



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 21. decembrī
(OR. en)

**Starpiestāžu lieta:
2017/0113(COD)**

13531/1/21
REV 1 ADD 1

**TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237**

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

Temats: Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVU, ar ko groza Direktīvu 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem

- Padomes paskaidrojuma raksts
- Pieņemts Padomē 2021. gada 20. decembrī

I. IEVADS

1. Eiropas Komisija 2017. gada 1. jūnijā Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedza minēto priekšlikumu kā daļu no pirmās mobilitātes paketes.
2. Ar minēto priekšlikumu groza Direktīvu 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem ¹ nolūkā paplašināt piekļuvi kravas transportlīdzekļu nomas tirgum un samazināt noteikumu sarežģītību.
3. Eiropas Parlaments sava 8. sasaukuma laikā par atbildīgo komiteju iecēla Transporta un tūrisma komiteju (*TRAN*). *TRAN* komiteja par referenti iecēla *Cláudia Monteiro de Aguiar* kundzi (*PPE*, PT) un 2018. gada 24. maijā balsoja par viņas ziņojumu. 2019. gada 15. janvārī Eiropas Parlaments pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā, kurā bija 15 grozījumi ².
4. 9. sasaukuma laikā *TRAN* komiteja apstiprināja referenti un 2019. gada 24. septembrī pieņēma lēmumu, balstoties uz nostāju pirmajā lasījumā, sākt neoficiālus politiskos dialogus.
5. Padomē Sauszemes transporta jautājumu darba grupa sāka darbu 2017. gada 1. jūnijā. 2017. gada 13. jūnijā darba grupa analizēja ietekmes novērtējumu. Delegācijas atzina, ka sagaidāma pozitīva ietekme uz nomātu transportlīdzekļu ienākšanu tirgū, bet dažas uzsvēra, ka nepieciešams papildus analizēt iespējamās negatīvas izpausmes. Minētās bažas bija saistītas ar iespējamu nodokļu samazināšanos un kontrolējamību – faktoriem, kuri attiecās uz tobrīd atlikušajiem nomātu transportlīdzekļu satiksmes un kabotāžas pārvadājumu ierobežojumiem. Dažas delegācijas nepārliecināja arguments, ka efektīvākam nomātu transportlīdzekļu tirgum būtu kopumā pozitīva ietekme uz vidi.
6. Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padome pirmo reizi apmainījās viedokļiem par šo priekšlikumu 2017. gada 5. decembrī, balstoties uz progresa ziņojumu ³.

¹ OV L 33, 4.2.2006., 82. lpp.

² Skatīt ST 5386/19.

³ Skatīt ST 14841/17.

7. Laikposmā no 2018. gada līdz 2021. gadam turpinājās darbs dažādos līmeņos, un 2021. gada 3. jūnijā Padome panāca vispārēju pieeju ⁴.
8. Laikposmā no 2021. gada jūlija līdz oktobrim notika sarunas starp Eiropas Parlamentu, Padomi un Komisiju kā veicinātāju, lai panāktu vienošanos par priekšlikumu. 2021. gada 26. oktobrī sarunu vedēji provizoriski vienojās par kompromisa tekstu, kuru pēc tam 2021. gada 12. novembrī analizēja un apstiprināja Pastāvīgo pārstāvju komiteja ⁵.
9. Savā darbā Padome ņēma vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2017. gada 6. decembra atzinumu un Reģionu komitejas 2018. gada 1. februāra atzinumu.
10. Ņemot vērā starp abiem likumdevējiem panākto provizorisko vienošanos un pēc juristu lingvistu veiktas pārskatīšanas Padome 2021. gada 20. decembrī attiecībā uz šo priekšlikumu pieņēma nostāju pirmajā lasījumā.

II. MĒRKIS

11. Direktīvā 2006/1/EK tiek kodificēti agrākie noteikumi un paredzēts tirgus minimālais atvēršanas līmenis bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanai kravu autopārvadājumiem starp dalībvalstīm gan uzņēmumiem, kas iedibināti to teritorijās, gan uzņēmumiem, kas iedibināti citā dalībvalstī. Tomēr minētā direktīva:
 - atļauj dalībvalstij noteikt ierobežojumu, proti, ka uzņēmumi, kas ir iedibināti tās teritorijā, var izmantot nomātus transportlīdzekļus tikai tad, ja tie ir uzņēmumi, kas ir reģistrēti šajā dalībvalstī, un turklāt atļauj aizliegt pašpārvadājumiem izmantot nomātus transportlīdzekļus, kuru maksimālā pieļaujamā pilna masa pārsniedz 6 tonnas;
 - attiecībā uz uzņēmumiem, kas ir iedibināti citā dalībvalstī, tiek piemērota ierobežoti, proti, tādā gadījumā tā attiecas vienīgi uz tajā pašā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekļu nomāšanu satiksmei starp dalībvalstīm.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. Komisija ierosina grozīt Direktīvu 2006/1/EK galvenokārt tādēļ, lai likvidētu esošos ierobežojumus un izveidotu skaidru un vienotu tiesisko regulējumu, kas dotu transporta uzņēmumiem visā ES vienlīdzīgu piekļuvi nomātu transportlīdzekļu tirgum.

III. PIRMAJĀ LASĪJUMĀ PIENEMTĀS PADOMES NOSTĀJAS ANALĪZE

A. Vispārīga informācija

13. Balstoties uz Komisijas priekšlikumu, Parlaments un Padome ir risinājuši sarunas, lai panāktu vienošanos posmā, kad tiek apstiprināta Padomes nostāja pirmajā lasījumā. Padomes nostājas projekta teksts pilnībā atbilst kompromisam, par kuru vienojušies abi likumdevēji.
14. Parlamenta nostāja pirmajā lasījumā tajā laikā bija tāda pati kā vairākuma viedoklis Padomes apspriedēs; saskaņā ar to bija nepieciešami papildu leģislatīvi centieni, lai pastiprinātu noteikumus par kontroli un lai būtu drošības mehānismi, kuri neļautu tirgus liberalizāciju izmantot galvenokārt tam, lai izvairītos no valsts transportlīdzekļu nodokļiem. Padomes vispārējā pieeja, par kuru vienošanās tika panākta vairāk nekā divus gadus pēc Parlamenta nostājas pirmajā lasījumā, apstiprināja šo paralēlo novērtējumu, turklāt attiecībā uz kontroles noteikumiem atbilda citām leģislatīvām iniciatīvām pirmajā mobilitātes paketē saistībā ar tirgu atvēršanu.
15. Kompromisu, kas ir atspoguļots Padomes pirmā lasījuma nostājā, veido šādi galvenie elementi:

a) Atšķirīgums starp ārvalstu uzņēmumu piekļuvi nomātu transportlīdzekļu tirgum un pašu dalībvalsts uzņēmumu piekļuvi

16. Pašreizējā direktīva un Komisijas priekšlikums būtībā piešķir tādas pašas tiesības nomāt transportlīdzekļus uzņēmumiem, kas ir iedibināti tajā dalībvalstī, kas tos reglamentē (3. pants), kā uzņēmumiem, kas iedibināti citā dalībvalstī, nevis tajā, kas tos reglamentē (2. pants). Tomēr gan Parlaments (3., 4. un 9. grozījums), gan Padome atbalstīja šo gadījumu diferenciaciju. Gadījumā, ja uzņēmums ir iedibināts citā dalībvalstī un nomātais transportlīdzeklis ir pienācīgi reģistrēts jebkurā dalībvalstī, dalībvalstij, kurā uzņēmums nav iedibināts, nevajadzētu ierobežot piekļuvi tirgum. Tam vajadzētu būt izejas punktam arī attiecībā uz uzņēmumu, kas ir iedibināts attiecīgajā dalībvalstī; tomēr, lai tas varētu izmantot citā dalībvalstī reģistrētus transportlīdzekļus, tās dalībvalsts rīcībā, kurā uzņēmums iedibināts, vajadzētu būt konkrētiem aizsardzības pasākumiem, kas paredzētu ierobežojumu.

b) Iespējas ierobežot tādu uzņēmumu piekļuvi nomātiem transportlīdzekļiem, kas iedibināti attiecīgajā dalībvalstī

17. Ņemot vērā šo vienošanos par atšķirīgu pieeju dažādos gadījumos, sarunās pievērsās to aizsardzības pasākumu piemērošanas jomai, ar kuriem ierobežo piekļuvi nomātiem transportlīdzekļiem, lai izvairītos no fiskāliem izkropļojumiem (Parlamenta 4. un 11. grozījums; Padomes vispārējā pieeja, grozītās direktīvas 3. panta 2. punkts).
18. Lai panāktu kompromisu attiecībā uz iespēju ierobežot citā dalībvalstī reģistrēta transportlīdzekļa nomas līguma ilgumu, iestāžu nostājas tuvinājās. Kompromiss garantē, ka gadījumā, ja dalībvalsts pieņem pasākumus, nomas līgums vienmēr var aptvert vismaz divus secīgus mēnešus kalendārā gadā. Ir iespējams pieprasīt, lai līgums neturpinātos ilgāk par 30 dienām, ja tāda prasība izriet no dalībvalsts transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumiem.
19. Attiecībā uz iespēju ierobežot citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekļu īpatsvaru attiecībā pret pašmāju autotransportā nodarbināto autoparku abas iestādes deva priekšroku garantētam 25 % minimumam. Saskaņotais teksts Parlamenta grozījumam pievieno tehnisku precizējumu.

20. Visbeidzot, bija jāatrod risinājums attiecībā uz fakultatīviem ierobežojumiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanai pašpārvadājumiem (Parlamenta 28. un 34. grozījums; Padomes vispārēja pieeja, grozītās direktīvas 3. panta 2. punkta c) apakšpunkts). Parlamenta nostāja bija plašāka tādā ziņā, ka ierobežojums attiektos arī uz transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti tajā pašā dalībvalstī, kur reģistrēts uzņēmums; savukārt Padomes nostāja bija plašāka tādā ziņā, ka transportlīdzekļiem netiek noteikta atšķirība pēc masas. Komisija bija gatava apsvērt iespēju pieņemt aizsardzības pasākumu atbilstīgi citu aizsardzības pasākumu loģikai, taču uzstāja, ka jāatceļ noteikums, kas paredzēja atbrīvot pašpārvadājumus vispārējā veidā. Visbeidzot, Parlaments šajā ziņā pieņēma Padomes nostāju.

c) Pārraudzība un kontrole

21. Ņemot vērā, ka pašreizējos noteikumos nav paredzēta iespēja nomāt transportlīdzekli, kas nav reģistrēts tajā pašā dalībvalstī, kur ir iedibināts uzņēmums, kompromisam ļoti svarīgs bija jautājums par nomātu transportlīdzekļu izmantošanas pārraudzību un kontroli, jo īpaši saistībā ar esošajiem kabotāžas pārvadājumu tirgus ierobežojumiem ⁶.
22. Parlamenta nostāja ietvēra ciešas kontroles sistēmu (5. un 12. grozījums), kas no Padomes nostājas atšķīrās galvenokārt attiecībā uz sadarbības kanālu izmantošanu starp dalībvalstīm. Kompromiss izpaudās tādējādi, ka sadarbības mehānisms aprakstītajā veidā nekā Padomes nostājā tika saskaņots ar Regulas (EK) Nr. 1072/2009 sadarbības noteikumiem, kuri pirmajā mobilitātes paketē tika modernizēti. Lai izvairītos no nesamērīga administratīvā sloga, Parlaments piekrita, ka informācija par nomātiem transportlīdzekļiem nav jāpaziņo katru reizi, kad tiek nomāts transportlīdzeklis, ja vien informācija ir pieejama un piekļūstama dalībvalstī, kas īsteno kontroli pārbaužu uz ceļiem laikā (jauns 3.a pants un jauns 5.b pants).

⁶ Skatīt Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. pantu.

d) Transponēšana un politikas vērtēšana

23. Kompromisā ir paredzēts transponēšanas termiņš (grozošās direktīvas 2. pants), kas būs tuvs pirmās mobilitātes paketes – sagaidāms, ka to īstēnos līdz 2023. gada augustam – jauno kontroles noteikumu īstenošanai.
24. Komisijas pienākums ziņot par direktīvas īstenošanu un ietekmi (Parlamenta 7. un 13. grozījums, grozītās direktīvas jauns 5.a pants) tika pārskatīts, tuvinot nostājas attiecībā uz termiņu un sagaidāmajiem ziņošanas subjektiem.

B. Citi Padomes nostājas elementi

25. Padome pieņēma no jauna formulētus Parlamenta grozījumus (2. un 4. apsvērums, no Parlamenta 1. un 6. grozījuma). Padomes nostājas galīgajā tekstā tika iekļauti vēl šādi elementi, ko Padome pievienoja Komisijas priekšlikumam:
 - apsvērums (8. apsvērums) un ar to saistītās 3. panta 2. punkta daļas attiecas uz kontroles līdzekļiem gadījumā, ja dalībvalstis ir ierobežojusi tās teritorijā iedibinātu uzņēmumu noslēgta nomas līguma ilgumu;
 - saskaņā ar citiem neseniem ES tiesību aktiem ⁷ dalībvalstīm ir jāpieņem, ka dokumenti, kas transportlīdzekļa vadītājam jāņem līdzi transportlīdzeklī, tiek iesniegti elektroniskā veidā (grozītās direktīvas 6. apsvērums, 2. panta 2. punkts).

⁷ Skatīt, piemēram, Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. panta 4.a punktu un Regulas (ES) Nr. 2020/1056 5. pantu.

IV. SECINĀJUMS

26. Padomes nostājā ir saglabāti Eiropas Komisijas priekšlikuma galvenie mērķi, un tā pilnībā atspoguļo kompromisu, kas ar Eiropas Komisijas atbalstu panākts neoficiālajās sarunās starp Padomi un Eiropas Parlamentu.
27. Šis kompromiss tika apstiprināts ar Eiropas Parlamenta *TRAN* komitejas priekšsēdētājas 2021. gada 16. novembra vēstuli prezidentvalstij; pēc tam Vides padome 2021. gada 20. decembrī to pieņēma kā nostāju pirmajā lasījumā.
