



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017.
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Direktive 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o korištenju vozila
unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta**

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Direktivom 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta¹ propisuje se minimalna razina otvaranja tržišta uporabe unajmljenih teretnih vozila na jedinstvenom tržištu. Time se želi: i. postići optimalna raspodjela sredstava ograničavanjem rastrošne uporabe proizvodnih faktora (npr. kapitala zarobljenog u vozilima koja se nedovoljno iskorištavaju) i ii. povećati fleksibilnost i produktivnost predmetnih poduzeća. Svi su ciljevi povezani s uporabom unajmljenih vozila.

Međutim, Direktiva istodobno omogućuje državama članicama da ograniče uporabu unajmljenih teretnih vozila čija je bruto težina veća od šest tona za prijevoz za vlastiti račun. Dopušta se i ograničavanje uporabe vozila unajmljenog u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća koje unajmljuje vozilo.

Tim se ograničenjima ograničava djelotvornost Direktive. Uz to, zbog njih se poduzeća nepotrebno opterećuju te se stvara mnoštvo različitih pravila koje uzrokuje zabune kod prijevoznika. Rasterećivanje poduzeća i pojašnjavanje pravila temeljni je cilj programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT), čiji je ovaj prijedlog dio.

Stoga se predlaže ukidanje mogućnosti ograničavanja uporabe unajmljenih vozila za prijevoz za vlastiti račun. Nadalje, dopustila bi se uporaba vozila unajmljenih u drugoj državi u trajanju od najmanje četiri mjeseca kako bi se poduzećima omogućilo svladavanje kratkoročnih, sezonskih ili privremenih razdoblja visoke potražnje i/ili zamjena neispravnih ili oštećenih vozila. Čini se da je uporabu vozila unajmljenog u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća koje ga unajmljuje potrebno ograničiti na četiri mjeseca kako bi se izbjeglo moguće narušavanje zbog znatnih razlika među državama članicama u visini oporezivanja cestovnih vozila.

Općenito se ovim prijedlogom osigurava jednak pristup tržištu unajmljenih vozila za sve prijevoznike diljem EU-a. Osigurava se i jedinstven regulatorni okvir diljem EU-a te se prijevoznicima omogućuje najučinkovitiji mogući način obavljanja prijevozne djelatnosti. Budući da su unajmljena vozila obično novija, sigurnija i manje onečišćuju, prijedlogom se ublažavaju nepovoljni vanjski učinci cestovnog prijevoza.

Ovaj je prijedlog jedan od prijedloga u području cestovnog prijevoza koje Komisija namjerava donijeti u 2017. kako bi zakonodavni okvir kojim se uređuje sektor cestovnog prometa u EU-u prilagodila budućim vremenima.

• Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području

Na unajmljena teretna vozila upućuje se u uredbama (EZ) br. 1071/2009² i (EZ) br. 1072/2009³ u kontekstu uvjeta za stjecanje stabilnog poslovnog nastana prijevoznika (koji je jedan od uvjeta za pristup zanimanju cestovnog prijevoznika) i u kontekstu pravila o licenci Zajednice, čiji ovjereni primjerak mora biti stavljen na raspolaganje nositelju licenci za svako unajmljeno vozilo. U tom je smislu uporaba unajmljenih vozila bitna za

¹ SL L 33, 4.2.2006., str. 82.

² SL L 300, 14.11.2009., str. 51.

³ SL L 300, 14.11.2009., str. 72.

pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta. Uredbe i Direktiva čine pravni okvir za poslovanje sektora cestovnog prijevoza tereta u EU-u. Provedba odredaba tih triju pravnih akata usko je povezana. Prijedlog za izmjenu Uredbe (EZ) br. 1071/2009 bitan je posebice za provedbu predloženog (neobvezujućeg) vremenskog ograničenja, kojim se na četiri mjeseca ograničava uporaba vozila unajmljenog u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća koje ga unajmljuje. Prema tom prijedlogu, države članice bile bi obvezne navesti u svojim nacionalnim elektroničkim registrima registarske oznake svakog vozila koje je na raspolaganju nekom prijevozniku. Takvim bi se pravilom znatno olakšalo praćenje pridržavanja bilo kojeg vremenskog ograničenja, kako je prethodno navedeno.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Prijedlog je potpuno usklađen s ciljem stvaranja povezanijeg i pravednijeg unutarnjeg tržišta, koji je prioritet Komisije. Ojačat će se unutarnje tržište pružanje usluga prijevoza uporabom unajmljenih teretnih vozila i pružanja usluga iznajmljivanja vozila i njihova davanja u zakup (leasing). Prijedlog je usklađen i s ciljevima zajedničke prometne politike, kako je opisana u Bijeloj knjizi iz 2011.: „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima”⁴. Njime se smanjuje i regulatorno opterećenje prijevoznika i pojašnjava pravni okvir, a oba su ciljevi EU-ova programa REFIT.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova ovog prijedloga članak 91. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

U skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (g) UFEU-a EU dijeli nadležnost za uređivanje područja prometa s državama članicama.

Cestovni je prijevoz djelatnost koja postaje sve više međunarodna. Udio međunarodnog cestovnog prijevoza tereta u ukupnom teretnom cestovnom prometu u današnjem području EU-28 povećao se s 28 % u 2000. na gotovo 36 % u 2014.⁵ Samo EU može osigurati jedinstven pravni okvir u sve povezanijem unutarnjem tržištu pružanja usluga cestovnog prijevoza tereta. Bez intervencije EU-a države članice ne bi mogle osigurati jednake uvjete tržišnog natjecanja koji su potrebni na unutarnjem tržištu. Sadašnje mnoštvo različitih pravila može se prevladati samo djelovanjem na razini EU-a. Jedinstvenim pravnim okvirom smanjit će se troškovi poštovanja i provedbe propisa diljem EU-a. Budući da se Direktivom trenutno dopušta državama članicama da ograniče uporabu unajmljenih vozila uz određene uvjete, za smanjivanje opsega u kojem države članice mogu nametnuti ograničenja uporabe unajmljenih vozila potrebna je izmjena Direktive koja se može postići samo na razini EU-a.

- **Proporcionalnost**

Kao što je navedeno u odjeljku 7.4. procjene učinka, ovaj prijedlog ne izlazi iz okvira onog što je potrebno za rješavanje utvrđenih problema. Prijedlog sadržava samo ciljeve izmjene Direktive kako bi se pridonijelo poboljšanju zakonodavnog okvira u kojem posluje sektor cestovnog prijevoza tereta i sektor usluga iznajmljivanja vozila i njihova davanja u zakup.

⁴ COM(2011) 144 final od 28.3.2011.

⁵ Vidjeti prometni sektor EU-a u brojkama. Statistička knjižica 2016., tablice 2.2.4.b i 2.2.4.c; dostupno na internetu na http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

- **Odabir instrumenta**

Budući da je pravni akt koji se izmjenjuje direktiva, predloženi akt o izmjeni trebao bi u načelu zadržati isti oblik.

3. **REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA**

- ***Ex post* evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Radni dokument službi Komisije povezan s *ex post* evaluacijom Direktive 2006/1/EZ donesen je zajedno s ovim prijedlogom.⁶ Vanjska studija provedena je od 2015. do 2016. Njezino završno izvješće objavljuje se na internetskim stranicama Komisije⁷.

Glavni su zaključci iz *ex post* evaluacije bili da bi se ciljevi Direktive 2006/1/EZ djelotvornije ostvarivali kad se njome ne bi dopuštalo državama članicama da ograniče uporabu unajmljenih teretnih vozila u nekim tržišnim segmentima tržišta i na temelju određenih uvjeta. Ograničavanjem prekograničnog unajmljivanja teretnih vozila prijevoznike se sprečava da optimiraju uporabu voznog parka premještanjem vozila tamo gdje su najpotrebnija. Uz to, ograničavanjem uporabe unajmljenih teretnih vozila smanjuje se i učinkovitost Direktive 2006/1/EZ jer se tako povećavaju troškovi prijevoznicima i društvima koja vozila iznajmljuju ili daju u zakup te troškovi koje javna tijela snose za provedbu i provjeru poštovanja propisa. Utvrđeno je da su ti troškovi mali i zanemarivi kad tih ograničenja nema.

Dopuštanje državama članicama da ograniče uporabu unajmljenih teretnih vozila u suprotnosti je i s potrebama europskog gospodarstva u smislu povećanja fleksibilnosti i učinkovitosti cestovnog prijevoza tereta i nije potpuno u skladu s trenutačnim političkim prioritetima u pogledu boljeg povezivanja unutarnjeg tržišta i promicanja upotrebe sigurnijih i čistijih vozila koja štede gorivo.

- **Savjetovanja s dionicima**

Zainteresirane strane imale su više prilika da izraze svoja mišljenja tijekom *ex post* evaluacije i postupka procjene učinka. Osim ciljanih razgovora s dionicima (tijekom jeseni 2015. provedeno je 27 razgovora za *ex post* evaluaciju, a u drugoj polovini 2016. provedeno ih je 33 za procjenu učinka), provedeno je 12-tjedno internetsko javno savjetovanje (kojim su obuhvaćeni i *ex post* evaluacija i procjena učinka) od 11. kolovoza do 4. studenoga 2016. (dobiveno je 27 odgovora) i sedmotjedno savjetovanje s MSP-ovima, od 22. rujna do 11. studenoga 2016., u okviru panela za MSP-ove Europske poduzetničke mreže. Panel-savjetovanje za MSP-ove sastojalo se od dva odvojena upitnika, jednog o uporabi unajmljenih teretnih vozila (156 odgovora) i drugog o uporabi unajmljenih gradskih i međugradskih autobusa (94 odgovora).

Tijekom savjetovanja pribavljeni su brojni vrijedni doprinosi i velika količina podataka od subjekata koji djeluju u tom području. Jedan od rezultata bila je spoznaja da nepostojanje pravila EU-a o uporabi unajmljenih gradskih i međugradskih autobusa zapravo nije problem te da ne postoji zasebni tržišni segment za najam gradskih i međugradskih autobusa. To je razlog za odbacivanje jedne od prvotno predviđenih opcija politike kojom bi se područje primjene Direktive proširilo na uporabu unajmljenih gradskih i međugradskih autobusa.

⁶ SWD(2017) XXX final [dovršiti upućivanje nakon određivanja broja].

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>

Savjetovanjem su dobivene i neke informacije od država članica o razlozima primjene ograničenja uporabe unajmljenih vozila. Neka javna tijela i neki predstavnici sindikata strahuju od dodatnog konkurentskog pritiska nakon ukidanja ograničenja u pogledu uporabe unajmljenih vozila za vlastiti račun i teže provedbe zakonodavstva o cestovnom prometu zbog dopuštanja uporabe vozila unajmljenih u drugoj državi članici. Dok su razlozi za ograničenja uporabe vozila unajmljenih u drugoj državi članici uzeti u obzir, obrazloženja ograničenja uporabe unajmljenih vozila za prijevoz za vlastiti račun nisu bila uvjerljiva.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Komisiji je pomogao vanjski ugovorni suradnik koji je proveo studiju za *ex post* evaluaciju Direktive i studiju kojom je potpomognuta procjena učinka.

- **Procjena učinka**

Inicijativa je popraćena procjenom učinka koja je od Odbora za nadzor regulative dobila pozitivno mišljenje sa zadržkama. Zadržke su razriješene pružanjem više pojedinosti o političkom kontekstu, objašnjavanjem veličine utvrđenih problema i razloga zbog kojih ih treba riješiti sada, odbacivanjem prvotne opcije politike kojom bi se područje primjene Direktive proširilo na uporabu gradskih i međugradskih autobusa (jer nije bilo temelja za tu opciju), objašnjavanjem rizika od nepostizanja predviđenog ishoda najpoželjnije opcije (posebno kad se uzme u obzir poticaje za planiranje poreza ili porezno optimiranje i moguće teškoće za države članice pri provedbi zakonodavstva o cestovnom prijevozu), nastojanjem da se kvantificira snižavanje administrativnih troškova te pružanjem više informacija o savjetovanju s dionicima.

Razmotrene su sljedeće opcije politike:

Opcija 0.: izdavanje smjernica i preporuka.

Opcija 1.: ciljane izmjene zakonodavstva.

Opcija 1.a: dopuštanje uporabe unajmljenih teretnih vozila za prijevoz za vlastiti račun diljem EU-a.

Opcija 1.b: dopuštanje, tijekom određenog razdoblja (tri do četiri mjeseca) uporabe teretnih vozila koje je prijevoznik s poslovnim nastanom u jednoj državi članici unajmio u drugoj državi članici radi, primjerice, svladavanja privremenih ili sezonskih vrhunaca potražnje.

Opcija 1.c: kombinacija opcije 1.a i opcije 1.b.

Opcija 2.: Ista (ili barem ne stroža) pravila za uporabu unajmljenih vozila kao i za vozila u vlasništvu poduzeća.

Opcija 1.c najpoželjnija je opcija jer je najdjelotvornija opcija kojom se rješavaju svi utvrđeni problemi bez izlaženja iz okvira onog što je potrebno da se to postigne. Bolja je od opcije 2. jer se potonjom ne bi riješio problem mnoštva različitih pravila u EU-u o uporabi unajmljenih vozila. Umjesto toga bi se u državama članicama i dalje primjenjivala različita pravila dok god se njima unajmljena vozila ne stavljaju u nepovoljniji položaj od vozila u vlasništvu prijevoznika (npr. zahtjevi povezani s ponovnom registracijom vozila kupljenog/unajmljenog u drugoj državi članici).

Prema najpoželjnijoj opciji troškovi poslovanja prijevoznika u EU-u mogli bi se smanjiti za ukupno 158 milijuna EUR u 2030. Prijevoznik koji zamjenjuje vlastita vozila unajmljenima smanjio bi si troškove poslovanja za otprilike 2 %. Sektor iznajmljivanja/davanja u zakup vozila dodatno bi zaradio otprilike 81 milijun EUR, pa bi 2030. ukupna godišnja gospodarska korist iznosila 240 milijuna EUR. Uz to, otvorilo bi se još gotovo 5 000 dodatnih radnih mjesta, od toga 2 900 u sektoru iznajmljivanja/davanja u zakup vozila i 1 700 u cestovnom prijevozu tereta.

- **Primjerenost i pojednostavljivanje propisa**

Prijedlog je dio Komisijina programa REFIT. Njime se nastoje pojednostavniti pravila za uporabu unajmljenih vozila. Otvaranjem tržišta za uporabu unajmljenih teretnih vozila za prijevoz za vlastiti račun uklonit će se sva ograničenja što će zatim sniziti troškove usklađivanja za prijevoznike. Očekuje se da će se stvaranjem jedinstvenog okvira za uporabu vozila unajmljenih u drugoj državi članici (u trajanju od najmanje četiri mjeseca) dati pravna jasnoća te prijevoznicima uštedjeti 12,8 milijuna EUR troškova za odjavu registracije i ponovnu registraciju njihovih vozila.

- **Temeljna prava**

Ovim Prijedlogom poštuju se temeljna prava i načela posebno priznata Poveljom o temeljnim pravima Europske unije⁸.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog ne utječe na proračun Unije.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Provedba ove Direktive pažljivo će se pratiti. Komisija će podnijeti izvješće o provedbi i učincima ove Direktive najkasnije pet godina nakon isteka roka za njezino prenošenje. Očekuje se da će se ovom Direktivom, zbog dodatne liberalizacije uporabe unajmljenih teretnih vozila, ojačati tržište najma vozila i smanjiti troškovi te povećati fleksibilnost i profitabilnost prijevoznika. Relevantne će se informacije pribaviti od nadležnih nacionalnih tijela, predstavnika društava za iznajmljivanje vozila i njihovo davanje u zakup te savjetovanjem među cestovnim prijevoznicima. Korisne informacije trebale bi doći i od nacionalnih elektroničkih registara poduzeća za cestovni prijevoz. Budući da će prijevoznici u budućnosti morati navesti registarske brojeve vozila koja imaju od raspolaganju, trebalo bi biti jednostavno iz tih registara dobiti pregled udjela vozila registriranih u inozemstvu u voznom parku.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Glavni su elementi prijedloga sljedeći:

Izmjena članka 2. Direktive 2006/1/EZ

Člankom 2. daje se okvir za pravila koja države članice primjenjuju na to kako poduzeća s poslovnim nastanom na državnom području druge države članice upotrebljavaju unajmljena vozila na njihovu državnom području. U tom kontekstu, ograničenje područja primjene tog članka na „promet između država članica” zastarjelo je jer se unajmljena vozila mogu upotrebljavati i za kabotažu u skladu s odredbama Uredbe (EZ) br. 1072/2009.

⁸ Povelja Europske unije o temeljnim pravima, SL C 326, 26.10.2012., str. 391.

Trenutačnim odredbama dopušta se državama članicama da ograniče uporabu vozila unajmljenih u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća koje ih unajmljuje. Time se stvara mnoštvo različitih pravila diljem EU-a i pravna nesigurnost koji zatim onemogućuju poduzeća da iskoriste prednosti ekonomski potencijalno povoljnijih ponuda za najam s druge strane granice. Stoga se predlaže da se poduzećima dopusti da vozila unajmljena bilo gdje u EU-u upotrebljavaju diljem EU-a.

Budući da se razine oporezivanja u EU-u znatno razlikuju te kako bi se izbjegli fiskalni poremećaji, države članice mogu ograničiti vrijeme uporabe na svojem državnom području vozila unajmljenog u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća koje ih unajmljuje, međutim to razdoblje ne može biti kraće od najmanje četiri mjeseca. Svrha je tog razdoblja od najmanje četiri mjeseca da se osigura da se vozila unajmljena (i registrirana) u drugoj državi članici mogu upotrebljavati da se zadovolje kratkoročni, sezonski ili privremeni vrhunci potražnje ili radi zamjene neispravnih ili oštećenih vozila.

Izmjena članka 3. Direktive 2006/1/EZ

Člankom 3. daje se okvir za pravila koja države članice primjenjuju na to kako poduzeća s poslovnim nastanom upotrebljavaju unajmljena vozila na njihovu državnom području. Trenutačne se odredbe primjenjuju na unajmljena vozila koja su registrirana i stavljena u promet u skladu s propisima te „ako su ispunjeni uvjeti iz članka 2.” Budući da se izmijenjenim člankom 2. dopušta uporaba unajmljenih vozila registriranih ili stavljenih u promet u skladu sa zakonima bilo koje države članice, mijenja se stavak 1. kako bi se uklonila ta nedosljednost. Trebalo bi omogućiti uporabu vozila registriranog ili stavljenog u promet u skladu sa zakonima države članice koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća koje ga unajmljuje ne samo za obavljanje prijevoza u bilo kojoj drugoj državi članici (u skladu s izmijenjenim člankom 2.) nego i za obavljanje prijevoza u državi članici u kojoj poduzeće koje ga unajmljuje ima poslovni nastan.

Briše se stavak 2. jer države članice više ne bi trebale imati slobodu ograničiti uporabu unajmljenih teretnih vozila za prijevoz za vlastiti račun. Poduzećima diljem EU-a trebalo bi dopustiti uporabu unajmljenih vozila za prijevoz za vlastiti račun te ostvarivanje s tim povezanih prednosti. Ne bi ih trebalo ograničavati na uporabu vlastitih vozila ili na ugovaranje prijevoznike usluge s poduzećem koje takve usluge pruža za najamninu ili naknadu. Vozila koja su u vlasništvu poduzeća koja ih upotrebljavaju za prijevoz za vlastiti račun često se nedovoljno iskorištavaju te su u prosjeku starija, nesigurnija i više onečišćuju od unajmljenih vozila.

Umetanje novog članka 5.a Direktive 2006/1/EZ

Direktiva je korak naprijed prema otvaranju tržišta za uporabu unajmljenih vozila u cestovnom prijevozu tereta. Dopuštanjem uporabe unajmljenog vozila u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća koje ga unajmljuje, na razdoblje od četiri mjeseca, te ukidanjem ograničenja uporabe unajmljenih teretnih vozila za prijevoz za vlastiti račun ovom se Direktivom diljem EU-a otvaraju nove mogućnosti i za poduzeća koja unajmljuju vozila i za poduzeća koja posluju u sektoru iznajmljivanja vozila i njihova davanja u zakup.

Provedbu i učinke ove nove Direktive i njezin utjecaj na prijevoznike za vlastiti račun ili za najamninu i naknadu te na sektor iznajmljivanja vozila i njihova davanja u zakup Komisija bi trebala procijeniti u izvješću koje će podnijeti. To bi trebalo učiniti nakon što bude dostupno

dovoljno dokaza, što bi trebalo biti moguće pet godina nakon isteka roka za prenošenje (šest i pol godina nakon što nova Direktiva stupi na snagu). Na temelju tog izvješća Komisija će procijeniti je li potrebno poduzeti daljnje mjere.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta

(Tekst značajan za EGP)

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 nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Direktivom 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća³ propisuje se minimalna razina otvaranja tržišta uporabe vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta.
- (2) Uporabom unajmljenih vozila mogu se smanjiti troškovi poduzeća koja prevoze robu za vlastiti račun ili za najamninu i naknadu te se istodobno može povećati njihova operativna fleksibilnost. Stoga se na taj način može pridonijeti povećanju produktivnosti i konkurentnosti predmetnih poduzeća. Uz to, unajmljena su vozila sigurnija te manje onečišćuju jer su obično novija od prosjeka voznog parka.
- (3) Direktiva 2006/1/EZ ne omogućuje poduzećima da potpuno iskoriste prednosti uporabe unajmljenih vozila. Tom se Direktivom dopušta državama članicama da svojim poduzećima ograniče uporabu unajmljenih vozila ukupne dopuštene težine veće od šest tona za prijevoz za vlastiti račun. Povrh toga, država članica ne mora dopustiti uporabu 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 poduzeća koje ga unajmljuje.
- (4) Kako bi se poduzećima omogućilo da u većoj mjeri iskoriste prednosti uporabe unajmljenih vozila, trebala bi imati mogućnost upotrebljavati 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.

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

³ 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.)

- (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 trajanje uporabe vozila unajmljenog u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća koje ga unajmljuje na svojem državnom području.
- (6) Kako bi se omogućilo učinkovitije obavljanje prijevoza za vlastiti račun, države članice ne bi više smjele imati mogućnost ograničiti uporabu unajmljenih vozila u te svrhe.
- (7) Komisija bi trebala pratiti provedbu ove Direktive i sastaviti izvješće o njoj. Svaka bi se sljedeća mjera u ovom području trebala razmotriti u svjetlu tog izvješća.
- (8) Budući da države članice ne mogu same u dovoljnoj mjeri ostvariti ciljeve ove Direktive, nego se zbog prekogranične naravi cestovnog prijevoza i drugih pitanja koja bi se trebala riješiti ovom Direktivom oni mogu na bolji način postići 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 ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (9) Direktivu 2006/1/EZ stoga bi trebalo 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. uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećom:

„Svaka država članica na svojem državnom području dopušta uporabu vozila koja su unajmila trgovačka društva s poslovnim nastanom na državnom području druge države članice uz uvjet da:”;

ii. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) je vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu sa zakonima bilo koje države članice;”;

(b) dodaje se sljedeći stavak 1.a:

„1.a Ako vozilo nije registrirano ili stavljeno u promet u skladu sa zakonima države članice u kojoj poduzeće koje to vozilo unajmljuje ima poslovni nastan, država članica može ograničiti vrijeme uporabe tog unajmljenog vozila unutar svojeg državnog područja. Međutim, država članica mora u takvom slučaju dopustiti uporabu tog vozila u trajanju od najmanje četiri mjeseca u svakoj kalendarskoj godini.”;

- (2) članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da njihova trgovačka društva za cestovni prijevoz tereta, ako su ispunjeni uvjeti propisani člankom 2., mogu

upotrebljavati unajmljena vozila uz uvjete jednake onima koji vrijede za vozila u vlasništvu tih trgovačkih društava.”;

- (3) umeće se sljedeći članak 5.a:

„Članak 5.a

Do [OP: umetnuti izračunani datum pet godina nakon roka za prenošenje ove Direktive] Komisija mora podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi i učincima ove Direktive. To izvješće mora sadržavati podatke o uporabi vozila unajmljenih u državama članicama koje nisu države članice poslovnog nastana poduzeća koja ta vozila unajmljuju. Komisija na temelju tog izvješća procjenjuje potrebu za predlaganjem dodatnih mjera.”

Članak 2.

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom najkasnije do [OP: umetnuti izračunani datum 18 mjeseci nakon stupanja na snagu]. 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.
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*