

Bruksela, 12 stycznia 2022 r.
(OR. en)

5271/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0113 (COD)

TRANS 17
CODEC 35

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	12 stycznia 2022 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2022) 14 final
Dotyczy:	KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczący stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 14 final.

Załącznik: COM(2022) 14 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 12.1.2022 r.
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

**stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez
kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy**

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy

1. Przebieg procedury

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (dokument COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD):	6 czerwca 2017 r.
Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny:	6 grudnia 2017 r.
Data wydania opinii przez Europejski Komitet Regionów:	1 lutego 2018 r.
Data uchwalenia stanowiska Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu:	15 stycznia 2019 r.
Data przekazania zmienionego wniosku:	22 lutego 2019 r.
Data przyjęcia stanowiska Rady:	20 grudnia 2021 r.

2. Przedmiot wniosku Komisji

Korzystanie z najmowanych pojazdów ciężarowych (zamiast z pojazdów stanowiących własność przedsiębiorstwa) może przyczyniać się do lepszej alokacji zasobów (z uwagi na brak konieczności lokowania kapitału w pojazd, który jest wykorzystywany w nieoptymalnym stopniu), a także zwiększać elastyczność i wydajność przedsiębiorstw. Wniosek ma na celu ułatwienie korzystania z najmowanych pojazdów, gdyż służy usunięciu (niektórych) możliwości ograniczenia przez państwa członkowskie – zgodnie z dyrektywą 2006/1/WE¹ – korzystania z takich pojazdów.

Obecnie państwa członkowskie mogą ograniczyć korzystanie z najmowanych pojazdów o masie powyżej 6 ton używanych w działalności transportowej prowadzonej na własny rachunek oraz mogą ograniczyć na swoim terytorium korzystanie z pojazdów, które przedsiębiorstwo najęło poza państwem swojej siedziby. Ponieważ korzystanie z takich pojazdów jest obecnie dozwolone w niektórych państwach członkowskich, podczas gdy w innych pozostaje zakazane, w obrębie UE występuje niespójna sytuacja prawna

¹ 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, Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82.

prowadząca do braku pewności prawa. Jednym z celów wniosku jest zatem osiągnięcie pewności prawa co do korzystania z najmowanych pojazdów w całej UE. Kolejnym celem jest umożliwienie korzystania z pojazdów najmowanych (i zarejestrowanych) w innym państwie członkowskim, aby pokryć w szczególności krótkoterminowy, sezonowy lub okresowy wzrost zapotrzebowania bądź zastąpić zepsute lub uszkodzone pojazdy.

3. Uwagi dotyczące stanowiska Rady

3.1. Minimalny okres najmu

Najbardziej sporną dla współprawodawców kwestią było określenie minimalnego okresu, na jaki państwa członkowskie muszą zezwolić na korzystanie z najmowanych pojazdów z zagranicznymi tablicami rejestracyjnymi przedsiębiorstwom utworzonym na mocy ich przepisów krajowych. Stanowisko Rady opiera się na rozwiązaniu dwutorowym, które wiąże minimalny okres najmu z krajowymi przepisami dotyczącymi rejestracji najmowanych pojazdów. Państwa członkowskie mogłyby albo zezwolić na maksymalnie 30 następujących po sobie dni korzystania z najmowanych pojazdów z zagranicznymi tablicami rejestracyjnymi (w przypadku państw członkowskich, które wymagają, aby pojazdy takie zostały zarejestrowane w ciągu maksymalnie 30 dni) albo dopuścić korzystanie z takich pojazdów przez 2 miesiące (w przypadku państw członkowskich, w których wymogi dotyczące rejestracji są mniej surowe). Możliwa byłaby również całkowita liberalizacja, tj. brak wymogu rejestracji w danym kraju w przypadku zarejestrowanych za granicą pojazdów wykorzystywanych przez przedsiębiorstwa z danego państwa członkowskiego. Rada wprowadziła również przepisy, które zobowiązują przedsiębiorstwa transportu drogowego do zarejestrowania najmowanych pojazdów, w tym również pojazdów najmowanych w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby, w krajowym elektronicznym rejestrze przedsiębiorstw transportu drogowego.

Komisja może zgodzić się na to kompromisowe rozwiązanie, gdyż odzwierciedla ono cel wniosku Komisji, jakim jest zwiększenie elastyczności na rynku najmowanych pojazdów w porównaniu z obowiązującą dyrektywą. Państwa członkowskie mogą teraz wprowadzać ograniczenia wyłącznie w odniesieniu do przedsiębiorstw krajowych, podczas gdy obowiązująca dyrektywa umożliwia ograniczenia dotyczące najmu pojazdów przez przedsiębiorstwa zagraniczne. Zgodnie z obowiązującą dyrektywą państwa członkowskie mogą zażądać natychmiastowej krajowej rejestracji najmowanych pojazdów z zagranicznymi tablicami rejestracyjnymi. Zgodnie ze stanowiskiem Rady ustanowiony zostanie minimalny (wynoszący 30 dni) okres korzystania, na który muszą zezwolić wszystkie państwa członkowskie i w trakcie którego nie mogą one żądać rejestracji takich pojazdów w danym kraju (co jest kosztowne i uciążliwe dla przedsiębiorstw). Przepisy dotyczące nałożonego na przedsiębiorstwa transportu drogowego obowiązku rejestracji najmowanych pojazdów w krajowych rejestrach elektronicznych są również możliwe do zaakceptowania, gdyż ułatwiają one kontrolę tych pojazdów przez organy krajowe.

Ponieważ znowelizowana dyrektywa prawdopodobnie przyczyni się do zwiększonego korzystania z najmowanych pojazdów, które to pojazdy są często nowsze i bardziej ekologiczne, rozwiązanie to przyczynia się również do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych.

3.2. Ograniczenie możliwości najmu do 25 % pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorstwo

Jeżeli chodzi o minimalny próg dotyczący floty pojazdów przedsiębiorstwa, poniżej którego państwo członkowskie siedziby przedsiębiorstwa nie może ograniczyć korzystania z pojazdów najmowanych i zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, w tekście Rady ustanowiono go na poziomie:

*25 % floty pojazdów ciężarowych, którymi **dysponuje** przedsiębiorstwo, zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, albo w dniu 31 grudnia roku poprzedzającego użytkowanie najmowanego pojazdu, albo w dniu rozpoczęcia przez przedsiębiorstwo użytkowania najmowanego pojazdu, zgodnie z ustaleniami państwa członkowskiego.*

Rada proponuje jednak, aby nie zaliczać do pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, tych pojazdów, które zostały najęte (i zarejestrowane) za granicą. Jeżeli więc, przykładowo, przedsiębiorstwo ma siedzibę w państwie członkowskim, które w pełni stosuje to ograniczenie, oraz dysponuje 120 pojazdami, z których 20 jest zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, wówczas może ono nająć jeszcze tylko 5 pojazdów w innym państwie członkowskim – dochodząc w ten sposób do łącznej liczby 25 takich pojazdów ($25\% \text{ ze } 120 - 20 = 25$) – zamiast kolejnych 10 takich pojazdów ($25\% \text{ ze } 120 = 30$).

Stanowisko Rady jest możliwe do zaakceptowania przez Komisję. Pojęcie „dysponowania” jest dobrze ugruntowane (zob. art. 1 ust. 5 lit. d) pkt (iii) i art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009²) i nie może być błędnie rozumiane w taki sposób, że chodzi o pojazdy „będące własnością” przedsiębiorstwa. Wiele pojazdów ciężarowych jest przedmiotem leasingu. Leasingobiorcy są wprawdzie właścicielami ekonomicznymi pojazdu, jednak właścicielem prawnym pozostaje leasingodawca, w związku z czym niejasne jest, jak należałoby rozumieć pojęcie „własności”. „Pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorstwo” to oczywiście szersze pojęcie niż „pojazdy stanowiące własność przedsiębiorstwa”, gdyż obejmuje ono również wszystkie pojazdy posiadane na podstawie umowy dzierżawy z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu, a nie tylko pojazdy, które w pełni stanowią własność przedsiębiorstwa. Tym samym pojęcie to dopuszcza większą liczbę najmowanych pojazdów i zwiększa elastyczność przedsiębiorstw transportu drogowego, co stanowi kolejny przemawiający za nim argument.

3.3. Działalność prowadzona na własny rachunek

Zgodnie ze stanowiskiem Rady państwa członkowskie mogą ograniczyć korzystanie z najmowanych pojazdów w działalności transportowej prowadzonej na własny rachunek wyłącznie w przypadku pojazdów, które są zarejestrowane w innym państwie członkowskim, oraz niezależnie od masy pojazdu.

Komisja może zaakceptować to rozwiązanie, gdyż wykluczy ono ograniczenia dla krajowych przedsiębiorstw prowadzących działalność transportową na własny rachunek przy wykorzystaniu najmowanych pojazdów z krajowymi tablicami rejestracyjnymi. Takie ograniczenia są możliwe na mocy obowiązującej dyrektywy. Skreślenie tego bardzo restrykcyjnego przepisu, który nie ma uzasadnienia rynkowego, było jednym z głównych celów wniosku Komisji. Komisja może zaakceptować stanowisko Rady, które dopuszcza ograniczenia wyłącznie w przypadku działalności na własny rachunek prowadzonej z wykorzystaniem pojazdów z zagranicznymi tablicami rejestracyjnymi. Ograniczenie to

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, Dz.U. L 300 z 14.11.2009.

można uzasadnić, gdyż państwa członkowskie nie są w stanie sprawować kontroli nad takimi pojazdami, ponieważ nie są one zarejestrowane w krajowych rejestrach przedsiębiorstw transportu drogowego (które obejmują jedynie profesjonalnych przewoźników drogowych, a nie operatorów prowadzących działalność na własny rachunek). W przypadku krajowych pojazdów wykorzystywanych w działalności prowadzonej na własny rachunek kontrola taka jest możliwa, gdyż muszą one być zarejestrowane zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi rejestracji mającymi zastosowanie do wszystkich pojazdów.

4. WNIOSEK

Stanowisko Rady jest możliwe do zaakceptowania przez Komisję. Odzwierciedla ono cele wniosku Komisji i znacznie zwiększy elastyczność, jeśli chodzi o możliwość wykorzystywania przez przedsiębiorstwa najmowanych pojazdów zarejestrowanych w innych państwach członkowskich lub wykorzystywania przez nie takich pojazdów w działalności prowadzonej na własny rachunek. Stanowi to zatem istotny krok w procesie wdrażania pierwszego pakietu na rzecz mobilności. Ponieważ zmienione przepisy prawdopodobnie przyczynią się do zwiększonego korzystania z najmowanych pojazdów, które to pojazdy są często nowsze i bardziej ekologiczne, rozwiązanie to przyczynia się również do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu.