



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez
kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Dyrektywa 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy¹ przewiduje minimalny poziom otwarcia rynku użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych na jednolitym rynku. Jej celem jest (i) uzyskanie optymalnej alokacji zasobów poprzez ograniczenie marnotrawstwa czynników produkcji (np. kapitału niewykorzystywanych pojazdów) oraz (ii) poprawa elastyczności i produktywności przedsiębiorstw. Wszystkie cele są związane z użytkowaniem najmowanych pojazdów.

Równocześnie jednak dyrektywa zezwala państwom członkowskim na ograniczenie użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych o masie całkowitej powyżej sześciu ton do przewozów na własny rachunek. Zezwala się również na ograniczenie użytkowania pojazdu, który został najęty w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby przedsiębiorstwa najmującego dany pojazd.

Ograniczenia te mają wpływ na skuteczność dyrektywy. Ponadto stwarzają one niepotrzebne obciążenia dla przedsiębiorstw i tworzą mozaikę przepisów utrudniającą przewoźnikom ich zrozumienie. Zmniejszenie obciążeń dla przedsiębiorstw i wyjaśnienie przepisów jest podstawowym celem programu sprawności regulacyjnej UE (REFIT), którego częścią jest niniejszy wniosek.

Proponuje się zatem rezygnację z możliwości ograniczania użytkowania najmowanych pojazdów w przypadku przewozów na własny rachunek. Ponadto użytkowanie pojazdu najętego w innym państwie członkowskim ma być dozwolone przez okres co najmniej czterech miesięcy, aby umożliwić przedsiębiorstwom reakcję na sezonowy lub tymczasowy wzrost zapotrzebowania oraz zastąpienie zepsutych lub uszkodzonych pojazdów. Zezwolenie państwom członkowskim na ograniczenie do czterech miesięcy użytkowania pojazdów wynajętych w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby najmującego przedsiębiorstwa wydaje się niezbędne, aby uniknąć ewentualnych zakłóceń wynikających ze znacznych różnic między państwami członkowskimi w opodatkowaniu pojazdów drogowych.

Ogólnie rzecz biorąc, wniosek zapewnia przewoźnikom w całej UE równy dostęp do rynku najmowanych pojazdów. Zapewnia on jednolite ramy prawne w całej UE i umożliwia przewoźnikom prowadzenie działalności transportowej w najbardziej efektywny sposób. Najmowane pojazdy są zazwyczaj nowsze, bezpieczniejsze i generują mniej zanieczyszczeń, wniosek ogranicza zatem negatywne efekty zewnętrzne związane z transportem drogowym.

Niniejszy wniosek jest jednym z serii wniosków w dziedzinie transportu drogowego, które Komisja zamierza przyjąć w 2017 r., aby dostosować ramy prawne sektora transportu drogowego w UE do wyzwań przyszłości.

• Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

O najmowanych pojazdach ciężarowych mowa jest w rozporządzeniach (WE) nr 1071/2009² i (WE) nr 1072/2009³ w kontekście warunków stałej siedziby przewoźnika (która jest jednym z

¹ Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82.

² Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

wymogów uzyskania dostępu do zawodu przewoźnika drogowego) oraz w kontekście licencji wspólnotowej, której uwierzytelnionym wypisem musi dysponować posiadacz licencji dla każdego najmowanego pojazdu. W tym sensie najmowanie pojazdów ma znaczenie w kwestii uzyskania dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Zarówno rozporządzenia, jak i dyrektywa tworzą ramy prawne funkcjonowania sektora transportu drogowego towarów w UE. Egzekwowanie przepisów tych trzech aktów prawnych jest ściśle ze sobą powiązane. Jeśli chodzi w szczególności o egzekwowanie proponowanego (nieobowiązkowego) ograniczenia czasowego, zgodnie z którym użytkowanie pojazdu najmowanego w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym najmuje przedsiębiorstwo ma siedzibę, może być ograniczone do czterech miesięcy, istotny jest wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Zgodnie z tym wnioskiem państwa członkowskie byłyby zobowiązane podawać w swoim krajowym rejestrze elektronicznym numery rejestracyjne wszystkich pojazdów, którymi dysponuje przewoźnik. Taki przepis byłby zdecydowanie przydatny, jeśli chodzi o monitorowanie przestrzegania ograniczenia czasowego, o którym mowa powyżej.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek jest w pełni zgodny z priorytetem Komisji, jakim jest utworzenie pogłębionego i bardziej sprawiedliwego rynku wewnętrznego. Wzmocniony zostanie rynek wewnętrzny usług transportowych z wykorzystaniem najmowanych pojazdów ciężarowych oraz usług wynajmu i leasingu pojazdów. Jest to również zgodne z celami wspólnej polityki transportowej, jak opisano w 2011 r. w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”⁴. Wniosek ten zmniejsza również obciążenie regulacyjne przewoźników i uściśla ramy prawne zgodnie z celami unijnego programu REFIT.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną niniejszej dyrektywy stanowi art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

UE dzieli z państwami członkowskimi kompetencje regulacyjne w dziedzinie transportu zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE.

Transport drogowy staje się coraz bardziej międzynarodowy. Udział międzynarodowego transportu drogowego towarów w transporcie drogowym towarów łącznie w krajach obecnej UE-28 wzrósł z około 28 % w 2000 r. do niemal 36 % w 2014 r.⁵. Jedynie UE może stworzyć jednolite ramy prawne na coraz bardziej zintegrowanym rynku wewnętrznym usług transportu drogowego. Bez interwencji UE państwa członkowskie nie mogłyby stworzyć równych warunków działania, które są niezbędne na rynku wewnętrznym. Obecną mozaikę przepisów krajowych można uprościć jedynie poprzez działanie na poziomie UE. Jednolite ramy prawne obniżą koszty przestrzegania i egzekwowania przepisów w całej UE. Jako że dyrektywa umożliwi obecnie państwom członkowskim ograniczenie użytkowania najmowanych

³ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72.

⁴ COM(2011) 144 final z 28.3.2011.

⁵ Zob. EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2016, tabele 2.2.4b i 2.2.4c; dostępne online http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

pojazdów pod pewnymi warunkami, zmniejszenie zakresu, w jakim państwa członkowskie mogą nakładać ograniczenia użytkowania najmowanych pojazdów wymaga zmiany dyrektywy, czego można dokonać wyłącznie na szczeblu UE.

- **Proporcjonalność**

Jak wskazano w sekcji 7.4 oceny skutków, niniejszy wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do rozwiązania zauważonych problemów. Wniosek zawiera jedynie kilka ukierunkowanych zmian do dyrektywy, które poprawią ramy prawne funkcjonowania sektora transportu drogowego i sektora wynajmu i leasingu pojazdów w UE.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ aktem prawnym podlegającym zmianie jest dyrektywa, akt zmieniający powinien zasadniczo mieć taką samą formę.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrola sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Wraz z niniejszym wnioskiem przyjęty został dokument roboczy⁶ dotyczący oceny *ex post* dyrektywy 2006/1/WE. Badanie zewnętrzne przeprowadzono w latach 2015–16. Sprawozdanie końcowe z tego badania opublikowano na stronach internetowych Komisji⁷.

W ustaleniach z oceny *ex post* stwierdzono przede wszystkim, że dyrektywa 2006/1/WE mogłaby być skuteczniejsza w osiąganiu swoich celów, jeśli nie umożliwiałaby państwom członkowskim ograniczenia użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych w niektórych segmentach rynku i pod pewnymi warunkami. Ograniczenia w transgranicznym najmie pojazdów ciężarowych uniemożliwiają przewoźnikom optymalizację wykorzystania parków samochodowych przez przemieszczanie pojazdów tam, gdzie są one najbardziej potrzebne. Ponadto ograniczenia w użytkowaniu najmowanych pojazdów ciężarowych obniżają również skuteczność dyrektywy 2006/1/WE, ponieważ zwiększają one koszty przestrzegania przepisów dla przewoźników i przedsiębiorstw wynajmu/leasingu pojazdów oraz zwiększają koszty wdrożenia i egzekwowania dla organów publicznych. W przypadku braku ograniczeń koszty te zostały uznane za małe i nieistotne.

Umożliwienie państwom członkowskim ograniczenia użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych jest również sprzeczne z potrzebami europejskiej gospodarki, a mianowicie potrzebą poprawy elastyczności i efektywności przewozów w transporcie drogowym, oraz nie jest w pełni zgodne z bieżącymi priorytetami politycznymi w zakresie pogłębienia jednolitego rynku oraz promowania korzystania z bezpieczniejszych, bardziej ekologicznych i bardziej paliwooszczędnych pojazdów.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Zainteresowane strony miały szereg okazji do przedstawienia opinii na etapie oceny *ex post* oraz w trakcie oceny skutków. Obok ukierunkowanych wywiadów z zainteresowanymi stronami (jesienią 2015 r. przeprowadzono 27 wywiadów w związku z oceną *ex post*, a w drugiej połowie 2016 r. 33 wywiady w związku z oceną skutków), przeprowadzono internetowe konsultacje społeczne trwające 12 tygodni (obejmujące zarówno ocenę *ex post*,

⁶ SWD(2017) XXX final [complete reference when number is available].

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>

jak i ocenę skutków), w okresie od 11 sierpnia do 4 listopada 2016 r. (otrzymano 27 odpowiedzi) oraz trwające 7 tygodni konsultacje z MŚP w okresie od 22 września do 11 listopada 2016 r. za pośrednictwem panelu MŚP Europejskiej Sieci Przedsiębiorczości. Konsultacje z panelem MŚP składały się z dwóch odrębnych kwestionariuszy – jednego na temat użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych (156 odpowiedzi) oraz drugiego na temat korzystania z najmowanych autobusów i autokarów (94 odpowiedzi).

W ramach konsultacji zgromadzono szereg danych oraz cennych uwag od zainteresowanych. Ustalono między innymi, że brak przepisów UE w zakresie wynajmu autobusów i autokarów nie stanowi problemu i że nie istnieje oddzielny segment rynku zajmujący się wynajmem autobusów i autokarów. Dlatego odrzucony został jeden z pierwotnych wariantów strategicznych, który poszerzał zakres stosowania dyrektywy na korzystanie z najmowanych autobusów i autokarów.

W konsultacjach pojawiły się również wyjaśnienia państw członkowskich uzasadniające stosowanie ograniczeń w użytkowaniu najmowanych pojazdów. Niektóre organy publiczne i przedstawiciele związków zawodowych obawiają się presji konkurencyjnej wynikającej ze zniesienia ograniczeń w użytkowaniu najmowanych pojazdów w przewozach na własny rachunek, jak również dodatkowych trudności w egzekwowaniu przepisów z dziedziny transportu drogowego w związku z dopuszczeniem użytkowania pojazdów najętych w innym państwie członkowskim. O ile uwzględniono uzasadnienia dotyczące użytkowania pojazdów najmowanych w innym państwie członkowskim, o tyle obawy co do ograniczeń w użytkowaniu najmowanych pojazdów w przewozach na własny rachunek nie były przekonujące.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Komisja skorzystała ze wsparcia podwykonawcy, który przeprowadził badanie dotyczące oceny *ex post* dyrektywy oraz badanie na potrzeby oceny skutków.

- **Ocena skutków**

W ramach inicjatywy przeprowadzono ocenę skutków, która uzyskała od Rady ds. Kontroli Regulacyjnej pozytywną opinię z zastrzeżeniami. Zastrzeżenia zostały uwzględnione w następujący sposób: przedstawiono więcej informacji na temat kontekstu politycznego, wyjaśniono skalę stwierdzonych problemów i konieczność ich rozwiązania w danym momencie, odrzucono pierwotny wariant strategiczny poszerzający zakres dyrektywy o użytkownię najmowanych autobusów i autokarów (ponieważ nie można było znaleźć argumentów za tym wariantem), omówiono czynniki ryzyka nieosiągnięcia rezultatów oczekiwanych w preferowanym wariantcie (w szczególności w kontekście ewentualnych zachęt do planowania podatkowego lub optymalizacji podatkowej oraz ewentualnych trudności państw członkowskich w egzekwowaniu przepisów w dziedzinie transportu drogowego), podjęto próbę oszacowania redukcji kosztów administracyjnych oraz podano więcej informacji na temat konsultacji z zainteresowanymi stronami.

Oceniono następujące warianty strategiczne:

Wariant 0: Wydanie wytycznych i zaleceń.

Wariant 1: Ukierunkowane zmiany w przepisach prawnych.

Wariant 1a: Zezwolenie na użytkowanie najmowanych pojazdów ciężarowych w przewozach na własny rachunek w całej UE.

Wariant 1b: Zezwolenie na użytkowanie pojazdów ciężarowych, które przewoźnik z siedzibą w jednym państwie członkowskim najął w innym państwie członkowskim na pewien okres (trzy do czterech miesięcy), np. w reakcji na tymczasowy lub sezonowy wzrost zapotrzebowania.

Wariant 1c: Połączenie wariantów 1a i 1b.

Wariant 2: Przepisy dotyczące użytkowania najmowanych pojazdów takie same jak w przypadku pojazdów będących własnością przewoźników (lub przynajmniej nie bardziej restrykcyjne).

Preferowanym wariantem jest wariant 1c, ponieważ w najbardziej skuteczny sposób przyczynia się on do rozwiązania zauważonych problemów nie wychodząc ponad to, co jest niezbędne. Jest on lepszy od wariantu 2, który nie wyeliminowałby mozaiki przepisów w UE w dziedzinie użytkowania najmowanych pojazdów. W mocy pozostałyby wówczas różne przepisy poszczególnych państw członkowskich, o ile najmowane pojazdy nie byłyby w mniej uprzywilejowanej sytuacji niż pojazdy będące własnością przewoźników (np. wymogi dotyczące ponownej rejestracji pojazdu zakupionego/wynajętego w innym państwie członkowskim).

W ramach preferowanego wariantu możliwe byłoby zmniejszenie kosztów operacyjnych przewoźników z UE o łączną kwotę 158 mln EUR w 2030 roku. Koszty operacyjne przewoźnika przechodzącego z własnych pojazdów na najmowane powinny spaść o ok. 2 %. Ponadto sektor wynajmu i leasingu pojazdów może zyskać ok. 81 mln euro, co daje łączną kwotę korzyści gospodarczych w wysokości 240 mln euro w 2030 r. Ponadto doprowadzi to do powstania prawie 5 000 nowych miejsc pracy, z czego 2 900 w sektorze wynajmu i leasingu pojazdów oraz 1 700 w przedsiębiorstwach transportowych.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Wniosek jest częścią realizowanego przez Komisję programu REFIT. Jego celem jest uproszczenie przepisów w zakresie użytkowania najmowanych pojazdów. Otwarcie rynku użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych w przewozach na własny rachunek oznacza usunięcie wszystkich ograniczeń, co z kolei doprowadzi do zmniejszenia kosztów przestrzegania przepisów dla przewoźników. Stworzenie jednolitych ram użytkowania pojazdów najmowanych w innym państwie członkowskim (przez co najwyżej cztery miesiące) ma zapewnić jasność prawa i umożliwić przewoźnikom oszczędności do 12,8 mln EUR na kosztach wyrejestrowywania i ponownego rejestrowania pojazdów.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej⁸.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

⁸ Karta praw podstawowych Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Wdrażanie niniejszej dyrektywy będzie ściśle monitorowane. Komisja przedłoży sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy najpóźniej pięć lat po upływie terminu transpozycji. Poprzez dalszą liberalizację użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych niniejsza dyrektywa ma wzmocnić rynek najmowanych pojazdów oraz doprowadzić do obniżenia kosztów dla przewoźników i ich większej elastyczności i rentowności. Istotne informacje mają być uzyskiwane od właściwych organów krajowych, od przedstawicieli sektora wynajmu i leasingu pojazdów oraz poprzez ankietę wśród przewoźników. Oczekuje się również, że użyteczne informacje będzie można znaleźć w krajowych rejestrach elektronicznych przedsiębiorstw transportu drogowego. Przewoźnicy w przyszłości będą musieli zgłaszać numery rejestracyjne pojazdów, którymi dysponują, powinno być zatem łatwo na podstawie tych rejestrów uzyskać przegląd udziału pojazdów zarejestrowanych za granicą w parku samochodowym.

• **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Główne elementy wniosku są następujące:

Zmiana w art. 2 dyrektywy 2006/1/WE

Art. 2 określa ramy przepisów, które państwa członkowskie stosują w odniesieniu do użytkowania najmowanych pojazdów na własnym terytorium przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego. W obecnym kontekście ograniczenie zakresu stosowania tego artykułu do „ruchu drogowego między państwami członkowskimi” jest nieaktualne, ponieważ najmowane pojazdy mogą być również używane do przewozów kabotażowych zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Obecne przepisy umożliwiają państwom członkowskim ograniczenie użytkowania pojazdów najmowanych w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym najmuje przedsiębiorstwo ma siedzibę. Prowadzi to do powstania mozaiki przepisów w całej UE oraz niepewności prawa, co z kolei uniemożliwia przedsiębiorstwom korzystanie z potencjalnie bardziej atrakcyjnej gospodarczo oferty wynajmu za granicą. W związku z tym proponuje się umożliwienie przedsiębiorstwom użytkowania w całej UE pojazdów najmowanych w dowolnym kraju UE.

Stawki opodatkowania pojazdów różnią się znacznie w UE. Aby uniknąć zatem zakłóceń podatkowych, państwa członkowskie w dalszym ciągu mogą ograniczyć czas użytkowania na ich terytorium pojazdu najmowanego w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby najmuje przedsiębiorstwa. Ograniczenie to nie może jednak obejmować okresu krótszego niż cztery miesiące. Dzięki temu czteromiesięcznemu okresowi minimalnemu pojazdy najmowane (i zarejestrowane) w innym państwie członkowskim będą mogły być używane w odpowiedzi na krótkoterminowy, sezonowy lub tymczasowy wzrost zapotrzebowania oraz w celu zastąpienia zepsutych lub uszkodzonych pojazdów.

Zmiana w art. 3 dyrektywy 2006/1/WE

Art. 3 określa ramy przepisów, które państwa członkowskie stosują w odniesieniu do użytkowania najmowanych pojazdów przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium. Obecne przepisy mają zastosowanie do najmowanych pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem danego państwa członkowskiego, „pod warunkiem że spełniają warunki ustanowione w art. 2”. Jako że zmieniony art. 2 zezwala obecnie na użytkowanie najmowanych pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do

ruchu w dowolnym państwie członkowskim, zmienia się także ust. 1, aby uniknąć niespójności. Możliwe powinno być użytkowanie pojazdu, który został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo siedziby najmującego przedsiębiorstwa, nie tylko do przewozów w dowolnym innym państwie członkowskim (zgodnie ze zmienionym art. 2), ale także do przewozów w państwie członkowskim, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę.

Skreśla się ust. 2, ponieważ państwa członkowskie nie powinny już mieć swobody ograniczania użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych w przewozach na własny rachunek. Przedsiębiorstwa w całej UE powinny mieć możliwość użytkowania najmowanych pojazdów w przewozach na własny rachunek i prawo do związanych z tym korzyści. Nie należy im ograniczać możliwości korzystania z własnych pojazdów lub podzlecania przewozu przedsiębiorstwu świadczącemu takie usługi na rachunek osoby trzeciej. Pojazdy należące do przedsiębiorstw, użytkowane na własny rachunek, są często niewystarczająco wykorzystywane i z reguły starsze, mniej bezpieczne i generujące więcej zanieczyszczeń niż najmowane pojazdy.

Nowy art. 5a w dyrektywie 2006/1/WE

Niniejsza dyrektywa stanowi krok naprzód w kierunku otwarcia rynku użytkowania pojazdów najmowanych w transporcie drogowym towarów. Niniejsza dyrektywa otwiera nowe możliwości dla przedsiębiorstw najmujących pojazdy oraz dla przedsiębiorstw sektora wynajmu i leasingu pojazdów w całej UE poprzez umożliwienie użytkowania pojazdu najmowanego w innym państwie członkowskim niż państwo siedziby najmującego przedsiębiorstwa przynajmniej przez okres czterech miesięcy oraz poprzez zniesienie ograniczeń w użytkowaniu najmowanych pojazdów ciężarowych w przewozach na własny rachunek.

Wdrożenie i skutki niniejszej nowej dyrektywy i jej wpływ na przewoźników prowadzących operacje na własny rachunek i na rachunek osoby trzeciej oraz sektor wynajmu i leasingu pojazdów powinny zostać ocenione w sprawozdaniu, które ma być przygotowane przez Komisję. Sprawozdanie powinno być przygotowane w momencie, gdy będzie dostępna wystarczająca ilość dowodów, co powinno mieć miejsce pięć lat po zakończeniu okresu transpozycji (sześć i pół roku od wejścia w życie nowej dyrektywy). Na podstawie sprawozdania Komisja oceni, czy konieczne jest podjęcie dalszych działań.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³ określa minimalny poziom otwarcia rynku dla użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.
- (2) Użytkowanie najmowanych pojazdów może obniżyć koszty przedsiębiorstw przewożących towary na własny rachunek lub na rachunek osoby trzeciej, a jednocześnie poprawić ich elastyczność operacyjną. Może się zatem przyczynić do wzrostu wydajności i konkurencyjności tych przedsiębiorstw. Ponadto najmowane pojazdy są z reguły nowsze w porównaniu z przeciętnym wiekiem pojazdów, a zatem są bezpieczniejsze i generują mniej zanieczyszczeń.
- (3) Dyrektywa 2006/1/WE nie pozwala przedsiębiorstwom w pełni korzystać z korzyści wynikających z najmu pojazdów. Dyrektywa ta zezwala państwom członkowskim na ograniczenie użytkowania przez ich przedsiębiorstwa najmowanych pojazdów o dopuszczalnej rzeczywistej masie całkowitej powyżej sześciu ton do przewozów na własny rachunek. Ponadto państwa członkowskie nie są zobowiązane do zezwolenia na użytkowanie najmowanego pojazdu na swoim terytorium, jeżeli pojazd jest zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo siedziby zajmującego przedsiębiorstwa.

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

³ 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 (wersja skodyfikowana) (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82).

- (4) Aby umożliwić przedsiębiorstwom czerpanie jeszcze większych korzyści z użytkowania najmowanych pojazdów, należy im umożliwić korzystanie z pojazdów najmowanych w dowolnym państwie członkowskim, a nie tylko w państwie członkowskim ich siedziby. Ułatwiłoby im to w szczególności reakcję na krótkoterminowy, sezonowy lub tymczasowy wzrost zapotrzebowania oraz zastąpienie zepsutych lub uszkodzonych pojazdów.
- (5) Nadal utrzymują się znaczne różnice w poziomie opodatkowania transportu drogowego na terenie Unii. Aby uniknąć zakłóceń podatkowych, uzasadnione są zatem nadal pewne ograniczenia, które mają pośredni wpływ na swobodę świadczenia usług najmu pojazdów. W związku z powyższym państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia długości okresu, w którym pojazd najmowany w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby przedsiębiorstwa może być użytkowany na ich terytorium.
- (6) Aby umożliwić efektywniejsze prowadzenie przewozów na własny rachunek, państwa członkowskie nie powinny móc nadal ograniczać możliwości użytkowania najmowanych pojazdów w takich przewozach.
- (7) Wdrożenie i skutki niniejszej dyrektywy powinny być monitorowane przez Komisję i dokumentowane w formie sprawozdania. Wszelkie przyszłe działania w tym obszarze powinny być rozważane na podstawie tego sprawozdania.
- (8) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez same państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego i kwestii, które mają być uregulowane w niniejszej dyrektywie, możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2006/1/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2006/1/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Każde państwo członkowskie zezwala na użytkowanie w obrębie swojego terytorium pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że:”;
 - (ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) pojazd jest zarejestrowany lub został włączony do ruchu zgodnie z prawem danego państwa członkowskiego;”;
 - b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Jeżeli pojazd nie jest zarejestrowany ani włączony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego, w którym najmuje przedsiębiorstwo ma siedzibę, państwa członkowskie mogą ograniczyć czas użytkowania najmowanego pojazdu na swoim

terytorium. Państwa członkowskie zezwalają jednak w takim przypadku na użytkowanie pojazdu przez co najmniej cztery miesiące w danym roku kalendarzowym.”;

- 2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, by ich przedsiębiorstwa mogły użytkować najmowane pojazdy do celów transportu drogowego towarów na tych samych warunkach, co pojazdy będące własnością tych przedsiębiorstw, pod warunkiem że spełnione są warunki określone w art. 2”;

- 3) dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Najpóźniej do dnia [OP: please insert the date calculated 5 years after the deadline for transposition of the Directive] r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie zawiera informacje na temat użytkowania pojazdów najmowanych w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie siedziby przedsiębiorstwa najmuującego pojazd. Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.”.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [OP: please insert the date calculated 18 months following the entry into force] r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*