



Bruxelles, 21. svibnja 2019.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2017/0113(COD)

9447/1/19
REV 1

TRANS 349
CODEC 1113

IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Odbor stalnih predstavnika / Vijeće
Br. preth. dok.:	9140/19
Br. dok. Kom.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Predmet:	Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta – izvješće o napretku

I. UVOD

1. Komisija je u svibnju 2017. predstavila svoj prijedlog izmjene Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta. Taj prijedlog dio je prvog paketa za mobilnost i povezan je s predloženim temeljitim izmjenama pravila o pristupu djelatnosti cestovnog prijevoznika i pristupu tržištu cestovnog prijevoza tereta (uredbe 1071/2009 i 1072/2009).
2. Direktivom 2006/1/EZ kodificiraju se ranija pravila i utvrđuje minimalna razina otvaranja tržišta za korištenje vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta između država članica, i za trgovačka društva s poslovnim nastanom na njihovu državnom području i za trgovačka društva s poslovnim nastanom u drugoj državi članici.

Međutim, Direktiva:

- omogućuje državi članici da ograniči korištenje unajmljenih vozila od strane trgovačkih društava koja imaju poslovni nastan na njezinu državnom području na ona koja su registrirana u državi članici te, uz to, dopušta da se zabrani korištenje unajmljenih vozila ukupne dopuštene 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.
3. Komisija predlaže izmjenu Direktive 2006/1/EZ uglavnom kako bi se uklonila postojeća ograničenja i uspostavio jasan i ujednačen regulatorni okvir, čime se prijevoznicima diljem EU-a daje jednak pristup tržištu unajmljenih vozila.

II. RAD U DRUGIM INSTITUCIJAMA

4. Odbor Europskog parlamenta za promet i turizam (TRAN) imenovao je izvjestiteljicom gđu Cláudiju Monteiro de Aguiar (EPP, PT). Odbor TRAN glasovao je o njezinu izvješću 24. svibnja 2018., a Europski parlament donio je sporazum s 15 amandmana u prvom čitanju 15. siječnja 2019.¹
5. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je svoje mišljenje 6. prosinca 2017., dok je Europski odbor regija to učinio 1. veljače 2018.

III. RAD U OKVIRU VIJEĆA

6. Komisija je 1. i 21. lipnja 2017. predstavila svoj prijedlog, zajedno s procjenom učinka, Radnoj skupini za kopneni promet. Radna skupina sastala se 7. srpnja, 11. listopada i 6. studenoga 2017. tijekom estonskog predsjedavanja te 26. veljače, 20. ožujka i 24. travnja 2018. tijekom bugarskog predsjedavanja radi detaljne analize prijedloga i rasprave o kompromisima predsjedništava. Prvi pokušaj da se postigne opći pristup na sastanku Vijeća za promet, telekomunikacije i energetiku 7. lipnja 2018. nije bio uspješan.

¹ Vidjeti dokument 5386/19.

7. Radna skupina za kopneni promet vratila se na prijedlog tijekom rumunjskog predsjedavanja, odnosno 14., 21. i 28. siječnja, 4. travnja i 2. svibnja 2019., kako bi raspravljala o kompromisu predsjedništva; najnovija verzija priložena je ovom dokumentu. Većina delegacija općenito priznaje da se dobro napredovalo na prijedlogu, a neke su istaknule da bi se donošenjem općeg pristupa omogućilo razmatranje tog predmeta usporedo s povezanim predmetima iz prvog paketa za mobilnost, nakon što započnu pregovori s Europskim parlamentom. Dvije delegacije i dalje negativno ocjenjuju prijedlog. Komisija je zadržala opću rezervu u pogledu ishoda pregovora.
8. Iako su mnoge delegacije iznova izrazile zabrinutost u pogledu učinka prijedloga na prihode od poreza na motorna vozila, većina ih je potvrdila da se kompromisom predsjedništva državama članicama omogućuje da u velikoj mjeri ograniče taj rizik (članak 1. stavak 2., kojim se zamjenjuje članak 3. Direktive, uvodne izjave 3. i 4.). Jedna delegacija smatrala je da bi se uvođenjem veće slobode prometovanja unajmljenih vozila mogla ugroziti nacionalna pravila o registraciji vozila, a jedna druga delegacija iznijela je potrebu za dodatnim proučavanjem prijedloga s obzirom na nedavno donesene nacionalne zakone.
9. Što se tiče prekograničnog korištenja unajmljenih vozila od strane trgovačkih društava s poslovnim nastanom u drugoj državi članici (članak 1. stavak 1., kojim se mijenja članak 2. Direktive, uvodna izjava 4.a), većina delegacija mogla bi prihvatiti povećanu razinu fleksibilnosti. Mnoge delegacije naglasile su važnost učinkovitih mjera kontrole u tom slučaju, posebno radi praćenja djelatnosti kabotaže. U tom pogledu, upotrebu sustava ERRU² (članak 1. stavak 2.a, kojim se umeće novi članak 3.a u Direktivu, uvodne izjave 5.b i 5.c) većina delegacija smatrala je razboritim, iako su neke od njih smatrale da to predstavlja preveliko opterećenje ili da nije dovoljno učinkovito. Nekoliko delegacija naglasilo je da će se sustav ERRU sveobuhvatnije ažurirati nakon donošenja izmjena Uredbe 1071/2009 u okviru prvog paketa za mobilnost te je zagovaralo da ta ažuriranja budu vremenski usklađena.

² Europski registar cestovnih prijevoznika, sustav za osiguravanje povezanosti nacionalnih elektroničkih registara u skladu s čl. 16. st. 5. i 6. Uredbe 1071/2009.

10. Odbor stalnih predstavnika raspravljao je o kompromisu 15. svibnja 2019. S jedne strane, mnoge delegacije izrazile su podršku kompromisu, unatoč određenim preostalim rizicima, primjerice u pogledu poreznih prihoda i kontrole cestovnog prijevoza u drugim državama članicama. S druge strane, znatan broj delegacija izrazio je sumnje o tome može li se opći pristup postići već u lipnju 2019. Neke delegacije uložile su negativnu analitičku rezervu u pogledu područja primjene Komisijine obveze evaluacije poreznih prihoda (članak 1. stavak 3. – novi članak 5.a Direktive). Predsjedništvo je nakon sastanka zaključilo da bi kao temelj za raspravu u Vijeću najprikladnije bilo izvješće o napretku.

IV. ZAKLJUČCI

11. Predsjedništvo smatra da je dobar napredak koji je ostvaren doveo do daljnjeg smanjenja količine problematičnih pitanja država članica, pri čemu su sačuvani ključni ciljevi Komisije.
- a) Kako bi se izbjegle neželjene nuspojave, države članice mogu ograničiti unajmljivanje vozila registriranih u drugim državama članicama od strane njihovih trgovačkih društava na 30 dana u kalendarskoj godini i/ili na 25 % voznog parka. U tom kratkom minimalnom razdoblju trebalo bi biti moguće zaštititi nacionalne propise o registraciji vozila i izbjeći poreznu eroziju. Dodatna zaštitna mjera jest mogućnost ograničavanja unajmljivanja lakih gospodarskih vozila za prijevoz za vlastite potrebe. Kako bi se osiguralo sveobuhvatno praćenje učinka na porezne prihode, Komisijino evaluacijsko izvješće moglo bi se proširiti na taj aspekt.
- b) Kako bi se osiguralo da trgovačka društva s poslovnim nastanom u drugoj državi članici ne zlorabe korištenje unajmljenih vozila kako bi zaobišla pravila o pristupu tržištu, tim vozilima treba se pružiti ovjereni primjerak dozvole Zajednice kada se to zahtijeva u skladu s Uredbom 1072/2009. Osim toga, države članice imat će pristup informacijama o registarskim brojevima unajmljenih vozila putem sučelja EU-a za nacionalne elektroničke registre, ERRU-a. S obzirom na činjenicu da će sustav ERRU biti značajno izmijenjen Uredbom 1071/2009 (članak 16.)³, u kompromisu se nalazi obveza dodavanja informacija o registarskim brojevima unajmljenih vozila u nacionalni registar.

³ Vidjeti opći pristup prijedlogu koji se odnosi na Uredbu 1071/2009, dokument 15084/18, str. 16.

12. Predsjedništvo napominje da su mnoge delegacije naglasile poveznicu s glavnim predmetima prvog paketa za mobilnost. Ta poveznica ima dvije strane: kao prvo, u tehničkom smislu, postoji potreba za poboljšanjem razmjene informacija među državama članicama radi poboljšanja praćenja i kontrole; druga strana tiče se opće političke rasprave o pristupu tržištu i njegovim ograničenjima. Europski parlament usvojio je stajalište u prvom čitanju za sve dotične predmete. Vijeće je utvrdilo opći pristup za tri prijedloga iz prvog paketa za mobilnost⁴, ali još ne i za prijedlog o unajmljenim vozilima. Predsjedništvo također napominje da su delegacije općenito svjesne važnosti ove poveznice, ali i da su izrazile različita stajališta o odgovarajućim rokovima za napredak u ovom predmetu – ili usporedno s drugim predmetima ili kao naknadni korak.
13. S obzirom na navedeno, Odbor stalnih predstavnika i Vijeće pozivaju se da prime na znanje napredak postignut u ovom predmetu.
-

⁴ Vidjeti dokument 15084/18.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora⁵,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija⁶,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

1. Direktivom 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁷ propisuje se minimalna razina otvaranja tržišta za uporabu vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta.

⁵ SL C , , str. .

⁶ SL C , , str. .

⁷ Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija) (SL L 33, 4.2.2006., str. 82.).

2. Uporabom unajmljenih vozila mogu se smanjiti troškovi poduzeća koja prevoze teret za vlastiti račun ili za najamninu i naknadu te se istodobno može povećati njihova operativna fleksibilnost. Stoga se na taj način može doprinijeti povećanju produktivnosti i konkurentnosti dotičnih poduzeća. Uz to, unajmljena su vozila sigurnija te manje onečišćuju jer su obično novija od prosjeka voznog parka.
3. Direktivom 2006/1/EZ poduzećima se ne omogućuje potpuno iskorištavanje prednosti uporabe unajmljenih vozila. Tom se Direktivom dopušta državama članicama da poduzećima s poslovnim nastanom na njihovu državnom području ograniče uporabu unajmljenih vozila najveće dopuštene mase opterećenog vozila veće od šest tona za vlastite potrebe. Povrh toga, država članica ne mora dopustiti uporabu unajmljenog vozila na svojem državnom području ako je vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu sa zakonima države članice koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća koje ga unajmljuje.
4. Kako bi im se omogućilo da u većoj mjeri iskoriste prednosti uporabe unajmljenih vozila, poduzeća bi trebala moći upotrebljavati vozila unajmljena u bilo kojoj državi članici, a ne samo u onoj u kojoj imaju poslovni nastan. Time bi im se prije svega olakšalo svladavanje kratkoročnih, sezonskih ili privremenih razdoblja visoke potražnje ili zamjena neispravnih ili oštećenih vozila.
 - 4.a Države članice ne bi trebale moći ograničiti uporabu vozila koje je unajmilo poduzeće s poslovnim nastanom na državnom području druge države članice na vlastitom državnom području, pod uvjetom da je vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu sa zakonima bilo koje države članice i, ako se radi o vozilu koje zahtijeva ovjerenu vjerodostojnu presliku licencijske Zajednice u skladu s Uredbom (EZ) br. 1072/2009, koje je tom ovjerenom vjerodostojnom preslikom za uporabu odobrila država članica poslovnog nastana poduzeća.

5. Unutar Unije i dalje postoje velike razlike u razini oporezivanja cestovnog prijevoza. Stoga su radi izbjegavanja fiskalnih poremećaja i dalje opravdana određena ograničenja, koja neizravno utječu i na slobodu pružanja usluga iznajmljivanja vozila. Prema tome, države članice trebale bi imati mogućnost ograničiti razdoblje u kojem poduzeća s poslovnim nastanom na njihovu državnom području mogu rabiti unajmljeno vozilo koje je registrirano ili stavljeno u promet u drugoj državi članici. Također bi trebale moći ograničiti broj takvih vozila koja unajmljuju poduzeća s poslovnim nastanom na njihovu državnom području.
- 5.a Kako bi se poboljšala provedba ograničenja o uporabi unajmljenog vozila registriranog ili stavljenog u promet u skladu sa zakonima države članice koja nije ona u kojoj poduzeće koje unajmljuje vozilo ima poslovni nastan, država članica trebala bi moći zatražiti da trajanje ugovora o najmu ne prelazi dozvoljeno vrijeme uporabe dotičnog vozila. Osim toga, valjanost ovjerenih vjerodostojnih preslika licencije Zajednice izdane u skladu s Uredbom (EZ) br. 1072/2009 može se ograničiti na razdoblje koje odgovara trajanju ugovora o najmu. Osim toga, na tim ovjerenim vjerodostojnim preslikama može se navesti registarski broj unajmljenog vozila.
- (5c) Prometovanje unajmljenih vozila ne bi trebalo ometati praćenje i nadzor zakonitosti radnji koje provode subjekti u državama članicama koje nisu države članice njihova poslovnog nastana. U skladu s Uredbom (EZ) br. 1071/2009 subjekti bi trebali obavijestiti nadležna tijela države članice u kojoj imaju poslovni nastan o registarskom broju svakog motornog vozila koje imaju na raspolaganju, kako bi se te informacije mogle unijeti u nacionalni elektronički registar. Tom se Uredbom predviđa da su podaci sadržani u nacionalnim elektroničkim registrima dostupni nadležnim tijelima drugih država članica; nacionalni elektronički registri trebali bi omogućiti usmjereno pretraživanje vozila s registarskim brojevima koje nije izdala država članica poslovnog nastana.

- 5.c Kako bi se osiguralo ujednačeno ispunjavanje obveze pružanja informacija o registarskim brojevima unajmljenih vozila u nacionalnom elektroničkom registru, Komisiji bi se trebale dodijeliti provedbene ovlasti u pogledu minimalnih zahtjeva za podatke koje je nužno unijeti u nacionalni elektronički registar. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁸.
6. Kako bi se omogućilo učinkovitije obavljanje prijevoza za vlastiti račun, države članice ne bi više smjele ograničavati mogućnost uporabe unajmljenih vozila u te svrhe. Međutim, kako bi se izbjegli mogući fiskalni problemi, države članice trebale bi moći ograničiti uporabu vozila u svrhu prijevoza za vlastiti račun čija najveća dopuštena masa s teretom nije veća od 3,5 tona ako je registrirana izvan države članice u kojoj trgovačko društvo ima poslovni nastan.
7. Komisija bi trebala pratiti provedbu i učinke ove Direktive te o tome sastaviti izvješće. U izvješću bi se posebna pozornost trebala posvetiti tome je li ova Direktiva dovela do uporabe starijih vrsta vozila ili određenih vrsta vozila te je stoga utjecala na sigurnost na cestama i je li došlo do poteškoća u vezi s provedbom, uključujući provedbu pravila o kabotaži. Svaka bi se sljedeća mjera u ovom području trebala razmotriti u odnosu na to izvješće.
8. Budući da države članice ne mogu same u dovoljnoj mjeri ostvariti ciljeve ove Direktive, nego se zbog prekogranične naravi cestovnog prijevoza i drugih pitanja koja bi se trebala riješiti ovom Direktivom oni mogu na bolji način postići na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
9. Direktivu 2006/1/EZ stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

⁸ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

Članak 1.

Direktiva 2006/1/EZ mijenja se kako slijedi:

1. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećom:

„Svaka država članica na svojem državnom području dopušta uporabu vozila koja su unajmila trgovačka društva s poslovnim nastanom na državnom području druge države članice pod uvjetom da:”;

ii. točka (a) zamjenjuje se sljedećom:

„(a) je vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu sa zakonima bilo koje države članice i koristi se u skladu s odredbama uredbama (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009 u državi članici poslovnog nastana trgovačkog društva koje se njime koristi, ako je to primjenjivo.”.

2. članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da trgovačka društva s poslovnim nastanom na njihovu državnom području, ako su ispunjeni uvjeti propisani člankom 2., mogu rabiti unajmljena vozila za cestovni prijevoz tereta uz uvjete jednake onima koji vrijede za vozila u vlasništvu tih trgovačkih društava.

2. Ako je unajmljeno vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu sa zakonima druge države članice, država članica poslovnog nastana trgovačkog društva može:

(a) ograničiti trajanje uporabe unajmljenog vozila unutar vlastitog državnog područja pod uvjetom da istom trgovačkom društvu dopušta uporabu unajmljenog vozila 30 uzastopnih dana svake kalendarske godine; u tom se slučaju može zahtijevati da trajanje ugovora o najmu ne prelazi vremensko ograničenje koje je odredila država članica;

- (b) ograničiti broj unajmljenih vozila koje svako trgovačko društvo može rabiti, pod uvjetom da dopušta uporabu minimalnog broja vozila. Taj minimalni broj jest najmanje 25 % voznog parka teretnih vozila u vlasništvu trgovačkog društva 31. prosinca godine koja prethodi zahtjevu za odobrenje uporabe unajmljenog vozila. Trgovačko društvo koje ima ukupni vozni park veći od jednog, a manji od četiri vozila, može rabiti najmanje jedno takvo unajmljeno vozilo;
- (c) ograničiti uporabu takvog vozila čija najveća dopuštena masa s teretom nije veća od 3,5 tona u svrhu prijevoza za vlastiti račun.”

2.a umeće se sljedeći članak 3.a:

„Članak 3.a

Države članice moraju poduzeti potrebne mjere kako bi osigurale da se informacije o registarskom broju unajmljenog vozila unesu u nacionalni elektronički registar iz članka 16. Uredbe (EZ) br. 1071/2009.

Komisija, s pomoću provedbenih akata, donosi minimalne zahtjeve za podatke koje je nužno unijeti u nacionalni elektronički registar. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 5.b stavka 2.”;

3. umeću se sljedeći članci 5.a i 5.b:

„Članak 5.a

Do [OP: umetnuti izračunani datum pet godina nakon roka za prenošenje ove Direktive] Komisija mora podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi i učincima ove Direktive. To izvješće mora sadržavati podatke o uporabi vozila unajmljenih u državama članicama koje nisu države članice poslovnog nastana poduzeća koja ta vozila unajmljuju. U izvješću se ujedno istražuje utjecaj na sigurnost cestovnog prometa na [, porezne prihode] i na provedbu pravila o kabotaži u skladu s Uredbom (EZ) br. 1072/2009. Komisija na temelju tog izvješća procjenjuje je li nužno predložiti dodatne mjere.

Članak 5.b

1. Komisiji pomaže odbor osnovan na temelju članka 42. stavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014 od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.”

Članak 2.

3. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom najkasnije do [OP: umetnuti izračunani datum [24] mjeseca nakon stupanja na snagu]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

4. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik