



Svet
Evropske unije

Bruselj, 8. december 2021
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0113(COD)

13531/21
ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415

OSNUTEK UTEMELJITVE SVETA

Zadeva: DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi
Direktive 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz
blaga
– osnutek utemeljitve Sveta

I. UVOD

1. Evropska komisija je navedeni predlog Evropskemu parlamentu in Svetu predložila 1. junija 2017 v sklopu prvega svežnja o mobilnosti.
2. Predlog spreminja Direktivo 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga¹, da bi se povečal dostop najetih tovornih vozil do trga in zmanjšala zapletenost pravil.
3. Evropski parlament je v svojem osmem parlamentarnem obdobju za pristojni odbor imenoval Odbor za promet in turizem (v nadaljnjem besedilu: odbor TRAN). Odbor TRAN je za poročevalko imenoval Cláudio Monteiro de Aguiar (EPP, PT), o njenem poročilu pa je glasoval 24. maja 2018. Evropski parlament je stališče v prvi obravnavi, ki vključuje 15 predlogov sprememb, sprejel 15. januarja 2019².
4. Odbor TRAN je v devetem parlamentarnem obdobju potrdil poročevalko in 24. septembra 2019 sprejel sklep o začetku neformalnih političnih dialogov na podlagi stališča v prvi obravnavi.
5. V Svetu je Delovna skupina za kopenski promet dosje začela obravnavati 1. junija 2017, 13. junija 2017 pa je preučila oceno učinka. Delegacije so se strinjale s pričakovanim pozitivnim vplivom na prodor najetih vozil na trg, vendar jih je več poudarilo, da je potrebna dodatna analiza morebitnih negativnih učinkov. Ti pomisleki so zadevali morebitno davčno erozijo in možnosti nadzora glede preostalih omejitev uporabe najetih vozil v prometu in glede kabotaže. Nekaterih delegacij ni prepričal argument, da bi učinkovitejši trg najema vozil na splošno pozitivno vplival na okolje.
6. Svet (promet, telekomunikacije in energija) je mnenja o predlogu prvič izmenjal 5. decembra 2017 na podlagi poročila o napredku³.

¹ UL L 33, 4.2.2006, str. 82.

² Glej dok. ST 5386/19.

³ Glej dok. ST 14841/17.

7. Po nadaljnem delu na različnih ravneh med letoma 2018 in 2021 se je Svet 3. junija 2021 dogovoril o splošnem pristopu⁴.
8. Da bi dosegli dogovor o predlogu, so med julijem in oktobrom 2021 potekala pogajanja med Evropskim parlamentom in Svetom, pri katerih je kot posrednik sodelovala Komisija. Pogajalci so 26. oktobra 2021 dosegli začasni dogovor o kompromisnem besedilu, ki ga je nato Odbor stalnih predstavnikov preučil in potrdil 12. novembra 2021⁵.
9. Svet je pri delu upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 6. decembra 2017 in mnenje Odbora regij z dne 1. februarja 2018.
10. Glede na začasni dogovor med sozakonodajalcema in po pregledu pravnolingvistične službe naj bi Svet stališče v prvi obravnavi o predlogu sprejel 20. decembra 2021.

II. CILJ

11. Direktiva 2006/1/ES kodificira predhodna pravila in zagotavlja minimalno raven odpiranja trga za uporabo vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga med državami članicami, in sicer tako za podjetja, ki imajo sedež na njihovem ozemlju, kot za podjetja s sedežem v drugi državi članici. Vendar direktiva:
 - državam članicam dovoljuje, da uporabo vozil, ki jih najamejo podjetja s sedežem na njihovem ozemlju, omejijo na vozila, ki so registrirana v tej državi članici, poleg tega pa jim omogoča, da prepovejo uporabo najetih vozil s skupno dovoljeno maso vozila več kot šest ton za lastne potrebe;
 - je v zvezi s podjetji s sedežem v drugi državi članici omejena na najem vozil, ki so registrirana v tej državi članici, za namen prevozov med državami članicami.

⁴ Dok. ST 9398/21.

⁵ Dok. ST 13377/21.

12. Komisija predlaga spremembo Direktive 2006/1/ES predvsem zato, da se odpravijo sedanje omejitve ter vzpostavi jasen in enoten regulativni okvir, ki bi prevoznikom po vsej EU omogočil enak dostop do trga najetih vozil.

III. ANALIZA STALIŠČA SVETA V PRVI OBRAVNAVI

A. Splošno

13. Parlament in Svet sta se pogajala na podlagi predloga Komisije, da bi dosegla dogovor že v fazi sprejemanja stališča Sveta v prvi obravnavi. Besedilo osnutka stališča Sveta v celoti odraža kompromis, ki sta ga dosegla sozakonodajalca.
14. Stališče Parlamenta v prvi obravnavi je sovpadalo z večinskim stališčem, ki je bilo takrat izraženo v razpravah Sveta in v skladu s katerim so potrebna dodatna zakonodajna prizadevanja za okrepitev določb o nadzoru in vzpostavitve zaščitnih ukrepov, s katerimi bi preprečili, da bi se liberalizacija trga izkoristila predvsem za izogibanje nacionalnim davkom na vozila. Splošni pristop Sveta, dogovorjen več kot dve leti po stališču Parlamenta v prvi obravnavi, je potrdil to vzporedno oceno, v zvezi z določbami o nadzoru pa vsebuje tudi razmislek o dokončanju drugih zakonodajnih pobud o odpiranju trga iz prvega svežnja o mobilnosti.
15. Kompromis, upoštevan v stališču Sveta v prvi obravnavi, se nanaša na naslednje ključne elemente:

a) Razlikovanje med dostopom tujih podjetij do trga najetih vozil in dostopom domačih podjetij

16. Sedanja direktiva in predlog Komisije podjetjem s sedežem na ozemlju države članice, ki regulira najem vozil (člen 3), v bistvu podeljujeta enake pravice glede najema vozil kot podjetjem s sedežem v drugi državi članici (člen 2). Vendar sta se Parlament (predlogi sprememb 3, 4 in 9) in Svet zavzela za razlikovanje med tema primeroma. Če ima podjetje sedež v drugi državi članici in je najeto vozilo ustrezno registrirano v kateri koli državi članici, potem država članica, ki ni država članica, v kateri ima sedež podjetje, dostopa do trga ne bi smela omejevat. To bi moralo biti tudi izhodišče v primeru podjetja s sedežem v zadevni državi članici, pri čemer pa bi morala imeti država članica sedeža podjetja glede uporabe vozil, registriranih v drugi državi članici, na voljo določene zaščitne ukrepe, ki omogočajo omejitve.

b) Možnosti za omejitev dostopa do najetih vozil za podjetja s sedežem v državi članici

17. Glede na ta dogovor o razlikovanju med primeroma so bila pogajanja osredotočena na področje uporabe zaščitnih ukrepov za omejitev dostopa do najetih vozil, da bi preprečili fiskalno izkrivljanje (predloga spremembe 4 in 11 Parlamenta; člen 3(2) spremenjene direktive v okviru splošnega pristopa Sveta).
18. Da bi dosegli kompromis glede možnosti omejitve trajanja pogodbe o najemu vozila, registriranega v drugi državi članici, sta instituciji zblížali stališča. Kompromis zagotavlja, da lahko pogodba o najemu – če država članica sprejme ukrepe – vedno zajema vsaj dva zaporedna meseca v koledarskem letu. Lahko se zahteva, da pogodba ne sme trajati dlje kot 30 dni, če ta zahteva izhaja iz pravil držav članic o registraciji vozil.
19. Kar zadeva možnost omejitve deleža vozil, registriranih v drugi državi članici, v primerjavi z domačo floto, ki se uporablja v cestnem prevozu, sta se obe instituciji zavzeli za zajamčeni minimalni delež v višini 25 %. Dogovorjeno besedilo dopolnjuje predlog spremembe Parlamenta s tehničnimi podrobnostmi.

20. Nazadnje je bilo treba najti rešitev v zvezi z neobveznimi omejitvami glede uporabe najetih vozil pri prevozu za lastne potrebe (predloga spremembe 28 in 34 Parlamenta; člen 3(2)(c) spremenjene direktive v okviru splošnega pristopa Sveta). Stališče Parlamenta je bilo širše v tem smislu, da bi se omejitev uporabljala tudi za vozila, registrirana v državi članici, v kateri je podjetje registrirano, stališče Sveta pa je bilo širše s tega vidika, da ni razlikovalo glede na težo vozila. Komisija je bila pripravljena sprejeti zaščitni ukrep, skladen z logiko drugih zaščitnih ukrepov, vendar je vztrajala pri ukinitvi pravila, ki omogoča splošno izvzetje prevozov za lastne potrebe. Nazadnje je Parlament sprejel stališče Sveta v zvezi s tem.

c) Spremljanje in nadzor

21. Sedanja pravila ne omogočajo najema vozila, ki ni registrirano v državi članici, v kateri ima podjetje sedež, zato je bilo za kompromis zelo pomembno vprašanje spremljanja in nadzora uporabe najetih vozil, zlasti v kontekstu obstoječih tržnih omejitev za kabotažo⁶.
22. Stališče Parlamenta je vsebovalo strog okvir nadzora (predloga spremembe 5 in 12), ki se je razlikoval od stališča Sveta, predvsem glede uporabe načinov sodelovanja med državami članicami. Kompromis je predvideval, da se mehanizem sodelovanja – bolj deskriptivno kot v stališču Sveta – uskladi s pravili o sodelovanju iz Uredbe (ES) št. 1071/2009, ki so bila posodobljena s prvim svežnjem o mobilnosti. Da bi preprečili nesorazmerno upravno breme, se je Parlament strinjal, da informacij o najetih vozilih ni treba sporočati pri vsakem najemu vozila, če so na voljo in dostopne v državi članici, ki izvaja kontrole med cestnimi preverjanji (nova člena 3a in 5b).

⁶ Glej člen 8 Uredbe (ES) št. 1072/2009.

d) Prenos in ocenjevanje politike

23. V skladu s kompromisnim besedilom je rok za prenos (člen 2 direktive o spremembi) predviden malo pred rokom za nove določbe o nadzoru iz prvega svežnja o mobilnosti, ki naj bi se začele izvajati do avgusta 2023.
24. Obveznost poročanja Komisije o izvajanju in učinkih direktive (predloga spremembe 7 in 13 Parlamenta, novi člen 5a spremenjene direktive) je bila revidirana po zbližanju stališč glede časovnega okvira in pričakovanih tem poročila.

B. Drugi elementi stališča Sveta

25. Svet je sprejel preoblikovane predloge spremembe, ki jih je predložil Parlament (uvodni izjavi 2 in 4 na podlagi predlogov spremembe 1 in 6 Parlamenta). V končno besedilo stališča Sveta so bili poleg tega vključeni še naslednji elementi, ki jih je Svet dodal v predlog Komisije:
 - uvodna izjava 8 in z njo povezani deli člena 3(2) se nanašajo na načine nadzora, kadar je država članica omejila trajanje pogodbe o najemu, ki jo sklenejo podjetja s sedežem na njenem ozemlju;
 - v skladu z drugo nedavno zakonodajo EU⁷ morajo države članice omogočiti, da se lahko dokumenti, ki jih mora voznik imeti v vozilu, predložijo v elektronski obliki (uvodna izjava 6, člen 2(2) spremenjene direktive).

⁷ Glej na primer člen 8(4a) Uredbe (ES) št. 1072/2009 in člen 5 Uredbe (EU) 2020/1056.

IV. SKLEP

26. Stališče Sveta ohranja glavne cilje predloga Evropske komisije in v celoti odraža kompromis, dosežen med neformalnimi pogajanjmi med Svetom in Evropskim parlamentom ob podpori Evropske komisije.
 27. Ta kompromis je bil potrjen v pismu z dne 16. novembra 2021, ki ga je predsednica odbora TRAN Evropskega parlamenta nasloвила na predsedstvo; Svet (okolje) naj bi ga kot stališče v prvi obravnavi odobril 20. decembra 2021.
-