



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Direktiva 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga¹ zagotavlja minimalno raven odpiranja trga za uporabo najetih vozil za prevoz blaga na enotnem trgu. S tem želi (i) doseči optimalno razporejanje virov z omejevanjem potratne uporabe proizvodnih faktorjev (npr. kapital je vezan na premalo uporabljana vozila) ter (ii) povečati prožnost in produktivnost zadevnih podjetij. Vsi cilji so povezani z uporabo najetih vozil.

Vendar direktiva državam članicam obenem dovoljuje, da omejijo uporabo najetih vozil za prevoz blaga z bruto maso vozila več kot šest ton za lastne potrebe. Dovoljuje tudi, da se omeji uporaba vozila, najetega v državi članici, ki ni država, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo.

Te omejitve zmanjšujejo učinkovitost direktive. Poleg tega nepotrebno obremenjujejo podjetja in uvajajo mozaik pravil, ki povzročajo zmedo med prevozniki. Zmanjšanje obremenitve podjetij in razjasnitev pravil sta temeljna cilja programa ustreznosti in uspešnosti predpisov EU (REFIT), katerega del je ta predlog.

Zato se predlaga, da se odpravi možnost omejevanja uporabe najetih vozil za lastne potrebe. Poleg tega naj bi se uporaba vozila, najetega v drugi državi članici, dovolila za vsaj štiri mesece, da bi podjetjem omogočili nemoteno delovanje v času začasne ali sezone konične obremenitve in/ali zamenjavo okvarjenih ali poškodovanih vozil. Možnost, da države članice uporabo vozila, najetega v državi članici, ki ni država, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo, omejijo na štiri mesece, se zdi potrebna, da bi preprečili morebitna odstopanja, saj med njimi obstajajo znatne razlike pri obdavčevanju cestnih vozil.

Na splošno predlog prevoznikom v vsej EU zagotavlja enak dostop do trga najetih vozil. Zagotavlja tudi enoten regulativni okvir v vsej EU in prevoznikom omogoča najučinkovitejše izvajanje njihovih dejavnosti prevoza. Najeta vozila so običajno novejša in varnejša ter manj onesnažujejo, zato se s predlogom zmanjšujejo negativni zunanji dejavniki cestnega prevoza.

Ta predlog je eden izmed več predlogov na področju cestnega prevoza, ki jih namerava Komisija sprejeti v letu 2017, da bi bil zakonodajni okvir, ki ureja sektor cestnega prevoza v EU, primeren za prihodnost.

• Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike

Najeta vozila za prevoz blaga so obravnavana v uredbah (ES) št. 1071/2009² in (ES) št. 1072/2009³ v okviru pogojev za stalni sedež prevoznika (kar je ena od zahtev za dostop do opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika) in v okviru pravil o dovoljenju Skupnosti, katerega overjena kopija mora biti na voljo imetniku dovoljenja za vsako najeto vozilo. Upravljanje najetih vozil je v tem smislu pomembno za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga. Obe uredbi in direktiva tvorijo pravni okvir, v katerem deluje sektor cestnega prevoza blaga v EU. Izvajanje določb teh treh pravnih aktov je tesno povezano. Kar zadeva zlasti izvajanje predlagane (neobvezne) časovne omejitve, v skladu s katero se lahko

¹ UL L 33, 4.2.2006, str. 82.

² UL L 300, 14.11.2009, str. 51.

³ UL L 300, 14.11.2009, str. 72.

uporaba vozila, najetega v državi članici, ki ni država, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo, omeji na štiri mesece, je pomemben predlog o spremembi v zvezi z Uredbo (ES) št. 1071/2009. V skladu z navedenim predlogom bi morale države članice v svojih nacionalnih elektronskih registrih navesti številko registrske tablice vsakega vozila, ki je na voljo prevozniku. Tako pravilo bi zelo pripomoglo k spremljanju skladnosti z morebitno časovno omejitvijo, kakršna je navedena zgoraj.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlog je v celoti skladen s prednostno nalogo Komisije, tj. ustvariti bolj povezan in pravičnejši notranji trg. Notranji trg za zagotavljanje prevoznih storitev z uporabo najetih vozil za prevoz blaga in zagotavljanje storitev najema in zakupa vozil bo okrepljen. Je tudi v skladu s cilji skupne prometne politike, opisane v beli knjigi iz leta 2011 z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu⁴. S tem predlogom se zmanjšuje tudi upravna obremenitev prevoznikov in pojasnjuje pravni okvir, kar sta cilja programa ustreznosti in uspešnosti predpisov EU.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga za to direktivo je člen 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

V skladu s členom 4(2)(g) PDEU si EU pristojnost na področju urejanja prometa deli z državami članicami.

Cestni prevoz postaja vse bolj mednaroden. Delež dejavnosti mednarodnega cestnega prevoza blaga v okviru celotne dejavnosti cestnega prevoza blaga v sedanji EU-28 se je s približno 28 % leta 2000 povečal na skoraj 36 % leta 2014⁵. Le EU lahko zagotovi enoten pravni okvir na vse bolj povezanem notranjem trgu za zagotavljanje storitev cestnega prevoza. Države članice brez posredovanja EU ne bi zagotavljale enakih konkurenčnih pogojev, ki so potrebni na notranjem trgu. Obstoječa raznolika nacionalna pravila je mogoče preseči le z ukrepanjem EU. Z enotnim pravnim okvirom se bodo znižali stroški zagotavljanja skladnosti in izvrševanja po vsej EU. Direktiva državam članicam zdaj dovoljuje omejevanje uporabe najetih vozil pod določenimi pogoji, zato je za zmanjšanje manevrskega prostora držav članic za določanje omejitev uporabe najetih vozil potrebna sprememba direktive, kar je mogoče doseči le na ravni EU.

- **Sorazmernost**

Kot je navedeno v oddelku 7.4 ocene učinka, predlog ne presega tistega, kar je potrebno za obravnavanje opredeljenih težav. Predlog vsebuje le nekaj ciljno usmerjenih sprememb direktive, ki prispevajo k izboljšanju zakonodajnega okvira, v katerem v EU delujeta sektor cestnega prevoza blaga ter sektor za najem in zakup vozil.

- **Izbira instrumenta**

Ker je akt, ki se spreminja, direktiva, bi moral biti predlagani akt o spremembi načeloma iste oblike.

⁴ COM(2011) 144 final z dne 28. marca 2011.

⁵ Glej EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2016 (Promet v EU v številkah. Statistična knjižica 2016), preglednici 2.2.4b in 2.2.4c; prek spleta na voljo na http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_sl.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti veljavne zakonodaje**

Skupaj s tem predlogom je bil sprejet delovni dokument služb Komisije, povezan z naknadno oceno Direktive 2006/1/ES⁶. Zunanja študija je bila izvedena v obdobju 2015–2016. Končno poročilo študije je objavljeno na spletišču Komisije⁷.

Glavne ugotovitve naknadne ocene so bile, da bi bila lahko Direktiva 2006/1/ES učinkovitejša pri doseganju svojih ciljev, če državam članicam ne bi dovoljevala omejevanja uporabe najetih vozil za prevoz blaga v nekaterih segmentih trga in pod določenimi pogoji. Zaradi omejitev čezmejnega najemanja vozil za prevoz blaga prevozniki ne morejo optimizirati uporabe svojih flot tako, da bi svoja vozila prestavili tja, kjer jih najbolj potrebujejo. Poleg tega omejitve uporabe najetih vozil za prevoz blaga zmanjšujejo tudi učinkovitost Direktive 2006/1/ES, saj zvišujejo stroške izpolnjevanja obveznosti za prevoznike in podjetja za najem/zakup vozil ter stroške javnih organov v zvezi z izvajanjem in izvrševanjem. Ugotovljeno je bilo, da bi bili ti stroški nizki in zanemarljivi, če ne bi bilo omejitev.

Možnost, da države članice omejijo uporabo najetih vozil za prevoz blaga, je tudi v nasprotju s potrebami evropskega gospodarstva, kar zadeva povečanje prožnosti in učinkovitosti dejavnosti cestnega prevoza, in ni povsem združljiva s sedanjimi prednostnimi nalogami politike, kar zadeva večje povezovanje notranjega trga ter spodbujanje uporabe varnejših in čistejših vozil z nižjo porabo goriva.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Zainteresirane strani so imele več priložnosti za predložitev prispevkov med naknadno oceno in tudi postopkom ocene učinka. Poleg ciljno usmerjenih intervjujev z zainteresiranimi stranmi (za naknadno oceno je bilo jeseni 2015 izvedenih 27 intervjujev, za oceno učinka pa 33 intervjujev v drugi polovici leta 2016) sta bili izvedeni dvanajsttedensko spletno javno posvetovanje (zajemalo je naknadno oceno in oceno učinka), ki je potekalo med 11. avgustom in 4. novembrom 2016 (prejetih je bilo 27 odgovorov), in sedemtedensko posvetovanje z MSP, ki je potekalo med 22. septembrom in 11. novembrom 2016 prek sveta MSP v okviru evropske podjetniške mreže. Posvetovanje s svetom MSP je zajemalo dva ločena vprašalnika, pri čemer je bila v enem obravnavana uporaba najetih vozil za prevoz blaga (156 odgovorov), v drugem pa uporaba najetih avtobusov (94 odgovorov).

V okviru posvetovanja so bili pridobljeni številni podatki in dragoceni ustrezni prispevki izvajalcev. Med posvetovanjem je bilo med drugim ugotovljeno, da odsotnost pravil EU o uporabi najetih avtobusov pravzaprav ni težava in da ni posebnega segmenta trga, ki bi se ukvarjal z najetimi avtobusi. Zato je bila opuščena ena od prvotno predvidenih možnosti politike, s katero bi se področje uporabe direktive razširilo na uporabo najetih avtobusov.

Med posvetovanjem je bilo pridobljenih tudi nekaj podatkov o tem, kako države članice utemljujejo omejitve uporabe najetih vozil. Nekateri javni organi in predstavniki sindikatov se bojijo večjega pritiska konkurence, če bi se odpravile omejitve uporabe najetih vozil za lastne potrebe, in večjih težav pri izvrševanju zakonodaje o cestnem prevozu, če bi se dovolila uporaba vozil, najetih v drugi državi članici. Utemeljitev za omejitve uporabe vozil, najetih v

⁶ SWD(2017) XXX final [dopolniti sklic, ko bo številka na voljo].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>.

drugi državi članici, so bile upoštevane, utemeljitve, povezane z omejitvami uporabe najetih vozil za lastne potrebe, pa niso bile prepričljive.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Komisiji je pomagal zunanji izvajalec, ki je izvedel študijo o naknadni oceni direktive in podporno študijo za oceno učinka.

- **Ocena učinka**

Pobuda je bila podprta z oceno učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor izdal pozitivno mnenje s pridržki. Zadržki so bili obravnavani s predložitvijo več podrobnosti o okviru politike, pojasnitvijo obsega opredeljenih težav in razlogov, zakaj bi jih bilo treba obravnavati zdaj, opustitvijo prvotne možnosti politike, s katero bi se področje uporabe direktive razširilo na uporabo najetih avtobusov (saj te možnosti ni bilo mogoče utemeljiti), pojasnitvijo tveganj, če ne bi dosegli pričakovanega izida najprimernejše možnosti (zlasti ob upoštevanju morebitnih spodbud za davčno načrtovanje ali optimizacijo ter morebitnih težav držav članic pri izvrševanju zakonodaje o cestnem prevozu), zagotovitvijo poskusa količinske opredelitve znižanja upravnih stroškov in zagotovitvijo več informacij o posvetovanjih z zainteresiranimi stranmi.

Proučene so bile naslednje možnosti politike:

Možnost 0: izdaja smernic in priporočil.

Možnost 1: ciljno usmerjene zakonodajne spremembe.

Možnost 1a: omogočanje uporabe najetih vozil za prevoz blaga za lastne potrebe v vsej EU.

Možnost 1b: omogočanje uporabe vozil za prevoz blaga, ki jih je prevoznik s sedežem v eni državi članici za določeno obdobje (tri do štiri mesece) najel v drugi državi članici, npr. za nemoteno delovanje v času začasne ali sezone konične obremenitve.

Možnost 1c: kombinacija možnosti 1a in možnosti 1b.

Možnost 2: enaka (ali vsaj nič bolj omejevalna) pravila za uporabo najetih vozil kot za uporabo vozil v lasti podjetij.

Možnost 1c je najprimernejša, saj je najučinkovitejša možnost, ki obravnava vse opredeljene težave, pri čemer ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje tega. Boljša je od možnosti 2, s katero ne bi bil odpravljen mozaik pravil v EU v zvezi z uporabo najetih vozil. Namesto tega bi se različna pravila različnih držav članic še naprej uporabljala, če najeta vozila zaradi njih ne bi bila v slabšem položaju kot vozila v lasti prevoznikov (npr. zahteve glede ponovne registracije vozila, kupljenega/najetega v drugi državi članici).

V skladu z najprimernejšo možnostjo bi bili lahko operativni stroški prevoznikov v EU leta 2030 skupaj nižji za 158 milijonov EUR. Operativni stroški prevoznika, ki bi prešel z lastnih vozil na najeta, bi se znižali za približno 2 %. Poleg tega bi sektor za najem/zakup vozil pridobil približno 81 milijonov EUR, torej bi skupna letna gospodarska korist leta 2030 znašala približno 240 milijonov EUR. Ustvarjenih bi bilo tudi skoraj 5 000 dodatnih delovnih mest, tj. 2 900 v sektorju za najem/zakup vozil in 1 700 na področju cestnega prevoza blaga.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Predlog je del programa ustreznosti in uspešnosti predpisov Komisije. Njegov cilj je poenostaviti pravila o uporabi najetih vozil. Z odpiranjem trga za uporabo najetih vozil za prevoz blaga za lastne potrebe se bodo odpravile vse omejitve, s čimer se bodo za prevoznike znižali stroški izpolnjevanja obveznosti. Z enotnim okvirom za uporabo vozil, najetih v drugi državi članici (vsaj za do štiri mesece), naj bi se zagotovila pravna jasnost, prevozniki pa naj bi prihranili do 12,8 milijona EUR stroškov za odjavo in ponovno registracijo svojih vozil.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, ki jih priznava zlasti Listina Evropske unije o temeljnih pravicah⁸.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Izvajanje te direktive se bo pozorno spremljalo. Komisija bo najpozneje pet let po izteku roka za prenos predložila poročilo o izvajanju in učinkih te direktive. Pričakuje se, da bo ta direktiva z dodatno liberalizacijo uporabe najetih vozil za prevoz blaga spodbudila trg najetih vozil in prevoznikom zagotovila nižje stroške ter večjo prožnost in dobičkonosnost. Pridobiti je treba ustrezne informacije od pristojnih nacionalnih organov, predstavnikov podjetij za najem in zakup vozil ter z anketo med cestnimi prevozniki. Koristne informacije naj bi po pričakovanjih pridobili tudi prek nacionalnih elektronskih registrov podjetij za cestni prevoz. Ker bodo morali prevozniki v prihodnje navesti številke registrskih tablic vozil, ki so jim na voljo, iz teh registrov ne bi smelo biti težko dobiti pregleda nad deležem v tujini registriranih vozil v floti vozil.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Glavni elementi predloga so:

Sprememba člena 2 Direktive 2006/1/ES

Člen 2 določa okvir za pravila, ki jih države članice uporabljajo za najeta vozila, ki jih na njihovem ozemlju uporabljajo podjetja s sedežem v drugi državi članici. V tem okviru je omejitev področja uporabe tega člena na „promet med državami članicami“ zastarela, saj se lahko najeta vozila uporabljajo tudi za kabotažo v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 1072/2009.

Veljavne določbe omogočajo, da države članice omejijo uporabo vozil, najetih v državi članici, ki ni država, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo. Zato so bila v EU sprejeta raznolika pravila, s tem pa je bila ustvarjena pravna negotovost, kar podjetjem preprečuje, da bi izkoristila čezmejni najem, ki bi lahko bil ekonomsko privlačnejši. Predlaga se torej, da se podjetjem dovoli uporaba vozil, najetih kjer koli v EU, v vsej EU.

Ker se ravni obdavčitve vozil v EU še vedno precej razlikujejo in da bi preprečili fiskalno izkrivljanje, lahko države članice na svojem ozemlju časovno omejijo uporabo vozila, najetega v državi članici, ki ni država, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo, vendar

⁸ Listina Evropske unije o temeljnih pravicah, UL C 326, 26.10.2012, str. 391.

ne na manj kot štiri mesece. S tem štirimesečnim minimalnim obdobjem naj bi zagotovili, da bi lahko podjetja z vozili, najetimi (in registriranimi) v drugi državi članici, nemoteno delovala zlasti v času kratkotrajne, sezone ali začasne konične obremenitve in/ali zamenjala okvarjena ali poškodovana vozila.

Sprememba člena 3 Direktive 2006/1/ES

Člen 3 določa okvir za pravila, ki jih države članice uporabljajo za najeta vozila, ki jih uporabljajo podjetja s sedežem na njihovem ozemlju. Veljavne določbe se uporabljajo za najeta vozila, ki so registrirana ali zakonito dana v promet v sami državi članici, „če so izpolnjeni pogoji iz člena 2“. Ker spremenjeni člen 2 dovoljuje uporabo najetih vozil, registriranih ali zakonito danih v promet v kateri koli državi članici, se odstavek 1 spremeni, da se odpravi ta neskladnost. Omogočena bi morala biti uporaba vozila, registriranega ali danega v promet v skladu z zakoni v državi članici, ki ni država, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo, in sicer ne le za prevoze v kateri koli drugi državi članici (v skladu s spremenjenim členom 2), ampak tudi za prevoze v državi članici, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo.

Odstavek 2 se črta, saj države članice ne bi smele več imeti možnosti, da omejijo uporabo najetih vozil za prevoz blaga za lastne potrebe. Podjetja v vsej EU bi morala imeti pravico do uporabe najetih vozil za lastne potrebe in imeti dobiček od povezanih koristi. Ne bi smela biti omejena na uporabo vozil, ki so v njihovi lasti, ali na oddajanje dejavnosti prevoza v zunanje izvajanje podjetju, ki take storitve zagotavlja za najem in plačilo. Vozila, ki so v lasti podjetij in jih ta uporabljajo za lastne potrebe, so pogosto premalo uporabljana in so v povprečju starejša in manj varna ter bolj onesnažujejo kakor najeta vozila.

Novi člen 5a v Direktivi 2006/1/ES

Ta direktiva je korak naprej pri odpiranju trga za uporabo najetih vozil za cestni prevoz blaga. S tem ko se omogoči, da se vozilo, najeto v državi članici, ki ni država, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo, uporablja vsaj štiri mesece, in odpravi omejitev uporabe najetih vozil za prevoz blaga za lastne potrebe, direktiva odpira nove možnosti za podjetja, ki najemajo vozila, in podjetja, dejavna na področju najema/zakupa vozil.

Izvajanje in učinke te nove direktive ter njen vpliv na prevoznike za lastne potrebe ali za najem in plačilo ter na sektor za najem/zakup vozil bi bilo treba oceniti v poročilu, ki ga mora predložiti Komisija. To bi bilo treba izvesti, ko bodo na voljo zadostni dokazi, tj. predvidoma pet let po izteku roka za prenos (šest let in pol po začetku veljavnosti nove direktive). Komisija bo na podlagi tega poročila ocenila, ali bi bilo treba sprejeti dodatne ukrepe.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

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 odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2006/1/ES³ zagotavlja minimalno raven odpiranja trga za uporabo vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga.
- (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 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, sezone ali začasne konične obremenitve in/ali zamenjala okvarjena ali poškodovana vozila.
- (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

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

³ 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).

vozil, še vedno upravičene, da bi preprečili fiskalno izkrivljanje. Posledično bi morale imeti države članice možnost omejiti obdobje, v katerem se lahko vozilo, najeto v državi članici, ki ni država sedeža podjetja, ki ga je najelo, uporablja na njihovem ozemlju.

- (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.
- (7) Izvajanje in učinke te direktive bi morala Komisija spremljati ter dokumentirati v poročilu. 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:

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 države članice;“;
 - (b) vstavi se naslednji odstavek 1a:

„1a. Če vozilo ni registrirano ali dano v promet v skladu s predpisi države članice, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo, lahko države članice omejijo čas uporabe najetega vozila na svojem ozemlju. Vendar države članice v takem primeru dovolijo njegovo uporabo za vsaj štiri mesece v katerem koli koledarskem letu.“;
- (2) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da lahko njihova podjetja za cestni prevoz blaga uporabljajo najeta vozila pod enakimi pogoji kakor vozila v lasti podjetij, če so izpolnjeni pogoji iz člena 2.“;

- (3) vstavi se naslednji člen 5a:

„Člen 5a

Komisija do [Urad za publikacije: vstavi se 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, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozilo najelo. Komisija na podlagi tega poročila oceni, ali je treba predlagati dodatne ukrepe.“

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za usklajitev s to direktivo, najpozneje do [Urad za publikacije: vstavi se datum 18 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.

2. 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
Predsednik

Za Svet
Predsednik