

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

P8_TA(2019)0006

Użytkowanie pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 15 stycznia 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (COM(2017)0282 – C8-0172/2017 – 2017/0113(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2020/C 411/33)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0282),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0172/2017),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 6 grudnia 2017 r. ⁽¹⁾,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A8-0193/2018),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu ⁽²⁾;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

P8_TC1-COD(2017)0113

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 15 stycznia 2019 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/... zmieniającej 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,

⁽¹⁾ Dz.U. C 129 z 11.4.2018, s. 71.

⁽²⁾ Niniejsze stanowisko zastępuje poprawki przyjęte dnia 14 czerwca 2018 r. (Teksty przyjęte, P8_TA(2018)0264).

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ 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. **Takie użytkowanie najmowanych pojazdów** 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~~ **mogą być często** bezpieczniejsze i ~~generują~~ **mogą generować** mniej zanieczyszczeń. [Popr. 1]
- (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 **przedsiębiorstwa mające siedzibę na** ich ~~przedsiębiorstwa~~ **terytorium** 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 najmującego przedsiębiorstwa. [Popr. 2]
- (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.
- (4a) **Państwa członkowskie nie powinny mieć możliwości ograniczania użytkowania na swoich terytoriach pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że pojazd jest zarejestrowany i spełnia normy działania i wymogi w dziedzinie bezpieczeństwa, lub został włączony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego i został dopuszczony do eksploatacji przez państwo członkowskie siedziby danego przedsiębiorstwa.** [Popr. 3]
- (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 **na swoim terytorium, z zastrzeżeniem warunków określonych w niniejszej dyrektywie,** długości okresu, ~~w którym pojazd najmowany~~ **podczas którego działające przedsiębiorstwo może korzystać z najmowanych pojazdów zarejestrowanych lub włączonych do ruchu** w innym państwie członkowskim ~~innym niż państwo siedziby przedsiębiorstwa może być użytkowany~~. **Należy im również zezwolić na ograniczenie liczby takich pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium.** [Popr. 4]
- (5a) **W celu egzekwowania tych środków informacje dotyczące numeru rejestracyjnego najmowanego pojazdu powinny znajdować się w krajowych rejestrach elektronicznych państw członkowskich, jak określono w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 ⁽⁴⁾. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przedsiębiorstwa poinformowane o użyciu pojazdu, który został wynajęty przez przewoźnika i jest zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, powinny poinformować właściwe organy tego innego państwa członkowskiego. W tym celu państwa członkowskie powinny korzystać z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI).** [Popr. 5]

⁽¹⁾ Dz.U. C 129 z 11.4.2018, s. 71.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 stycznia 2019 r.

⁽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⁾ **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).**

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

- (6) Aby umożliwić efektywniejsze prowadzenie przewozów na własny rachunek, państwa członkowskie nie powinny móc nadal ograniczać możliwości użytkowania najmowanych pojazdów w takich przewozach.
- (6a) **W celu utrzymania standardów operacyjnych, sprostania wymogom bezpieczeństwa i zapewnienia kierowcom godnych warunków pracy ważne jest, by przewoźnikom zagwarantowano dostęp do zasobów i infrastruktury bezpośredniego wsparcia w kraju, w którym prowadzą działalność.** [Popr. 6]
- (7) Wdrożenie i skutki niniejszej dyrektywy powinny być monitorowane przez Komisję i dokumentowane w formie sprawozdania. ~~Wszelkie przyszłe działania~~ **najpóźniej trzy lata po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie powinno należycie uwzględniać wpływ na bezpieczeństwo drogowe, na dochody z podatków i na środowisko. Sprawozdanie powinno także oceniać wszystkie naruszenia niniejszej dyrektywy, w tym o charakterze transgranicznym. Konieczność podjęcia przyszłych działań** w tym obszarze ~~powinny~~ **powinna** być ~~rozważane~~ **rozważana** na podstawie tego sprawozdania. [Popr. 7]
- (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~~ **któregokolwiek** państwa członkowskiego, **w tym zgodnie z normami działania i wymogami w dziedzinie bezpieczeństwa;**”;
[Popr. 8]

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Jeżeli pojazd nie jest zarejestrowany ani włączony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego, w którym najmujące 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.”; [Popr. 9]

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, by **przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich przedsiębiorstwa terytorium** 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. [Popr. 10]

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

1a. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany lub został dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę, może:

a) ograniczyć czas użytkowania najmowanego pojazdu na swoim terytorium, pod warunkiem że umożliwia korzystanie z najmowanego pojazdu przez co najmniej cztery kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym; w takim przypadku umowa najmu może być ograniczona w czasie i nie przekraczać terminu określonego przez dane państwo członkowskie;

b) ograniczyć liczbę najmowanych pojazdów, które mogą być użytkowane przez dane przedsiębiorstwo, pod warunkiem że umożliwia użytkowanie co najmniej liczby pojazdów odpowiadających 25 % całej floty pojazdów do przewozu towarów posiadanej przez przedsiębiorstwo w dniu 31 grudnia roku poprzedzającego rok składania wniosku o zezwolenie; w takim przypadku przedsiębiorstwu, którego cała flota liczy więcej niż jeden, lecz mniej niż cztery pojazdy, wolno użytkować co najmniej jeden taki najmowany pojazd. [Popr. 11]

1b. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z przepisów ust. 1 działalność transportową prowadzoną na własny rachunek z wykorzystaniem pojazdów o dopuszczalnej rzeczywistej masie całkowitej powyżej 6 ton.": [Popr. 28 i 34]

2a) dodaje się art. 3 a w brzmieniu:

„Artykuł 3a

1. Informacje dotyczące numeru rejestracyjnego najętego pojazdu wpisuje się do krajowego rejestru elektronicznego zgodnie z definicją zawartą w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (*).

2. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika poinformowane o użyciu pojazdu, który został wynajęty przez przewoźnika i jest zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, informują właściwe organy tego innego państwa członkowskiego.

3. Współpraca administracyjna, o której mowa w ust. 2, odbywa się za pomocą systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego na mocy rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 (**).

(*) W nawiązaniu do art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, z uwzględnieniem rozszerzenia informacji, które mają być odnotowywane, zgodnie z propozycją Komisji.

(**) Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1.”; [Popr. 12]

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 3 lata po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej] 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 najmującego pojazd. **W sprawozdaniu zwraca się szczególną uwagę na wpływ na bezpieczeństwo drogowe i na dochody podatkowe, w tym zakłócenia podatkowe, a także na egzekwowanie przepisów dotyczących kabotażu zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 (*).** Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.” [Popr. 13]

(*) 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, s. 72).

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 20 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. [Popr. 14]

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

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

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
