

Bruselj, 21. maj 2019
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0113(COD)

9447/1/19
REV 1

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 predsedstva; najnovejša različica je v prilogi. 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 sprejetje splošnega pristopa omogočilo 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 ERRU² (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 raspored zadevnih posodobitev.

² 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 razpravljajal 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/ali 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 zaradi izogibanja pravilom o dostopu do trga, je treba vozilom izdati overjeno verodostojno kopijo licence Skupnosti, kadar to zahteva Uredba (ES) št. 1072/2009. Poleg tega bodo imele države članice dostop do informacij o registrskih številkah najetih vozil prek vmesnika EU za nacionalne elektronske registre, tj. ERRU. Glede na to, da bo sistem ERRU z Uredbo (ES) št. 1071/2009 (člen 16)³ prenovljen, kompromis vsebuje obveznost dodajanja informacij o registrskih številkah najetih vozil v nacionalni register.

³ 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 mobilnosti⁴, 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.
-

⁴ Glej dokument 15084/18.

Predlog

DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁵,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁶,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2006/1/ES⁷ zagotavlja minimalno raven odpiranja trga za uporabo vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga.

⁵ UL C , , str. .

⁶ UL C , , str. .

⁷ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2006/1/ES z dne 18. januarja 2006 o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga (kodificirano besedilo) (UL L 33, 4.2.2006, str. 82).

- (2) Z uporabo najetih vozil se lahko zmanjšajo stroški podjetij, ki prevažajo blago za lastne potrebe, ali njihovi stroški najema in plačila, hkrati pa se lahko poveča njihova operativna prožnost. Tako se lahko prispeva k povečanju produktivnosti in konkurenčnosti zadevnih podjetij. Poleg tega so najeta vozila tudi varnejša in manj onesnažujejo, saj so običajno novejša od povprečne flote.
- (3) Direktiva 2006/1/ES podjetjem ne omogoča, da bi v celoti izkoristila prednosti uporabe najetih vozil. Navedena direktiva državam članicam dovoljuje, da podjetjem, ki imajo sedež na njihovem ozemlju, omejijo uporabo najetih vozil z največjo dovoljeno maso vozila več kot šest ton za lastne potrebe. Poleg tega se od držav članic ne zahteva, da dovolijo uporabo najetega vozila na svojem ozemlju, če je bilo vozilo registrirano ali dano v promet v skladu s predpisi države članice, ki ni država, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo.
- (4) Da bi podjetjem omogočili, da bolje izkoristijo prednosti uporabe najetih vozil, bi jim bilo treba omogočiti uporabo vozil, najetih v kateri koli državi članici, ne le v državi, v kateri imajo sedež. Tako bi podjetja lažje nemoteno delovala v času kratkotrajne, sezonske ali začasne konične obremenitve ali zamenjala okvarjena ali poškodovana vozila.
- (4a) Državam članicam ne bi smelo biti dopuščeno, da na svojem ozemlju omejijo uporabo vozila, ki ga je najelo podjetje s sedežem na ozemlju druge države članice, če je bilo vozilo registrirano ali dano v promet v skladu s predpisi katere koli države članice in je, če vozilo potrebuje overjeno verodostojno kopijo licence Skupnosti v skladu z Uredbo (ES) št. 1072/2009, država članica, v kateri ima zadevno podjetje sedež, zanj izdala dovoljenje za uporabo na podlagi te overjene verodostojne kopije.

- (5) Ravni obdavčitve cestnega prevoza se v Uniji še vedno precej razlikujejo. Zato so nekatere omejitve, ki posredno vplivajo tudi na svobodo zagotavljanja storitev najema vozil, še vedno upravičene, da bi preprečili fiskalno izkrivljanje. Posledično bi morale imeti države članice možnost, da omejijo čas, v katerem sme podjetje s sedežem na njihovem ozemlju uporabljati najeto vozilo, ki je registrirano ali dano v promet v drugi državi članici. Prav tako bi morale imeti možnost omejiti število takšnih vozil, ki jih sme najeti podjetje, ki ima sedež na njihovem ozemlju.
- (5a) Da bi izboljšali uveljavljanje omejitve glede uporabe najetega vozila, ki je registrirano ali dano v promet v skladu s predpisi države članice, ki ni država, v kateri ima sedež podjetje, ki vozilo najame, bi morale imeti države članice možnost zahtevati, da trajanje najemne pogodbe ne presega časovne omejitve za uporabo takega vozila. Poleg tega bi lahko bila veljavnost overjenih verodostojnih kopij licence Skupnosti, izdanih v skladu z Uredbo (ES) št. 1072/2009, omejena na obdobje veljavnosti najemne pogodbe. Prav tako bi lahko bila na teh overjenih verodostojnih kopijah navedena registrska številka najetega vozila.
- (5b) Uporaba najetih vozil v prometu ne bi smela ovirati spremljanja in nadzora zakonitosti prevozov, ki jih opravljajo prevozniki v državah članicah, v katerih nimajo sedeža. V skladu z Uredbo (ES) št. 1071/2009 bi morali prevozniki obvestiti organe države članice, v kateri imajo sedež, o registrskih številkah vseh motornih vozil, ki jih imajo na razpolago, tako da je te podatke mogoče vnesti v nacionalni elektronski register. V navedeni uredbi je določeno, da imajo organi drugih držav članic dostop do podatkov iz nacionalnih elektronskih registrov; nacionalni elektronski register bi moral omogočati tudi ciljno iskanje vozil po registrskih številkah, ki jih ni izdala država članica sedeža.

- (5c) Da bi zagotovili enotno izpolnjevanje obveznosti zagotavljanja podatkov o registrskih številkah najetih vozil v nacionalnih elektronskih registrih, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z minimalnimi zahtevami za podatke, ki jih je treba vnesti v nacionalni elektronski register. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁸.
- (6) Da bi omogočili učinkovitejše izvajanje prevozov za lastne potrebe, države članice ne bi več smele omejevati možnosti, da se za take dejavnosti uporabljajo najeta vozila. Vendar bi bilo zaradi izogibanja morebitnim fiskalnim težavam državam članicam treba zagotoviti možnost, da omejijo uporabo vozila za prevoz za lastne potrebe v primeru vozila z največjo dovoljeno naloženo maso, ki ne presega 3,5 tone, če je registrirano zunaj države članice, v kateri ima sedež podjetje, ki ga uporablja.
- (7) Izvajanje in učinke te direktive bi morala Komisija spremljati ter dokumentirati v poročilu. V poročilu bi bilo treba posebej pozorno preveriti, ali se zaradi te direktive uporabljajo starejša vozila ali posebne vrste vozil in ima tako posledice za varnost cestnega prometa ter ali je prihajalo do težav pri uveljavljanju, vključno z uveljavljanjem predpisov o kabotaži. Vse prihodnje ukrepe na tem področju bi bilo treba obravnavati ob upoštevanju zadevnega poročila.
- (8) Ker države članice same ne morejo zadovoljivo doseči ciljev te direktive, ampak jih je zaradi čezmejne narave cestnega prevoza in čezmejne narave vprašanj, ki naj bi jih ta direktiva obravnavala, lažje doseči na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za uresničitev teh ciljev.
- (9) Direktivo 2006/1/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

⁸ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Člen 1

Direktiva 2006/1/ES se spremeni:

(1) člen 2 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) uvodni stavek se nadomesti z naslednjim:

„Vsaka država članica dovoli znotraj svojega ozemlja uporabo vozil, ki jih najamejo podjetja s sedežem v drugi državi članici, če:“;

(ii) točka (a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) je vozilo registrirano ali dano v promet v skladu s predpisi katere koli države članice in se uporablja v skladu z določbami uredb (ES) št. 1071/2009 in (ES) št. 1072/2009 v državi članici, v kateri ima podjetje, ki vozilo uporablja, sedež, kjer je to primerno.“.

(2) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da lahko podjetja s sedežem na njihovem ozemlju za cestni prevoz blaga uporabljajo najeta vozila pod enakimi pogoji kakor vozila v svoji lasti, če so izpolnjeni pogoji iz člena 2.
2. Če je vozilo registrirano ali dano v promet v skladu s predpisi druge države članice, lahko država članica sedeža podjetja:
 - (a) omeji čas uporabe najetega vozila na svojem ozemlju, vendar mora dovoliti, da sme isto podjetje najeto vozilo uporabljati vsaj 30 zaporednih dni v posameznem koledarskem letu; v tem primeru se lahko zahteva, da pogodba o najemu ne sme trajati dlje od časovne omejitve, ki jo je določila država članica;

- (b) omeji število najetih vozil, ki jih lahko podjetje uporablja, vendar mora dovoliti uporabo minimalnega števila vozil. To minimalno število ne sme biti nižje od 25 % flote tovornih vozil, ki jih je imelo zadevno podjetje v lasti 31. decembra v letu pred vložitvijo prošnje za dovoljenje za uporabo najetega vozila. Podjetje, ki ima v floti več kot eno in manj kot štiri vozila, sme uporabljati vsaj eno tako najeto vozilo;
- (c) omeji uporabo takega vozila z največjo dovoljeno naloženo maso, ki ne presega 3,5 tone, za prevoz za lastne potrebe.“;

(2a) vstavi se naslednji člen 3a:

„Člen 3a

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo, da so podatki o registrski številki najetih vozil vneseni v nacionalni elektronski register iz člena 16 Uredbe (ES) št. 1071/2009.

Komisija z izvedbenimi akti sprejme minimalne zahteve za podatke, ki jih je treba vnesti v nacionalni elektronski register. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5b(2).“;

(3) vstavita se člena 5a in 5b:

„Člen 5a

Komisija do [Urad za publikacije: vstaviti datum pet let po roku za prenos direktive] Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju in učinkih te direktive. Poročilo vključuje informacije o uporabi vozil, najetih v državi članici, ki ni država članica, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo. V poročilu so obravnavani tudi učinki na varnost cestnega prometa [, davčne prihodke] in na uveljavljanje predpisov o kabotaži v skladu z Uredbo (ES) št. 1072/2009. Komisija na podlagi tega poročila oceni, ali je treba predlagati dodatne ukrepe.

Člen 5b

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen na podlagi člena 42(1) Uredbe (EU) št. 165/2014 z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.“

Člen 2

3. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do [Urad za publikacije: vstaviti datum [24] mesecev po začetku veljavnosti]. Komisiji nemudoma sporočijo besedilo teh predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

4. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament Za Svet

Predsednik Predsednik
