

Bruselj, 20. maj 2019
(OR. en)

9447/19

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0113(COD)

TRANS 349
CODEC 1113

POROČILO

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Št. predh. dok.:	9140/19
Št. dok. Kom.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Zadeva:	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga – poročilo o napredku

I. UVOD

1. Komisija je maja 2017 predložila predlog za spremembo Direktive 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga. Predlog je del prvega svežnja o mobilnosti in je povezan s predlaganimi prenovljenimi pravili o začetku opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika in dostopu do trga cestnega prevoza blaga (uredbi 1071/2009 in 1072/2009).
2. 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:

- državi članici dovoljuje, da uporabo vozil, ki jih najamejo podjetja s sedežem na njenem ozemlju, omeji na vozila, ki so registrirana v državi članici, poleg tega pa omogoča, da se prepove uporaba najetih vozil, katerih skupna dovoljena masa naloženega vozila presega 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.
3. Komisija predlaga spremembo Direktive 2006/1/ES predvsem zato, da bi odpravila sedanje omejitve ter vzpostavila jasen in enoten regulativni okvir, ki bi prevoznikom po vsej EU omogočil enak dostop do trga najetih vozil.

II. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH

4. Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN) je za poročevalko imenoval Cláudio Monteiro de Aguiar (EPP, PT). Odbor TRAN je o njenem poročilu glasoval 24. maja 2018, Evropski parlament pa je 15. januarja 2019 sprejel dogovor v prvi obravnavi skupaj s 15 predlogi sprememb¹.
5. Evropski ekonomsko-socialni odbor in Evropski odbor regij sta mnenji sprejela 6. decembra 2017 oziroma 1. februarja 2018.

III. DELO V SVETU

6. Komisija je svoj predlog skupaj z oceno učinka 1. in 21. junija 2017 predstavila Delovni skupini za kopenski promet. Delovna skupina se je sestala med estonskim predsedovanjem 7. julija, 11. oktobra in 6. novembra 2017 ter med bolgarskim predsedovanjem 26. februarja, 20. marca in 24. aprila 2018, da bi podrobno preučila predlog in razpravljala o kompromisnem besedilu predsedstva. Prvi poskus za doseg splošnega pristopa na seji Sveta PTE 7. junija 2018 ni bil uspešen.

¹ Glej dokument 5386/19.

7. Delovna skupina za kopenski promet je predlog znova začela obravnavati v času romunskega predsedovanja, in sicer na sejah 14., 21. in 28. januarja, 4. aprila in 2. maja 2019, na katerih je razpravljala o kompromisnem besedilu predsedstva². Večina delegacij je na splošno priznala, da je bil v zvezi s predlogom dosežen precejšen napredek, pri čemer so nekatere od njih poudarile, da bi prehod na splošni pristop omogočil obravnavo te zadeve vzporedno s povezanimi dokumenti iz prvega svežnja o mobilnosti, ko se bodo začela pogajanja z Evropskim parlamentom. Dve delegaciji sta ohranili nespremenjeno negativno oceno predloga. Komisija je ohranila splošni pridržek glede izida pogajanj.
8. Čeprav so imele številne delegacije še naprej pomisleke glede učinka predloga na prihodke iz davka na motorna vozila, je večina med njimi priznala, da kompromis predsedstva državam članicam omogoča, da tveganje v veliki meri omejijo (člen 1(2) – ki nadomešča člen 3 Direktive –; uvodni izjavi 3 in 4). Ena delegacija je menila, da bi lahko bili nacionalni predpisi o registraciji vozil ogroženi, če bi uvedli več svobode pri uporabi najetih vozil v prometu, druga delegacija pa je navedla, da mora predlog dodatno preučiti z vidika nedavno sprejetih nacionalnih zakonov.
9. Kar zadeva čezmejno uporabo najetih vozil s strani podjetij, ki imajo sedež v drugi državi članici (člen 1(1) – ki spreminja člen 2 Direktive –; uvodna izjava 4a), bi večina delegacij lahko sprejela razširjeno prožnost. Številne delegacije so poudarile pomen učinkovitih nadzornih ukrepov v tem primeru, zlasti za spremljanje dejavnosti kabotaže. V zvezi s tem se je večini delegacij zdela smiselna uporaba sistema ERRU³ (člen 1(2a) – vključitev novega člena 3a v Direktivo –; uvodni izjavi 5b in 5c), čeprav so nekatere od njih menile, da je to preveč obremenilno ali pa ni dovolj učinkovito. Več delegacij je poudarilo, da bo sistem Evropskih registrov podjetij cestnega prevoza (ERRU) po tem, ko bodo sprejete spremembe Uredbe (ES) št. 1071/2009 v okviru prvega svežnja o mobilnosti, bolj temeljito posodobljen, pri čemer so se zavzemale za usklajen časovni razpored zadevnih posodobitev.

² Zadnja različica je v dokumentu 9140/19.

³ Evropski registri podjetij cestnega prevoza so sistem, ki zagotavlja medsebojno povezovanje nacionalnih elektronskih registrov v skladu s členom 16(5) in (6) Uredbe (ES) št. 1071/2009.

10. Odbor stalnih predstavnikov je o kompromisnem besedilu razpravljal 15. maja 2019. Na eni strani so številne delegacije podprle kompromis kljub nekaterim preostalim tveganjem, na primer v zvezi z davčnimi prihodki in nadzorom dejavnosti cestnega prevoza, ki se izvajajo v drugih državah članicah. Na drugi strani pa je precej delegacij izrazilo pomisleke, ali bo mogoče splošni pristop doseči že junija 2019. Nekatere delegacije so vložile negativni preučitveni pridržek glede področja uporabe obveznosti Komisije glede ocenjevanja davčnih prihodkov (člen 1(3) – novi člen 5a Direktive). Predsedstvo je po seji sklenilo, da je poročilo o napredku najprimernejša podlaga za razpravo v Svetu.

IV. SKLEPNE UGOTOVITVE

11. Predsedstvo meni, da so se zaradi doseženega dobrega napredka nadalje zmanjšali pomisleki držav članic, hkrati pa se je ohranilo bistvo ciljev Komisije.
- a) Da bi se izognili neželenim stranskim učinkom, lahko države članice omejijo najemanje vozil, registriranih v drugih državah članicah, s strani njihovih lastnih podjetij na 30 dni na koledarsko leto in na 25 % voznega parka. Na podlagi tega kratkega minimalnega obdobja bi morale biti mogoče ohraniti nacionalne predpise o registraciji vozil in preprečiti zmanjševanje davkov. Možnost omejitve najema lahkih gospodarskih vozil za lastne potrebe je še dodaten zaščitni ukrep. Da bi zagotovili celovito spremljanje učinka na davčne prihodke, bi poročilo Komisije o oceni lahko razširili tudi na ta vidik.
 - b) Za zagotovitev, da se uporaba najetih vozil s strani podjetij s sedežem v drugi državi članici ne zlorabi z namenom izogibanja pravilom o dostopu do trga, morajo imeti vozila licenco Skupnosti, kadar to zahteva Uredba (ES) št. 1072/2009, države članice pa bodo imele dostop do informacij o najetih vozilih v voznem parku cestnih prevoznikov prek vmesnika EU za nacionalne elektronske registre, tj. ERRU. Glede na to, da bo sistem ERRU z Uredbo (ES) št. 1071/2009 (člen 16)⁴ prenovljen, kompromis vsebuje obveznost dodajanja informacij o registrski številki najetih vozil v nacionalni register.

⁴ Glej splošni pristop glede predloga v zvezi z Uredbo (ES) št. 1071/2009, dokument 15084/18, str. 16.

12. Predsedstvo ugotavlja, da so številne delegacije poudarile povezavo z glavnimi dokumenti prvega svežnja o mobilnosti. Ta povezava zadeva dva vidika: prvič, na tehnični ravni je treba izboljšati izmenjavo informacij med državami članicami, da se izboljšata spremljanje in nadzor, in drugič, zagotoviti je treba splošno politično razpravo o dostopu do trga in njegovih omejitvah. Evropski parlament je glede vseh zadevnih dokumentov sprejel stališča v prvi obravnavi. Svet je oblikoval splošni pristop za tri predloge iz prvega svežnja o mobilnosti⁵, ne pa še tudi za predlog o najetih vozilih. Predsedstvo prav tako ugotavlja, da so delegacije na splošno sicer priznale pomen te povezave, vendar so izrazile različna stališča glede ustreznega časovnega okvira za napredovanje v tej zadevi, bodisi vzporedno z drugimi dokumenti ali kot naslednji korak.
13. Glede na navedeno naj se Odbor stalnih predstavnikov in Svet seznanita z napredkom, doseženim v zvezi s to zadevo.
-

⁵ Glej dokument 15084/18.