

Bruksela, 20 maja 2019 r.
(OR. en)

9447/19

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0113(COD)

TRANS 349
CODEC 1113

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr poprz. dok.:	9140/19
Nr dok. Kom.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
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 – Sprawozdanie z postępu prac

I. WPROWADZENIE

1. W maju 2017 r. Komisja przedstawiła swój wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy. Wniosek stanowi część pierwszego pakietu dotyczącego mobilności i jest powiązany z proponowanym przeglądem przepisów dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i dostępu do rynku przewozów (rozporządzenia 1071/2009 i 1072/2009).
2. Dyrektywa 2006/1/WE ujednoliciła wcześniejsze przepisy i określa minimalny poziom otwarcia rynku dla użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy między państwami członkowskimi zarówno w przypadku przedsiębiorstw mających siedzibę na ich terytorium, jak i przedsiębiorstw mających siedzibę w innym państwie członkowskim.

Dyrektywa ta jednak:

- umożliwia państwu członkowskiemu ograniczenie użytkowania najmowanych pojazdów przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na jego terytorium do przedsiębiorstw, które są zarejestrowane w tym państwie członkowskim, i ponadto pozwala na zakazanie użytkowania najmowanych pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej sześciu ton w odniesieniu do działalności na własny rachunek;
 - jest ograniczona – w odniesieniu do przedsiębiorstw mających siedzibę w innym państwie członkowskim – do wynajmowania pojazdów zarejestrowanych w tym samym państwie członkowskim do celów ruchu między państwami członkowskimi.
3. Komisja proponuje zmianę dyrektywy 2006/1/WE 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.

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

4. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) w Parlamencie Europejskim wyznaczyła na sprawozdawcę Cláudię Monteiro de Aguiar (PPE, PT). Komisja TRAN głosowała nad swoim sprawozdaniem w dniu 24 maja 2018 r. i Parlament Europejski osiągnął porozumienie w pierwszym czytaniu, obejmujące 15 poprawek, w dniu 15 stycznia 2019 r.¹
5. W dniach 6 grudnia 2017 r. i 1 lutego 2018 r. swoje opinie wydały, odpowiednio, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Europejski Komitet Regionów.

III. PRACE W RADZIE

6. W dniach 1 i 21 czerwca 2017 r. Komisja przedstawiła wniosek wraz z oceną skutków Grupie Roboczej ds. Transportu Lądowego. Grupa robocza spotkała się w dniach 7 lipca, 11 października i 6 listopada 2017 r. podczas prezydencji estońskiej oraz w dniach 26 lutego, 20 marca i 24 kwietnia 2018 r. podczas prezydencji bułgarskiej, aby szczegółowo przeanalizować wniosek i omówić kompromisy prezydencji. Pierwsza próba przyjęcia ogólnego podejścia na posiedzeniu Rady ds. TTE w dniu 7 czerwca 2018 r. nie powiodła się.

¹ Zob. dok. 5386/19.

7. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego powracała do wniosku podczas prezydencji rumuńskiej, mianowicie w dniach 14, 21 i 28 stycznia, 4 kwietnia i 2 maja 2019 r., aby omówić kompromis prezydencji². Większość delegacji ogólnie uznała zadowalające postępy poczynione w sprawie wniosku, a niektóre z nich podkreśliły, że przejście do podejścia ogólnego umożliwiłoby zajmowanie się tym dossier równolegle z powiązanymi dossier z pierwszego pakietu dotyczącego mobilności, gdy rozpoczną się negocjacje z Parlamentem Europejskim. Dwie delegacje utrzymały swoją niezmienioną negatywną ocenę wniosku. Komisja podtrzymała ogólne zastrzeżenie dotyczące wyniku negocjacji.
8. Wiele delegacji nadal obawia się wpływu wniosku na przychody z tytułu podatków od pojazdów, natomiast większość z nich przyznała, że kompromis prezydencji pozwala państwom członkowskim w znacznym stopniu ograniczyć ryzyko (art. 1 ust. 2 – zastępujący art. 3 dyrektywy; motywy 3 i 4). Jedna delegacja uznała, że krajowe przepisy dotyczące rejestracji pojazdów mogą zostać podważone przez wprowadzenie większej swobody w ruchu najmowanych pojazdów, natomiast inna delegacja musi poddać wniosek dalszej analizie w związku z niedawno przyjętymi przepisami krajowymi.
9. Jeżeli chodzi o transgraniczne używanie najmowanych pojazdów przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w innym państwie członkowskim (art. 1 ust. 1 – zmieniający art. 2 dyrektywy; motyw 4a), większość delegacji może zaakceptować zwiększoną elastyczność. Wiele delegacji podkreśliło znaczenie skutecznych środków kontroli w tym przypadku, w szczególności w celu monitorowania przewozów kabotażowych. W tym względzie korzystanie z systemu ERRU³ (art. 1 ust. 2a – wprowadzający do dyrektywy nowy art. 3a; motywy 5b i 5c) wydaje się większości delegacji rozsądne, chociaż niektóre z nich uznały to za zbyt uciążliwe lub niewystarczająco skuteczne. Niektóre delegacje podkreśliły, że system ERRU ma zostać poddany bardziej kompletnej aktualizacji po przyjęciu zmian do rozporządzenia 1071/2009 w ramach pierwszego pakietu dotyczącego mobilności, i opowiedziały się za skoordynowanym harmonogramem odpowiednich aktualizacji.

² Najnowsza wersja znajduje się w dok. 9140/19.

³ Europejski rejestr przedsiębiorców transportu drogowego – system zapewniający wzajemne połączenie krajowych rejestrów elektronicznych, zgodnie z art. 16 ust. 5 i 6 rozporządzenia 1071/2009.

10. Komitet Stałych Przedstawicieli omawiał wniosek w dniu 15 maja 2019 r. Z jednej strony, wiele delegacji wyraziło poparcie dla kompromisu mimo pewnych utrzymujących się zagrożeń, np. w odniesieniu do dochodów podatkowych i kontroli operacji transportu prowadzonych w innych państwach członkowskich. Z drugiej strony, znaczna liczba delegacji wyraziła wątpliwości co do tego, czy możliwe jest uzgodnienie podejścia ogólnego już w czerwcu 2019 r. Niektóre delegacje zgłosiły negatywne zastrzeżenia weryfikacji co do zakresu obowiązku dokonywania oceny przez Komisję w odniesieniu do dochodów podatkowych (art. 1 ust. 3 – nowy art. 5a dyrektywy). Prezydencja stwierdziła po posiedzeniu, że sprawozdanie z postępu prac stanowiłoby najlepszą podstawę do dyskusji w Radzie.

IV. WNIOSKI

11. Prezydencja uważa, że poczynione postępy doprowadziły do dalszego zmniejszenia obaw państw członkowskich przy jednoczesnym utrzymaniu głównych celów Komisji.
- a) Aby uniknąć niezamierzonych skutków ubocznych, państwa członkowskie mogą ograniczyć wynajem pojazdów zarejestrowanych w innych państwach członkowskich przez ich własne przedsiębiorstwa do 30 dni w roku kalendarzowym i do 25% floty pojazdów. W tym krótkim minimalnym okresie powinno być możliwe zabezpieczenie krajowych przepisów dotyczących rejestracji pojazdów i unikanie erozji podatkowej. Dodatkową gwarancję stanowi możliwość ograniczenia najmowania lekkich samochodów dostawczych na potrzeby operacji na własny rachunek. Aby zapewnić kompleksowe monitorowanie wpływu na dochody podatkowe, przygotowywane przez Komisję sprawozdanie z oceny można by rozszerzyć o ten aspekt.
 - b) W celu zapewnienia, aby użytkowanie najmowanych pojazdów przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w innym państwie członkowskim nie było nadużywane do obchodzenia przepisów dotyczących dostępu do rynku, pojazdy muszą być wyposażone w licencję wspólnotową wymaganą na mocy rozporządzenia 1072/2009, a państwa członkowskie będą miały dostęp do informacji w sprawie najmowanych pojazdów we flocie przewoźników drogowych za pośrednictwem unijnego interfejsu krajowych rejestrów elektronicznych, czyli ERRU. W związku z tym, że system ERRU zostanie poddany przeglądowi w rozporządzeniu 1071/2009 (art. 16)⁴, kompromis zawiera obowiązek dodawania do krajowego rejestru informacji na temat numerów rejestracyjnych najmowanych pojazdów.

⁴ Zob. podejście ogólne w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia 1071/2009, dok. 15084/18, s. 16.

12. Prezydencja odnotowuje, że wiele delegacji podkreślało powiązanie z głównymi dossier pierwszego pakietu dotyczącego mobilności. Powiązanie to ma dwa aspekty: po pierwsze, techniczny, w związku z potrzebą poprawy wymiany informacji między państwami członkowskimi w celu usprawnienia monitorowania i kontroli; po drugie, w odniesieniu do ogólnej debaty politycznej na temat dostępu do rynku i jego ograniczeń. Parlament Europejski przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu w odniesieniu do wszystkich odnośnych dossier. Rada ustanowiła ogólne podejście w odniesieniu do trzech wniosków z pierwszego pakietu dotyczącego mobilności⁵, ale jeszcze nie w sprawie wniosku dotyczącego najmowanych pojazdów. Prezydencja odnotowuje również, że delegacje zasadniczo uznają znaczenie tego powiązania, jednak wyrażały one różne opinie na temat odpowiedniego harmonogramu prowadzenia dalszych prac nad tym dossier – albo równolegle z innymi dossier, albo jako kolejny krok.
13. W związku z powyższym Komitet Stałych Przedstawicieli i Rada są proszone o zapoznanie się z postępami poczynionymi w pracach nad tym dossier.
-

⁵ Zob. dok. 15084/18.