

Bruxelles, 21. prosinca 2021.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2017/0113(COD)

13531/1/21
REV 1 ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237

OBRAZLOŽENJE VIJEĆA

Predmet: Stajalište Vijeća u prvom čitanju s ciljem donošenja DIREKTIVE
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o
korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta
– obrazloženje Vijeća
– Vijeće donijelo 20. prosinca 2021.

I. UVOD

1. Europska komisija 1. lipnja 2017. podnijela je navedeni prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću u okviru prvog paketa za mobilnost.
2. Tim se prijedlogom izmjenjuje Direktiva 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta¹ u cilju proširenja pristupa tržištu za unajmljena teretna vozila i smanjenja složenosti pravila.
3. Tijekom osmog saziva Europski parlament imenovao je Odbor za promet i turizam (TRAN) nadležnim odborom. Odbor TRAN imenovao je gđu Cláudiju Monteiro de Aguiar (EPP, PT) izvjestiteljicom i glasovao o njezinu izvješću 24. svibnja 2018. Europski parlament donio je svoje stajalište u prvom čitanju s 15 amandmana na plenarnoj sjednici 15. siječnja 2019².
4. Tijekom devetog saziva Odbor TRAN potvrdio je izvjestiteljicu i 24. rujna 2019. odlučio započeti neformalne političke trijaloge na temelju stajališta u prvom čitanju.
5. U okviru Vijeća, Radna skupina za kopneni promet započela je s radom 1. lipnja 2017. Radna skupina analizirala je procjenu učinka 13. lipnja 2017. Delegacije su potvrdile očekivani pozitivan učinak na prodor unajmljenih vozila na tržište, ali nekoliko njih istaknulo je da je potrebna dodatna analiza mogućih negativnih učinaka. Te su se zabrinutosti odnosile na moguću poreznu eroziju i mogućnost kontrole tada preostalih ograničenja u pogledu prometovanja unajmljenih vozila i u pogledu kabotaže. Neke delegacije nisu bile uvjerene argumentom da bi učinkovitije tržište za najam vozila imalo općenito pozitivan učinak na okoliš.
6. Vijeće (promet, telekomunikacije i energetika) prvi je put razmijenilo mišljenja o prijedlogu 5. prosinca 2017. na temelju izvješća o napretku³.

¹ SL L 33, 4.2.2006., str. 82.

² Vidjeti ST 5386/19.

³ Vidjeti ST 14841/17.

7. Nakon daljnjeg rada na različitim razinama od 2018. do 2021. Vijeće je 3. lipnja 2021. postiglo opći pristup⁴.
8. Između srpnja i listopada 2021. održani su pregovori između Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije (kao posrednika) s ciljem postizanja dogovora o tom prijedlogu. Pregovarači su 26. listopada 2021. postigli privremeni dogovor o kompromisnom tekstu, koji je Odbor stalnih predstavnika potom analizirao i potvrdio 12. studenoga 2021⁵.
9. Pri obavljanju svojih zadaća Vijeće je u obzir uzelo mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora od 6. prosinca 2017. i mišljenje Odbora regija od 1. veljače 2018.
10. S obzirom na privremeni dogovor između suzakonodavaca te nakon pravno-jezične redakture, Vijeće je donijelo svoje stajalište o prijedlogu u prvom čitanju 20. prosinca 2021.

II. CILJ

11. Direktivom 2006/1/EZ kodificiraju se ranije utvrđena pravila i određuje minimalna razina otvaranja tržišta za korištenje vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta među državama članicama, i za trgovačka društva s poslovnim nastanom na njihovu državnom području i za trgovačka društva s poslovnim nastanom u drugoj državi članici. Međutim, za Direktivu vrijedi i sljedeće:
 - njome se državi članici omogućuje da ograniči korištenje unajmljenih vozila od strane trgovačkih društava s poslovnim nastanom na njezinu državnom području na ona koja su registrirana u toj državi članici te joj se, uz to, dopušta da zabrani korištenje unajmljenih vozila ukupne dozvoljene mase s teretom veće od šest tona za prijevoz za vlastite potrebe;
 - ograničena je, što se tiče trgovačkih društava s poslovnim nastanom u drugoj državi članici, na unajmljivanje vozila registriranih u toj istoj državi članici u svrhu prometa među državama članicama.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. Komisija predlaže izmjenu Direktive 2006/1/EZ uglavnom kako bi se uklonila postojeća ograničenja te uspostavio jasan i ujednačen regulatorni okvir, čime se prijevoznici diljem EU-a daju jednak pristup tržištu unajmljenih vozila.

III. ANALIZA STAJALIŠTA VIJEĆA U PRVOM ČITANJU

A. Općenito

13. Parlament i Vijeće vodili su pregovore na temelju prijedloga Komisije s ciljem postizanja dogovora u fazi stajališta Vijeća u prvom čitanju. Tekst nacрта stajališta Vijeća u potpunosti odražava kompromis postignut između dvaju zakonodavaca.
14. Stajalište Parlamenta u prvom čitanju podudaralo se sa stajalištem većine u raspravama Vijeća u tom trenutku, prema kojem su potrebni dodatni zakonodavni napor i kako bi se ojačale odredbe o kontroli i uspostavile zaštitne mjere kako bi se spriječilo da se liberalizacija tržišta prvenstveno koristi za izbjegavanje nacionalnih poreza na vozila. Opći pristup Vijeća, o kojem je postignut dogovor više od dvije godine nakon stajališta Parlamenta u prvom čitanju, potvrdio je tu usporednu ocjenu te se, u pogledu odredaba o kontroli, on dodatno osvrnuo na finalizaciju drugih zakonodavnih inicijativa o otvaranju tržišta u okviru prvog paketa za mobilnost.
15. Kompromis koji se odražava u stajalištu Vijeća u prvom čitanju sadrži sljedeće ključne elemente:

a) Razlika između pristupa stranih trgovačkog društva i pristupa domaćih trgovačkih društava tržištu unajmljenih vozila

16. Postojećom Direktivom i prijedlogom Komisije u biti se daje jednako pravo na najam vozila trgovačkim društvima koja imaju poslovni nastan u državi članici koja ga regulira (članak 3.) kao i trgovačkim društvima s poslovnim nastanom u državi članici koja nije država članica koja ga regulira (članak 2.). Međutim, i Parlament (amandmani 3., 4. i 9.) i Vijeće dali su prednost diferencijaciji tih slučajeva. U slučaju da neko trgovačko društvo ima poslovni nastan u drugoj državi članici i da je unajmljeno vozilo registrirano u bilo kojoj državi članici, država članica u kojoj to društvo nema poslovni nastan ne bi trebala ograničavati pristup tržištu. To bi također trebala biti početna točka u slučaju trgovačkog društva s poslovnim nastanom u dotičnoj državi članici; međutim, ako bi ona koristila vozila registrirana u drugoj državi članici, država članica poslovnog nastana trebala bi imati na raspolaganju određene zaštitne mjere kojima se dopušta ograničenje.

b) Mogućnosti ograničavanja pristupa unajmljenim vozilima za trgovačka društva s poslovnim nastanom u državi članici

17. Uzimajući u obzir taj dogovor o razlikovanju slučajeva, pregovori su se usmjerili na područje primjene zaštitnih mjera za ograničavanje pristupa unajmljenim vozilima kako bi se izbjegli fiskalni poremećaji (amandmani 4. i 11. Parlamenta; opći pristup Vijeća članak 3. stavak 2. izmijenjene Direktive).
18. Što se tiče kompromisa o mogućnosti ograničenja trajanja ugovora o najmu vozila registriranog u drugoj državi članici, stajališta institucija su se približila. Kompromisom se jamči da, u slučaju da neka država članica poduzme mjere, ugovor o najmu uvijek može trajati najmanje dva uzastopna mjeseca u kalendarskoj godini. Postoji mogućnost da se zahtijeva da ugovor ne smije trajati dulje od 30 dana ako taj zahtjev proizlazi iz pravila država članica o registraciji vozila.
19. Što se tiče mogućnosti ograničavanja udjela vozila registriranih u drugoj državi članici u odnosu na domaći vozni park koji se bavi cestovnim prijevozom, u stajalištima obiju institucija dana je prednost zajamčenom minimalnom udjelu od 25 %. Dogovorenim tekstom u amandman Parlamenta dodaju se tehničke pojedinosti.

20. Naposljetku, bilo je potrebno pronaći rješenje u pogledu mogućih ograničenja korištenja unajmljenih vozila za prijevoz za vlastite potrebe (amandmani Parlamenta 28. i 34.; opći pristup Vijeća članak 3. stavak 2. točka (c) izmijenjene Direktive). Stajalište Parlamenta bilo je šire u smislu da bi se ograničenje primjenjivalo i na vozila registrirana u državi članici u kojoj je trgovačko društvo registrirano; stajalište Vijeća bilo je šire u smislu da se u njemu ne pravi razlika ovisno o težini vozila. Komisija je bila spremna prihvatiti zaštitnu mjeru u skladu s logikom drugih zaštitnih mjera, ali je inzistirala na ukidanju pravila kojim se općenito dopušta izuzeće u slučaju prijevoza za vlastite potrebe. Parlament je na kraju prihvatio stajalište Vijeća u tom pogledu.

c) Praćenje i kontrola

21. Imajući na umu da se sadašnjim pravilima ne daje nikakva mogućnost unajmljivanja vozila koje nije registrirano u državi članici u kojoj trgovačko društvo ima poslovni nastan, za kompromis je bilo vrlo važno pitanje praćenja i kontrole korištenja unajmljenih vozila, posebno u kontekstu postojećih tržišnih ograničenja za kabotažu⁶.
22. Stajalište Parlamenta sadržavalo je strogi kontrolni okvir (amandmani 5. i 12.), koji se od stajališta Vijeća uglavnom razlikovao u pogledu upotrebe kanala za suradnju među državama članicama. Kompromis se sastojao od usklađivanja mehanizma suradnje, na deskriptivniji način nego u stajalištu Vijeća, s pravilima o suradnji iz Uredbe (EZ) br. 1071/2009, koja je osuvremenjena prvim paketom za mobilnost. Kako bi se izbjeglo nerazmjerno administrativno opterećenje, Parlament je prihvatio da se informacije o unajmljenim vozilima ne moraju prijavljivati svaki put kad je vozilo unajmljeno, pod uvjetom da su informacije dostupne i pristupačne u državi članici koja provodi kontrole tijekom provjera na cesti (novi članci 3.a i 5.b).

⁶ Vidjeti članak 8. Uredbe (EZ) br. 1072/2009.

d) Prenosanje i vrednovanje politika

23. Kompromisom se predviđa rok za prenošenje (članak 2. Direktive o izmjeni), koji će biti blizu provedbe novih odredaba o kontroli u prvom paketu za mobilnost, čija se provedba očekuje do kolovoza 2023.
24. Zbog približavanja stajališta u pogledu rokova i očekivanih tema izvješća, revidirana je Komisijina obveza izvješćivanja o provedbi i učincima Direktive (amandmani Parlamenta 7. i 13., novi članak 5.a izmijenjene Direktive).

B. Ostali elementi stajališta Vijeća

25. Vijeće je prihvatilo preformulirane amandmane Parlamenta (uvodne izjave 2. i 4. iz amandmana 1. i 6. Parlamenta). Sljedeći ostali elementi, kojima je Vijeće nadopunilo prijedlog Komisije, uneseni su u konačni tekst stajališta Vijeća:
- uvodna izjava (uvodna izjava 8.) i povezani dijelovi članka 3. stavka 2. odnose se na načine kontrole u slučaju da je država članica ograničila trajanje ugovora o najmu koji sklapaju trgovačka društva s poslovnim nastanom na njezinu državnom području;
 - u skladu s drugim novijim zakonodavstvom EU-a⁷, države članice moraju prihvatiti da se dokumenti koje vozač mora imati u vozilu mogu predložiti u elektroničkom obliku (uvodna izjava 6., članak 2. stavak 2. izmijenjene Direktive).

⁷ Primjerice, vidjeti članak 8. stavak 4.a Uredbe (EZ) br. 1072/2009 i članak 5. Uredbe (EU) 2020/1056.

IV. ZAKLJUČAK

26. Stajalištem Vijeća zadržavaju se glavni ciljevi Prijedloga Europske komisije i u potpunosti odražava kompromis postignut u neformalnim pregovorima između Vijeća i Europskog parlamenta, uz potporu Europske komisije.
 27. Taj je kompromis potvrđen pismom predsjednice Odbora TRAN Europskog parlamenta od 16. studenoga 2021. upućenom predsjedništvu; Vijeće (okoliš) potom ga je usvojilo 20. prosinca 2021. kao stajalište u prvom čitanju.
-