyti apsaugos priemones, kad rinkos liberalizavimas nebūtų naudojamas visų pirma siekiant išvengti nacionalinių transporto priemonių mokesčių. Tarybos bendrame požiūryje, dėl kurio buvo susitarta praėjus daugiau nei dvejiems metams po Parlamento pozicijos per pirmąjį svarstymą priėmimo, buvo patvirtintas šis lygiagretus vertinimas ir, kiek tai susiję su kontrolės nuostatomis, taip pat atsižvelgta į tai, kad baigiamos rengti kitos pirmojo judumo dokumentų rinkinio teisėkūros iniciatyvos dėl rinkos atvėrimo.
15. Kompromisas, kurį atspindi per pirmąjį svarstymą priimama Tarybos pozicija, apima toliau išdėstytus pagrindinius aspektus.

a) Užsienio įmonių patekimo į išnuomotų transporto priemonių rinką ir savų įmonių patekimo į rinką atskyrimas

16. Dabartine direktyva ir Komisijos pasiūlyme įmonėms, įsteigtoms atitinkamoje valstybėje narėje (3 straipsnis), iš esmės suteikiama tokia pati teisė nuomotis transporto priemones, kaip ir įmonėms, įsteigtoms kitoje valstybėje narėje nei ta atitinkama valstybė narė (2 straipsnis). Tačiau ir Parlamentas (3, 4 ir 9 pakeitimai), ir Taryba pirmenybę teikė nuostatai, kad šiuos atvejus reikia traktuoti atskirai. Jeigu įmonė yra įsisteigusi kitoje valstybėje narėje, o išnuomota transporto priemonė yra tinkamai įregistruota bet kurioje valstybėje narėje, patekimas į rinką valstybėje narėje, kurioje įmonė nėra registruota, neturėtų būti ribojamas. Tokiu požiūriu turėtų būti remiamasi ir atitinkamoje valstybėje narėje įsisteigusios įmonės atveju; tačiau tokių atvejų, kai minėtos įmonės naudoja kitoje valstybėje narėje registruotas transporto priemones, atžvilgiu įsisteigimo valstybė narė turėtų turėti galimybę taikyti tam tikras apsaugos priemones, leidžiančias nustatyti apribojimų.

b) Galimybės apriboti galimybę valstybėje narėje įsisteigusioms įmonėms naudotis išnuomotomis transporto priemonėmis

17. Atsižvelgiant į šį susitarimą dėl atvejų atskyrimo, derybose daugiausia dėmesio skirta apsaugos priemonių, kuriomis ribojama galimybė naudotis išnuomotomis transporto priemonėmis siekiant išvengti fiskalinių iškreipimų, aprėpčiai (Parlamento 4 ir 11 pakeitimai; Tarybos bendro požiūrio dėl iš dalies keičiančios direktyvos 3 straipsnio 2 dalis).
18. Siekiant kompromiso dėl galimybės apriboti kitoje valstybėje narėje registruotas transporto priemonės nuomos sutarties trukmę, institucijų pozicijos sutapo. Kompromisu užtikrinama, kad tuo atveju, kai valstybė narė imasi priemonių, nuomos sutartis visada gali galioti bent du mėnesius iš eilės per kalendorinius metus. Numatoma galimybė reikalauti, kad sutartis netruktų ilgiau kaip 30 dienų, jei šis reikalavimas kyla iš valstybių narių transporto priemonių registracijos taisyklių.
19. Kalbant apie galimybę apriboti kitoje valstybėje narėje registruotų transporto priemonių dalį, palyginti su atitinkamoje valstybėje narėje registruotų kelių transporto priemonių parku, abiejų institucijų pozicijose labiausiai pritariama tam, kad garantuojama minimali leistina dalis būtų bent 25 %. Tekstu, dėl kurio susitarta, Parlamento pakeitime atliktas techninis patikslinimas.

20. Galiausiai reikėjo rasti sprendimą dėl išnuomotų transporto priemonių naudojimo vykdant transporto operacijas savo sąskaita neprivalomų apribojimų (Parlamento 28 ir 34 pakeitimai; Tarybos bendro požiūrio dėl iš dalies keičiančios direktyvos 3 straipsnio 2 dalies c punktas). Parlamento pozicija buvo platesnė ta prasme, kad apribojimas taip pat būtų taikomas transporto priemonėms, registruotoms valstybėje narėje, kurioje įmonė yra registruota; o Tarybos pozicija buvo platesnė ta prasme, kad joje neskirstyta pagal transporto priemonės masę. Komisija buvo pasirengusi pritarti apsaugos priemonei, atitinkančiai kitų apsaugos priemonių logiką, tačiau primygtinai reikalavo nebetaikyti taisyklės, pagal kurią apskritai leidžiama taikyti išimtį savo sąskaita vykdomoms operacijoms. Galiausiai Parlamentas pritarė Tarybos pozicijai šiuo klausimu.

c) Stebėseną ir kontrolę

21. Atsižvelgiant į tai, kad dabartinės taisyklės nesuteikia jokios laisvės išsinuomoti transporto priemonę, kuri nėra registruota valstybėje narėje, kurioje įmonė yra įsisteigusi, kompromisui pasiekti buvo labai svarbus klausimas dėl išnuomotų transporto priemonių naudojimo stebėsenos ir kontrolės, ypač atsižvelgiant į esamus rinkos apribojimus kabotažo operacijų atžvilgiu⁶.
22. Parlamento pozicijoje numatyta griežta kontrolės sistema (5 ir 12 pakeitimai); ji skyrėsi nuo Tarybos pozicijos daugiausia kalbant apie aspektus, susijusius su valstybių narių bendradarbiavimo kanalų naudojimu. Kompromisu siekta bendradarbiavimo mechanizmą aiškiau nei Tarybos pozicijoje suderinti su bendradarbiavimo taisyklėmis, nustatytomis Reglamente (EB) Nr. 1071/2009, kurį modernizavo pirmasis judumo dokumentų rinkinys. Siekdamas išvengti neproporcingos administracinės naštos, Parlamentas sutiko, kad informacijos apie išnuomotas transporto priemones nebūtina teikti kiekvieną kartą išsinuomojant transporto priemonę, jei ši informacija yra rengiama ir ji yra prieinama valstybėje narėje, atliekančioje patikrinimus keliuose (nauji 3a ir 5b straipsniai).

⁶ Žr. Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnį.

d) Perkėlimas į nacionalinę teisę ir politikos vertinimas

23. Kompromisiniame tekste numatytas perkėlimo į nacionalinę teisę terminas (iš dalies keičiančios direktyvos 2 straipsnis), kuris bus artimas naujų pirmojo judumo dokumentų rinkinio kontrolės nuostatų, kurios turėtų būti įgyvendintos iki 2023 m. rugpjūčio mėn., įgyvendinimui.
24. Komisijos pareiga pateikti direktyvos įgyvendinimo ir poveikio ataskaitą (Parlamento 7 ir 13 pakeitimai, iš dalies pakeistos direktyvos naujas 5a straipsnis) buvo peržiūrėta suvienodinant pozicijas dėl tvarkaraščio ir numatomų ataskaitos temų.

B. Kiti Tarybos pozicijos aspektai

25. Taryba pritarė Parlamento pateiktiems performuluotiems pakeitimams (2 ir 4 konstatuojamosios dalys: Parlamento 1 ir 6 pakeitimai). Į galutinę Tarybos pozicijos tekstą buvo įtraukti šie kiti elementai, kuriais Taryba papildė Komisijos pasiūlymą:
 - konstatuojamojoje dalyje (8 konstatuojamoji dalis) ir susijusiose 3 straipsnio 2 dalies dalyse nurodomos kontrolės priemonės, jei valstybė narė yra apribojusi jos teritorijoje įsisteigusių įmonių sudarytos nuomos sutarties trukmę;
 - pagal kitus naujausius ES teisės aktus⁷ valstybės narės turi sutikti, kad dokumentai, kuriuos vairuotojas turi laikyti transporto priemonėje, būtų pateikiami elektronine forma (iš dalies pakeistos direktyvos 6 konstatuojamoji dalis ir 2 straipsnio 2 dalis).

⁷ Žr., pvz., Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnio 4a dalį ir Reglamento (ES) 2020/1056 5 straipsnį.

IV. IŠVADA

26. Tarybos pozicijoje išlaikomi pagrindiniai Europos Komisijos pasiūlymo tikslai ir visapusiškai atspindimas kompromisas, pasiektas per Tarybos ir Europos Parlamento neformalias derybas, padedant Europos Komisijai.
27. Šis kompromisas buvo patvirtintas Europos Parlamento TRAN komiteto pirmininkės 2021 m. lapkričio 16 d. laišku pirmininkaujantčiai valstybei narei; Taryba (ECOFIN) turėtų jį priimti 2021 m. gruodžio 20 d. kaip per pirmąjį svarstymą priimamą poziciją.
