

Bruksela, 17 maja 2018 r.
(OR. en)

8387/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0113 (COD)

TRANS 166
CODEC 640

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli (część I) / Rada

Nr poprz. dok.: ST 5903/2/18 REV 2 TRANS 55 CODEC 148
Nr dok. Kom.: ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924

Dotyczy: Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów
najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy
– Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

Wniosek Komisji w sprawie zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (dyrektywa o pojazdach najmowanych) został przez nią przedstawiony w maju 2017 r. Wniosek jest częścią pakietu dotyczącego mobilności „Europa w ruchu” i jest powiązany z nowymi przepisami dotyczącymi dostępu do zawodu i dostępu do rynku przewozów drogowych.

Dyrektywa 2006/1/WE ujednoliciła wcześniejsze przepisy i określiła minimalny poziom otwarcia rynku dla użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy. W kontekście tamtej dyrektywy państwa członkowskie muszą pozwolić swoim przedsiębiorstwom na użytkowanie – do celów przewozów towarów w transporcie drogowym między państwami członkowskimi – najmowanych pojazdów na takich samych warunkach jak pojazdy będące ich własnością, pod warunkiem że te najmowane pojazdy są zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu zgodnie z prawem obowiązującym w ich państwie.

Dyrektywa ta jednakże:

- zezwala państwom członkowskim na ograniczenie użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych o masie całkowitej powyżej sześciu ton do przewozów na własny rachunek;
- ogranicza użytkowanie pojazdów najmowanych w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo najmu danej pojazdu.

Komisja proponuje zmianę dyrektywy 2006/1WE głównie po to, by usunąć istniejące ograniczenia i ustanowić jasne i jednolite ramy regulacyjne, dające przewoźnikom w całej UE równy dostęp do rynku najmowanych pojazdów.

Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) w Parlamencie Europejskim wyznaczyła na sprawozdawcę Cláudię Monteiro de Aguiar (PPE, PT). Komisja TRAN omówiła projekt sprawozdania w dniu 23 stycznia 2018 r., a głosowanie nad tym sprawozdaniem ma się odbyć 24 maja 2018 r.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w dniu 6 grudnia 2017 r., a Europejski Komitet Regionów – w dniu 1 lutego 2018 r.

II. PRACE W RADZIE

Wniosek w sprawie zmiany dyrektywy 2006/1/WE i towarzysząca mu ocena skutków zostały przedstawione przez Komisję na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego w czerwcu 2017 r. Po wstępnej wymianie poglądów na temat wniosku i analizie oceny skutków Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego rozpoczęła analizę kolejnych artykułów wniosku.

Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego odbyła kilka spotkań (7 lipca, 11 października i 6 listopada 2017 r., 26 lutego, 20 marca i 24 kwietnia 2018 r.), aby omówić wniosek. Kompromisowy tekst prezydencji znajduje się w załączniku do niniejszej noty.

III. GŁÓWNE KWESTIE

i) Spadek dochodów z podatków od pojazdów

Jednym z głównych zagadnień w negocjacjach na forum Rady była obawa kilku państw członkowskich, że spadną dochody z podatków od pojazdów. W pierwotnym wniosku Komisji państwa członkowskie mogą wprawdzie w dalszym ciągu ograniczać użytkowanie pojazdów najętych w państwie członkowskim niebędącym państwem, w którym najmujące przedsiębiorstwo ma siedzibę, będą jednak musiały pozwolić na to, by był on wykorzystywany przynajmniej przez cztery miesiące. Okres ten dawałby przewoźnikom wystarczająco dużo czasu na zaspokojenie doraźnego lub sezonowego popytu oraz zastąpienie uszkodzonych pojazdów. Jednak stawki opodatkowania pojazdów znacznie różnią się w UE i niektóre państwa członkowskie były zaniepokojone pomysłem, by najęte pojazdy jeździły po ich terytorium przez kilka miesięcy bez uiszczenia podatków rejestracyjnych.

Aby zająć się tą kwestią, prezydencja proponuje tekst pozwalający państwom członkowskim na ich terytorium na:

- ograniczenie – do 30 kolejnych dni w danym roku kalendarzowym – czasu trwania umów najmu pojazdów przez przewoźników;
- ograniczenie proporcji najmowanych pojazdów w łącznej posiadanej flocie pojazdów (25%);
- uwzględnienie w sprawozdaniu, które zostanie przedłożone Parlamentowi Europejskiemu i Radzie pięć lat po terminie transpozycji dyrektywy, oceny oddziaływania jej wdrożenia na, między innymi, wpływy z podatków.

Niektóre państwa członkowskie wołałyby zachować art. 2 ust. 1a w pierwotnym brzmieniu z wniosku Komisji, jako że pozwala on na tymczasowe ograniczenie całkowitego czasu trwania najmu pojazdów do 4 miesięcy w przypadkach gdy dany pojazd i dane przedsiębiorstwo nie są z tego samego państwa członkowskiego. Ustęp ten został skreślony w tekście kompromisowym podczas prezydencji estońskiej, a prezydencja bułgarska postanowiła zachować to skreślenie, ponieważ zostało poparte przez większość państw członkowskich i przez Komisję.

Kompromisowy tekst prezydencji wydaje się możliwy do zaakceptowania dla większości państw członkowskich. Wprowadza on podział między sytuacjami, w których państwo członkowskie pozwala na użytkowanie na swoim terytorium pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego (art. 2 ust. 1 lit. a) oraz sytuacjami, gdy państwo członkowskie pozwala na użytkowanie najmowanego pojazdu, który został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z przepisami innego państwa członkowskiego przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na jego terytorium (art. 3 ust. 2).

ii) Przewozy na własny rachunek

Zgodnie z proponowaną nową dyrektywą państwa członkowskie nie miałyby już możliwości ograniczenia użytkowania najmowanych pojazdów o łącznej masie ponad sześciu ton do przewozów na własny rachunek. Znacząca większość państw członkowskich nie stosuje już tego odstępstwa, dlatego też w tekście kompromisowym prezydencji zatwierdzono propozycję Komisji w tym względzie.

iii) Kontrola nielegalnego kabotażu oraz wymiana informacji

Kilka delegacji wyraziło obawy co do wzrostu wykorzystywania najmowanych pojazdów do przewozów kabotażowych. W celu poprawy egzekwowania i kontroli nielegalnego kabotażu, prezydencja proponuje motyw, który odzwierciedla proponowane zmiany do rozporządzenia nr 1071/2009, zgodnie z którymi podmioty powinny przekazywać organom państw członkowskich, w których mają siedzibę, numery rejestracyjne każdego pojazdu, którym dysponują, by umożliwić wpisanie tych informacji do krajowego rejestru elektronicznego.

IV. PODSUMOWANIE

Komitet Stałych Przedstawicieli jest zatem proszony o zatwierdzenie przedstawionego przez prezydencję tekstu kompromisowego zawartego w załączniku do niniejszej noty, aby umożliwić wypracowanie podejścia ogólnego na posiedzeniu Rady TTE w dniu 7 czerwca 2018 r.

Wniosek w sprawie
DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez
kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³ określa minimalny poziom otwarcia rynku dla użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (wersja skodyfikowana) (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82).

- (2) Użytkowanie najmowanych pojazdów może obniżyć koszty przedsiębiorstw przewożących towary na własny rachunek lub na rachunek osoby trzeciej, a jednocześnie poprawić ich elastyczność operacyjną. Może się zatem przyczynić do wzrostu wydajności i konkurencyjności tych przedsiębiorstw. Ponadto najmowane pojazdy są z reguły nowsze w porównaniu z przeciętnym wiekiem pojazdów, a zatem są bezpieczniejsze i generują mniej zanieczyszczeń.
- (3) Dyrektywa 2006/1/WE nie pozwala przedsiębiorstwom w pełni korzystać z korzyści wynikających z najmu pojazdów. Dyrektywa ta zezwala państwom członkowskim na ograniczenie użytkowania przez przedsiębiorstwa **mające siedzibę na ich terytorium** najmowanych pojazdów o dopuszczalnej rzeczywistej masie całkowitej powyżej sześciu ton do przewozów na własny rachunek. Ponadto państwa członkowskie nie są zobowiązane do zezwolenia na użytkowanie najmowanego pojazdu na swoim terytorium, jeżeli pojazd jest zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo siedziby najmującego przedsiębiorstwa.
- (4) Aby umożliwić przedsiębiorstwom czerpanie jeszcze większych korzyści z użytkowania najmowanych pojazdów, należy im umożliwić korzystanie z pojazdów najmowanych w dowolnym państwie członkowskim, a nie tylko w państwie członkowskim ich siedziby. Ułatwiłoby im to w szczególności reakcję na krótkoterminowy, sezonowy lub tymczasowy wzrost zapotrzebowania oraz zastąpienie zepsutych lub uszkodzonych pojazdów.
- (4a) Państwa członkowskie nie powinny mieć możliwości ograniczania użytkowania na ich terytorium pojazdu najmowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w innym państwie członkowskim, pod warunkiem że pojazd ten jest zarejestrowany lub został dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem któregośkolwiek państwa członkowskiego oraz – jeśli jest to pojazd wymagający poświadczonej kopii licencji wspólnotowej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 – zatwierdzony do użytkowania przez państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę, za pomocą poświadczonej kopii.**

- (5) Nadal utrzymują się znaczne różnice w poziomie opodatkowania transportu drogowego na terenie Unii. Aby uniknąć zakłóceń podatkowych, uzasadnione są zatem nadal pewne ograniczenia, które mają pośredni wpływ na swobodę świadczenia usług najmu pojazdów. W związku z powyższym państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia na swoim terytorium długości okresu, podczas którego **przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium mogą korzystać z najmowanych pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w innym państwie członkowskim. Należy im również zezwolić na ograniczenie liczby takich pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium.**
- (5a) **W celu poprawy egzekwowania ograniczenia korzystania z najmowanego pojazdu zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym najmuje przedsiębiorstwo ma siedzibę, państwo członkowskie powinno mieć możliwość wymagania, aby umowa najmu nie przekraczała dozwolonego okresu korzystania z danego pojazdu. Ponadto ważność poświadczonych kopii licencji wspólnotowej wydanej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 może zostać ograniczona do okresu odpowiadającego długości umowy najmu. Oprócz tego, na tych poświadczonych kopiach może zostać podany numer rejestracyjny najmowanego pojazdu.**
- (5b) **Ruch pojazdów najmowanych nie powinien utrudniać kontroli legalności operacji prowadzonych przez podmioty w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, w którym mają siedzibę. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009 podmioty powinny przekazywać organom państwa członkowskiego, w którym mają siedzibę, numer rejestracyjny każdego pojazdu, którym dysponują, tak by informacje te zostały umieszczone w krajowym rejestrze elektronicznym.* Rozporządzenie to przewiduje, że dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych są dostępne dla organów innych państw członkowskich; krajowe rejestry elektroniczne powinny pozwalać na ukierunkowane wyszukiwanie w przypadku pojazdów o numerach rejestracyjnych innych niż wydawane przez państwo członkowskie siedziby.**
- * Uwaga: W nawiązaniu do art. 16 rozporządzenia nr 1071/2009, z uwzględnieniem rozszerzenia informacji, które mają być odnotowywane, zgodnie z propozycją Komisji.**

- (6) Aby umożliwić efektywniejsze prowadzenie przewozów na własny rachunek, państwa członkowskie nie powinny móc nadal ograniczać możliwości użytkowania najmowanych pojazdów w takich przewozach.
- (7) Wdrożenie i skutki niniejszej dyrektywy powinny być monitorowane przez Komisję i dokumentowane w formie sprawozdania. **W sprawozdaniu należy zwrócić szczególną uwagę na to, czy wynikiem dyrektywy było użytkowanie starszych lub pewnych rodzajów pojazdów oraz czy w związku z tym odbiło się to na bezpieczeństwie drogowym i czy pociągnęło za sobą trudności z egzekwowaniem przepisów, w tym przepisów dotyczących kabotażu.** Wszelkie przyszłe działania w tym obszarze powinny być rozważane na podstawie tego sprawozdania.
- (8) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez same państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego i kwestii, które mają być uregulowane w niniejszej dyrektywie, możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2006/1/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2006/1/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Każde państwo członkowskie zezwala na użytkowanie w obrębie swojego terytorium pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że:”;

ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) pojazd jest zarejestrowany lub został dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem któregoś państwa członkowskiego, **a w przypadku pojazdów wymagających zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 poświadczonej kopii licencji wspólnotowej – zatwierdzonej do użytkowania przez państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę.**”.

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, by przedsiębiorstwa **mające siedzibę na ich terytorium** mogły użytkować najmowane pojazdy do celów transportu drogowego towarów na tych samych warunkach, co pojazdy będące własnością tych przedsiębiorstw, pod warunkiem że spełnione są warunki określone w art. 2.
2. **Jeżeli najmowany pojazd jest zarejestrowany lub został dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę, może:**
 - a) **ograniczyć czas użytkowania najmowanego pojazdu na jego terytorium, pod warunkiem że pozwala ono na korzystanie z najmowanych pojazdów przez to samo przedsiębiorstwo przez 30 kolejnych dni w danym roku kalendarzowym; w tym przypadku można wprowadzić wymóg, by umowa najmu nie przekraczała terminu ustalonego przez dane państwo członkowskie;**
 - b) **ograniczyć liczbę najmowanych pojazdów, które mogą być użytkowane przez dane przedsiębiorstwo, pod warunkiem że dozwolone jest użytkowanie minimalnej liczby pojazdów. Ta minimalna liczba to przynajmniej 25% floty pojazdów ciężarowych należących do danego przedsiębiorstwa w dniu 31 grudnia roku poprzedzającego rok złożenia wniosku o zezwolenie na korzystanie z pojazdu najmowanego. W przypadku gdy cała flota przedsiębiorstwa to więcej niż jeden, lecz mniej niż cztery pojazdy, przedsiębiorstwu temu wolno użytkować przynajmniej jeden taki najmowany pojazd.”**

- 3) dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Najpóźniej do dnia [OP: please insert the date calculated 5 years after the deadline for transposition of the Directive] r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie zawiera informacje na temat użytkowania pojazdów najmowanych w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie siedziby przedsiębiorstwa najmującego pojazd. **W sprawozdaniu uwzględnia się również skutki dla bezpieczeństwa drogowego, wpływów z podatków oraz egzekwowania przepisów o kabotażu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009.** Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.”.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [OP: please insert the date calculated 18 months following the entry into force] r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
