

Bruxelles, 12. svibnja 2021.
(OR. en)

8639/21

Međuinstitucijski predmet:
2017/0113(COD)

TRANS 272
CODEC 673

IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Odbor stalnih predstavnika (dio 1.) / Vijeće
Br. preth. dok.:	ST 8379/21 + COR 1
Br. dok. Kom.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Predmet:	Priprema za sastanak Vijeća (<u>promet</u>, telekomunikacije i energetika) 3. lipnja 2021. Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta – opći pristup

I. UVOD

1. Komisija je u svibnju 2017. predstavila prijedlog izmjene Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta u okviru paketa za mobilnost I.
2. Direktivom 2006/1/EZ kodificiraju se ranije utvrđena pravila i određuje 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, za Direktivu vrijedi i sljedeće:

- njome se omogućuje državi članici da ograniči korištenje unajmljenih vozila od strane trgovačkih društava s poslovnim nastanom na njezinu državnom području na ona koja su registrirana u toj 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 te uspostavio jasan i ujednačen regulatorni okvir, čime se prijevoznici diljem EU-a daju jednak pristup tržištu unajmljenih vozila.
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. te je Europski parlament 15. siječnja 2019. donio svoje stajalište u prvom čitanju, koje sadrži 15 amandmana.¹
5. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je svoje mišljenje 6. prosinca 2017., dok je Europski odbor regija to učinio 1. veljače 2018.

II. 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 nakon toga redovito se sastajala tijekom estonskog, rumunjskog, bugarskog i hrvatskog predsjedanja. Predmet je u nekoliko navrata predstavljen Vijeću s ciljem postizanja općeg pristupa, dok je lipnju 2020. iznesen Odboru stalnih predstavnika s ciljem dobivanja mandata za pregovore.

¹ Vidjeti dok. ST 5386/19.

7. Članovi radne skupine nastavili su svoj rad tijekom portugalskog predsjedanja na neformalnim sastancima 9. i 24. veljače, 9. i 24. ožujka te 19. travnja 2021. Predsjedništvo je predložilo neke izmjene kompromisnog teksta, posebno članka 3. stavka 2. i uvodnih izjava 5. i 6. izmijenjene Direktive, kojima se državi članici dopušta da trgovačkim društvima s poslovnim nastanom na njezinu državnom području ograniči korištenje unajmljenih vozila, kao i članka 3.a stavka 3. izmijenjene Direktive i članka 2. Direktive o izmjeni, u vezi s provedbom alata za kontrolu i vremenom za prenošenje u nacionalno zakonodavstvo država članica.
8. Većina delegacija podržala je predložene izmjene i može, kao kompromis, prihvatiti tekst kako je s vremenom revidiran. Neke od njih i dalje su zabrinute zbog mogućih negativnih učinaka na državne prihode. Nekoliko delegacija ne podupire prijedlog, od kojih neke imaju namjeru suzdržati se u daljnjem postupku, posebno jer smatraju da bi se revidiranom Direktivom povećao rizik od skrivenih nezakonitih kabotaža.
9. Odbor stalnih predstavnika 28. travnja 2021. dao je smjernice za daljnji rad, prepoznajući široku potporu daljnjim koracima koje je predložilo predsjedništvo. Slijedom toga predsjedništvo je proslijedilo dodatno prilagođeni kompromisni tekst², koji je jednak onom navedenom u Prilogu ovom izvješću. Nijedna delegacija nije iznijela dodatne primjedbe.

III. ZAKLJUČAK

10. Odbor stalnih predstavnika poziva se da potvrdi kompromis postignut na razini radne skupine te da revidirani tekst prijedloga Komisije, kako je naveden u Prilogu, proslijedi Vijeću radi postizanja dogovora o općem pristupu.

² Vidjeti dokument 8379/21 + COR 1.

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 odbora³,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija⁴,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Direktivom 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵ propisuje se minimalna razina otvaranja tržišta za korištenje vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta.

³ SL C , , str. .

⁴ SL C , , str. .

⁵ 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) Korištenjem unajmljenih vozila mogu se smanjiti troškovi trgovačkih društava koja prevoze teret za vlastite potrebe 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 trgovačkih društava. Uz to, unajmljena su vozila sigurnija te manje onečišćuju jer su obično novija od prosjeka voznog parka.
- (3) Direktivom 2006/1/EZ trgovačkim društvima ne omogućuje se potpuno iskorištavanje prednosti korištenja unajmljenih vozila. Tom se direktivom dopušta državama članicama da trgovačkim društvima s poslovnim nastanom na njihovu državnom području ograniče korištenje unajmljenih vozila najveće dopuštene mase opterećenog vozila veće od šest tona za prijevoz za vlastite potrebe. Povrh toga, država članica ne mora dopustiti korištenje 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 trgovačkog društva koje ga unajmljuje.
- (4) Kako bi im se omogućilo da u većoj mjeri iskoriste prednosti uporabe unajmljenih vozila, trgovačka društva trebala bi moći koristiti 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.
- (4a) Države članice ne bi trebale moći ograničiti korištenje vozila koje je unajmilo trgovačko društvo 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 licencije Zajednice u skladu s Uredbom (EZ) br. 1072/2009, koje je tom ovjerenom vjerodostojnom preslikom za uporabu odobrila država članica poslovnog nastana trgovačkog društva.
- (4b) Kako bi se pojednostavnilo pružanje relevantnih dokaza, kao sredstvo dokazivanja usklađenosti s Direktivom 2006/1/EZ trebalo bi priznati dokumente u elektroničkom obliku.

- (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 trgovačka društva s poslovnim nastanom na njihovu državnom području mogu koristiti unajmljeno vozilo koje je registrirano ili stavljeno u promet u [...] drugoj državi članici. Također bi trebale moći ograničiti broj takvih vozila koja unajmljuju trgovačka društva. To ograničenje ne bi trebalo biti niže od određenog udjela u broju vozila kojima trgovačko društvo raspolaže, ne računajući vozila unajmljena u drugoj državi članici i koja nisu registrirana u državi članici poslovnog nastana trgovačkog društva.
- (5a) Kako bi se poboljšala provedba ograničenja korištenja unajmljenog vozila registriranog ili stavljenog u promet u skladu sa zakonima države članice koja nije ona u kojoj trgovačko društvo koje unajmljuje vozilo ima poslovni nastan, država članica trebala bi moći zatražiti da trajanje ugovora o najmu ne prelazi dozvoljeno razdoblje korištenja dotičnog vozila. Osim toga, valjanost ovjerenih vjerodostojnih preslika licenci Zajednice izdane u skladu s Uredbom (EZ) br. 1072/2009 može se ograničiti na razdoblje koje odgovara trajanju ugovora o najmu. Nadalje, na tim ovjerenim vjerodostojnim preslikama može se navesti registarski broj unajmljenog vozila.

- (5b) 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 Europskog parlamenta i Vijeća⁶ nacionalni elektronički registri moraju sadržavati registracijske brojeve vozila koja su na raspolaganju poduzeću za cestovni prijevoz. Te bi informacije trebale obuhvaćati i vozila unajmljena u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana trgovačkog društva. Uredbom (EZ) br. 1071/2009 predviđa se i da su podaci sadržani u nacionalnim elektroničkim registrima dostupni nadležnim tijelima drugih država članica; u nacionalnim elektroničkim registrima trebalo bi biti moguće usmjereno pretraživanje vozila s registarskim brojevima koje nije izdala država članica poslovnog nastana.
- (5c) 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 Vijeća⁷.
- (6) Kako bi se omogućilo učinkovitije obavljanje prijevoza za vlastite potrebe, države članice više ne bi smjele ograničavati mogućnost korištenja unajmljenih vozila u te svrhe. Međutim, kako bi se izbjegli mogući fiskalni problemi, tu bi mogućnost trebalo zadržati ako je vozilo registrirano izvan države članice poslovnog nastana trgovačkog društva koje ga koristi.

⁶ Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14.11.2009., str. 51.). [Upućivanje uključuje najnovije izmjene Uredbom (EU) 2020/1055, paket za mobilnost I.]

⁷ 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.).

- (7) Komisija bi trebala pratiti provedbu i učinke [...]Direktive 2006/1/EZ te o tome sastaviti izvješće. U tom izvješću posebna pozornost trebala bi se posvetiti tome je li zbog Direktive 2006/1/EZ, kako je izmijenjena ovom Direktivom, došlo do povećanja korištenja starijih vozila ili određenih vrsta vozila pa se time utjecalo na sigurnost na cestama, je li došlo do poteškoća u vezi s provedbom, među ostalim u vezi s provedbom pravila o kabotaži, kao i učincima na porezne prihode država članica. Države članice olakšale bi izradu tog izvješća tako da Komisiji dobrovoljno dostavljaju relevantne informacije o poreznim prihodima. Svaka bi se sljedeća mjera u ovom području trebala razmotriti u odnosu na to izvješće.
- (8) Budući da države članice ne mogu [...] dostatno ostvariti ciljeve ove Direktive, nego se zbog prekogranične naravi cestovnog prijevoza i drugih pitanja koja bi se trebala riješiti ovom Direktivom oni na bolji način mogu ostvariti 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 utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (9) Direktivu 2006/1/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

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. uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:

„Svaka država članica na svojem državnom području dozvoljava korištenje 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 uredaba (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009 u državi članici poslovnog nastana trgovačkog društva koje ga rabi, ako je to primjenjivo.”;

(b) u stavku 2. uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:

„Ispunjavanje uvjeta navedenih u stavku 1. točkama od (a) do (d) dokazuje se sljedećim dokumentima koji se trebaju nalaziti u vozilu i predložiti u papirnatom ili elektroničkom obliku:”;

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 koristiti unajmljena vozila za cestovni prijevoz tereta pod uvjetima jednakima 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 korištenja takvih vozila unutar vlastitog državnog područja pod uvjetom da istom trgovačkom društvu dopušta korištenje 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 takvih vozila koje svako trgovačko društvo može koristiti, pod uvjetom da dopušta korištenje minimalnog broja vozila. Taj minimalni broj iznosi najmanje 25 % voznog parka teretnih vozila koji je trgovačkom društvu na raspolaganju na temelju članka 5. stavka 1. točke (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009 31. prosinca godine koja prethodi uporabi unajmljenog vozila ili na dan na koji trgovačko društvo počne rabiti unajmljeno vozilo, kako je utvrdila država članica. Trgovačko društvo koje ima ukupan vozni park veći od jednog, a manji od četiri vozila, može koristiti najmanje jedno takvo unajmljeno vozilo. Minimalni udio u skladu s ovom točkom odnosi se na vozni park teretnih vozila kojim trgovačko društvo raspolaže na temelju vozila registriranih ili stavljenih u promet u skladu sa zakonodavstvom te države članice;
 - c) ograničiti korištenje takvih vozila na prijevoz za vlastite potrebe.”

2.a umeće se sljedeći članak 3.a:

„Članak 3.a

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se registracijski broj unajmljenog vozila koje je na raspolaganju trgovačkom društvu za cestovni prijevoz na koje se primjenjuje Uredba (EZ) br. 1071/2009 unosi u nacionalni elektronički registar iz članka 16. Uredbe (EZ) br. 1071/2009, ako je to vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu sa zakonima države članice koja nije država članica poslovnog nastana trgovačkog društva koje unajmljuje vozilo.

Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da je obrada podataka iz prvog podstavka ovog stavka u skladu sa zahtjevima za informacije iz članka 16. stavka 2. točke (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009 kako je navedeno u članku 16. stavku 2. podstavcima 3. i 5. te u članku 16. stavcima 3. i 4. te uredbe.

2. Najkasnije 14 mjeseci nakon donošenja provedbenog akta o zajedničkoj formuli za izračun stupnja rizika iz članka 9. stavka 1. podstavka 2. Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća* Komisija provedbenim aktima donosi minimalne zahtjeve za podatke koje treba unijeti u nacionalni elektronički registar kako bi se olakšalo međusobno povezivanje registara te određuje funkcionalnosti kojima se omogućuje da te informacije budu dostupne nadležnim tijelima tijekom provjera na cesti. Ti minimalni zahtjevi i funkcionalnosti u skladu su sa zahtjevima i funkcionalnostima utvrđenima na temelju članka 16. stavka 6. Uredbe (EZ) 1071/2009.

Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 5.b stavka 2.

3. Države članice osiguravaju da su podaci iz prvog stavka dostupni nadležnim tijelima tijekom provjera na cesti.”;

* Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredba Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).”;

3. umeću se sljedeći članci :

„Članak 5.a

Do [pet godina nakon roka za prenošenje Direktive iz članka 2. stavka 1. ove Direktive o izmjeni] Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o provedbi i učincima ove Direktive. To izvješće sadrži informacije o korištenju vozila unajmljenih u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana trgovačkog društva koje unajmljuje vozilo. U tom izvješću ujedno se 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

Komisiji pomaže odbor osnovan člankom 42. stavkom 1. Uredbe br. (EU) 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća*.

Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća**.

* Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

** 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 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s odredbama ove Direktive najkasnije do 21. kolovoza 2023.⁸

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.

⁸ [Napomena: To odgovara roku od 36 mjeseci nakon stupanja na snagu Uredbe 2020/1055.]

2. 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
