

Bruselj, 12. januar 2022
(OR. en)

5271/22

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0113 (COD)

TRANS 17
CODEC 35

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	12. januar 2022
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2022) 14 final
Zadeva:	SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi s stališčem Sveta glede sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2022) 14 final.

Priloga: COM(2022) 14 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 12.1.2022
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta glede sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi
Direktive 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga**

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta glede sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi
Direktive 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga**

1. Ozadje

Datum predložitve predloga Evropskemu parlamentu in Svetu (dokument COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD):	6. junij 2017
Datum mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora:	6. december 2017
Datum mnenja Evropskega odbora regij:	1. februar 2018
Datum stališča Evropskega parlamenta v prvi obravnavi:	15. januar 2019
Datum predložitve spremenjenega predloga:	22. februar 2019
Datum sprejetja stališča Sveta:	20. december 2021

2. Cilj predloga Komisije

Z uporabo najetih tovornih vozil (namesto vozil v lasti podjetij) se lahko izboljša dodeljevanje sredstev (npr. kapital ni vezan v vozilo, ki je premalo izkoriščeno) ter povečata prožnost in produktivnost podjetij. Namen predloga je spodbujati uporabo najetih vozil z odpravo (nekaterih) možnosti držav članic, da omejijo njihovo uporabo v skladu z Direktivo 2006/1/ES¹.

Države članice lahko zdaj omejijo uporabo najetih vozil, težkih nad 6 ton, ki se uporabljajo za lastne potrebe, poleg tega lahko na svojem ozemlju omejijo uporabo vozil, ki jih je podjetje najelo zunaj države, v kateri ima sedež. Ker je uporaba takih vozil v nekaterih državah članicah dovoljena, v drugih pa ne, v EU obstaja pravni mozaik, ki je vir pravne negotovosti. Eden od ciljev predloga je zagotoviti pravno varnost za uporabo najetih vozil po vsej EU. Drugi cilj je omogočiti uporabo vozil, najetih (in registriranih) v drugi državi članici, da bi zadostili zlasti kratkoročnim, sezonskim ali začasnim konicam povpraševanja ali nadomestili okvarjena ali poškodovana vozila.

3. Pripombe k stališču Sveta

3.1. Najkrajše obdobje za najem

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

Za sozakonodajalca je bilo najbolj sporno vprašanje, za kakšno najkrajše obdobje morajo države članice podjetjem, ustanovljenim v skladu z njihovo zakonodajo, dovoliti uporabo najetih vozil s tujo registrsko tablico. Stališče Sveta temelji na dvotirni rešitvi, ki najkrajše obdobje najema povezuje z nacionalnimi pravili za registracijo najetih vozil. Države članice bi lahko bodisi dovolile samo 30 zaporednih dni za uporabo najetih vozil s tujimi registrskimi tablicami (za države članice, za katere se zahteva registracija po 30 dneh ali manj) bodisi odobrile dva meseca za uporabo takih vozil (za države članice, ki imajo bolj „velikodušna“ pravila za registracijo). Mogoča bi bila tudi popolna liberalizacija (za tuja vozila, ki jih uporabljajo podjetja držav članic, sploh ne bi bila potrebna registracija), če bi država članica to želela. Svet je sprejel tudi pravila, po katerih morajo prevozna podjetja v nacionalnih elektronskih registrih podjetij cestnega prevoza prijaviti najeta vozila, tudi tista, ki so bila najeta v državi članici, ki ni država članica sedeža.

Komisija se lahko strinja s to kompromisno rešitvijo, saj je skladna s ciljem predloga Komisije, da se na trgu najetih vozil omogoči večja prožnost, kakor jo omogoča veljavna direktiva. Države članice lahko zdaj uvedejo omejitve samo za svoja podjetja, medtem ko je obstoječa direktiva dovoljevala omejitve pri najemanju vozil za tuja podjetja. V skladu z veljavno direktivo lahko države članice zaprosijo za takojšnjo domačo registracijo najetih vozil s tujo registrsko tablico. V skladu s stališčem Sveta bo zdaj določeno minimalno obdobje uporabe (30 dni), ki ga morajo odobriti vse države članice in v katerem ne morejo zaprositi za nacionalno registracijo takih vozil (kar je za podjetja drago in obremenjujoče). Sprejemljive so tudi določbe o obveznosti prevoznih podjetij, da najeta vozila prijavijo v nacionalnih elektronskih registrih, saj bi to nacionalnim organom omogočalo boljši nadzor nad takimi vozili.

Ker se bo s prenovljeno direktivo verjetno povečala uporaba najetih vozil in ker so ta vozila pogosto novejša in okolju prijaznejša, je ta rešitev koristna tudi za doseganje podnebnih ciljev EU.

3.2. Omejitev možnosti najema na 25 % vozil, „ki so na voljo“ podjetju

Besedilo Sveta glede najnižjega praga v zvezi z voznim parkom podjetja, pod katerim država članica, v kateri ima podjetje sedež, ne more omejiti uporabe vozil, najetih in registriranih v drugi državi članici, določa:

*„25 % voznega parka tovornih vozil, ki je podjetju **na voljo** v skladu s točko (g) člena 5(1) Uredbe (ES) št. 1071/2009 na dan 31. decembra v letu pred uporabo najetega vozila ali na dan, ko podjetje začne uporabljati najeto vozilo, kot ga določi država članica.“*

Vendar Svet ni želel vključiti vozil, ki so na voljo podjetju ter so bila najeta (in registrirana) v tujini. Če ima npr. podjetje sedež v državi članici, ki v celoti uporablja navedeno omejitev, in ima na voljo 120 vozil, od katerih jih je 20 registriranih v drugi državi članici, lahko v drugi državi članici najame samo še 5 vozil, kar skupaj znaša 25 takih vozil ($25\% \text{ od } (120 - 20) = 25$), in ne še 10 vozil ($25\% \text{ od } 120 = 30$).

Komisija lahko sprejme stališče Sveta. Pojem „na voljo“ je dobro uveljavljen (glej člen 1(5)(d)(iii) in člen 4(3) Uredbe (ES) št. 1072/2009²) in ga ni mogoče napačno razumeti, kar pa ne velja za „vozila v lasti podjetja“. V najemu je veliko tovornjakov, pri čemer imajo

² Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009).

zakupniki ekonomsko lastništvo, zakupodajalec pa ohrani pravno lastništvo, zato ni jasno, kako bi bilo treba razumeti „lastništvo“. Pojem „vozila, ki so na voljo podjetju“ je seveda širši kot pojem „vozila v lasti podjetja“, saj zajema tudi vsa vozila, ki jih ima podjetje na podlagi pogodbe o nakupu na obroke, najemne ali zakupne pogodbe, in ne le vozila, ki so v celoti v lasti podjetja. Zato ta pojem omogoča večje število najetih vozil in povečuje prožnost za prevozna podjetja, kar bi bil še en argument v prid njegovi podpori.

3.3. Storitve za lastne potrebe

Stališče Sveta državam članicam omogoča, da uporabo najetih vozil za lastne potrebe omejijo le v primeru vozil, ki so registrirana v drugi državi članici, in to ne glede na težo vozila.

Komisija lahko sprejme to rešitev, saj bo izključila omejitve za domača podjetja, ki opravljajo storitve za lastne potrebe z domačimi najetimi vozili. Take omejitve so možne v skladu z veljavno direktivo. Ena od glavnih točk predloga Komisije je bilo črtanje te zelo omejevalne določbe, za katero na trgu ni potrebe. Komisija lahko sprejme rešitev Sveta, ki dovoljuje le omejitve pri storitvah za lastne potrebe z vozili s tujimi registrskimi tablicami. Taka omejitev je lahko upravičena, saj države članice ne morejo izvajati nadzora nad takimi vozili, saj niso prijavljena v nacionalnih registrih podjetij cestnega prevoza (v katerih so navedena le profesionalna prevozna podjetja in ne prevozniki za lastne potrebe). Za domača vozila za lastne potrebe je tak nadzor mogoč, saj jih je treba registrirati v skladu z nacionalnimi predpisi o registraciji, ki veljajo za vsa vozila.

4. ZAKLJUČEK

Stališče Sveta je za Komisijo sprejemljivo, saj je v skladu s cilji predloga Komisije in bo znatno povečalo prožnost podjetij pri uporabi najetih vozil, ki so registrirana v drugih državah članicah, ali pri uporabi takih vozil za lastne potrebe. Gre torej za pomemben korak pri izvajanju svežnja o mobilnosti I. Z revidirano zakonodajo se bo verjetno povečala uporaba najetih vozil in ker so taka vozila pogosto novejša in okolju prijaznejša, ta rešitev prispeva tudi k doseganju ciljev evropskega zelenega dogovora.