



EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 31.5.2017.
SWD(2017) 197 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

PRIEKŠLIKUMS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

**ar ko groza Direktīvu 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu
transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem**

{ COM(2017) 282 final }

{ SWD(2017) 196 final }

{ SWD(2017) 198 final }

{ SWD(2017) 199 final }

Kopsavilkuma lapa
Direktīvas priekšlikuma par Direktīvas 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem grozījumiem ietekmes novērtējums
A. Rīcības nepieciešamība
Problēmas būtība un nozīme ES mērogā
1) Dažās ES dalībvalstīs pašpārvadājumu veicēji (t. i., uzņēmumi, kas paši pārvadā savas preces) nevar izmantot nomātus kravas transportlīdzekļus virs sešām tonnām un tāpēc nevar gūt labumu no attiecīgajām priekšrocībām (elastības, produktivitātes un kapitāla sadales ziņā). 2) Transportlīdzekļu nomas tirgi ES dalībvalstīs, kurās pastāv ierobežojumi, joprojām nav pietiekami attīstīti, kas noved pie augstākām cenām un mazākas izvēles tiem, uz kuriem neattiecas ierobežojumi. 3) ES dalībvalstu iespēja aizliegt tādu transportlīdzekļu izmantošanu, kas nomāti citā ES dalībvalstī, rada dažādus ierobežojumus. Rezultātā juridiskā nenoteiktība attur pārvadātājus no transportlīdzekļu nomas citā ES dalībvalstī. 4) Transportlīdzekļu nomas uzņēmumi un transporta uzņēmumi nevar visefektīvāk izmantot savu parku (piemēram, pārvietojot savus transportlīdzekļus, lai reaģētu uz pagaidu pieprasījuma pieaugumu).
Izvirzītie mērķi:
- ES kravas autopārvadājumu tirgus turpmāka integrācija un vienlīdzīgu konkurences apstākļu radīšana; - izveidot vienotu tiesisko regulējumu par nomātu transportlīdzekļu izmantošanu; - atļaut transporta uzņēmumiem visā ES darboties pēc iespējas efektīvāk; - atbalstīt transporta negatīvās sociālās un vides ietekmes samazināšanu.
Kāda ir ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)?
Autotransports kļūst arvien starptautiskāks. Vienlīdzīgus konkurences apstākļus iekšējā autopārvadājumu tirgū un transportlīdzekļu nomas nozarē var panākt tikai ar rīcību ES līmenī. ES dalībvalstīs nevar rast vienus risinājumus.
B. Risinājumi
Risinājuma varianti izvirzīto mērķu sasniegšanai. Vēlamais risinājums (ja ir). Iemesli (ja nav).
0. risinājums. Izdot ieteikumus un pamatnostādnes par to, kā piemērot direktīvu ES dalībvalstīs un veicināt vienotu pieeju ierobežojumiem nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanā. 1. risinājums. Tiesību aktu mērķtiecīgi grozījumi. 1.a. Atļaut izmantot nomātus kravas transportlīdzekļus pašpārvadājumiem visā ES. 1.b. Atļaut trīs līdz četrus mēnešus izmantot kravas transportlīdzekļus, kuri nomāti citā ES dalībvalstī. 1.c. Apvieno 1.a un 1.b risinājumu. 2. risinājums. Piemēro tos pašus noteikumus attiecībā uz nomātu transportlīdzekļu izmantošanu, ko attiecībā uz uzņēmumam piederošu transportlīdzekļu izmantošanu (vai vismaz ne stingrāk ierobežojošus noteikumus, jo nomātu transportlīdzekļu izmantošanai nebūtu jārada nelabvēlīgāka situācija). 1.c risinājums ir visefektīvākais. Tas sniedz lielākos ekonomiskos ieguvumus ar salīdzinoši zemām izmaksām. Tas ir labāks par 2. risinājumu, jo visā ES nodrošina vienus noteikumus par citā ES dalībvalstī nomātu transportlīdzekļu izmantošanu noteiktu periodu.
Ieinteresēto personu viedokļi. Kuru risinājumu katra puse atbalsta?
Transporta uzņēmumi un transportlīdzekļu nomas nozare atbalsta vienotu noteikumu izveidošanu ES autotransporta tirgū. Dažas publiskās iestādes un arodbiedrību pārstāvji bažijas, ka palielinātos konkurences

spiediens, ja tiktu atcelti ierobežojumi pašpārvadājumiem, un būtu grūtāk nodrošināt autotransporta tiesību aktu izpildi, ja atļautu izmantot citā ES dalībvalstī nomātus transportlīdzekļus.
C. Vēlamā risinājuma ietekme
Kādus ieguvumus nodrošinās vēlamais risinājums (ja tāds ir, pretējā gadījumā — galvenie risinājumi)?
Ierobežojumu atcelšana nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanai pašpārvadājumiem (kurus pašlaik piemēro tikai Grieķijā, Itālijā, Spānijā un Portugālē) šo valstu transporta uzņēmumiem pašpārvadājumos līdz 2030. gadam ik gadu ietaupītu aptuveni EUR 75 miljonus. Turklāt, atļaujot nomātu transportlīdzekļu izmantošanu citā ES dalībvalstī trīs četrus mēnešus ik gadu ietaupītu aptuveni EUR 83 miljonus. 1.c risinājums tādējādi samazina darbības izmaksas kopā par EUR 158 miljoniem gadā. Turklāt paredzams, ka transportlīdzekļu iznomāšanas nozares rentabilitāte palielināsies par EUR 81 miljonu, tādējādi līdz 2030. gadam kopējais ekonomiskais ieguvums būs aptuveni EUR 240 miljoni gadā. 1.c risinājums radīs gandrīz 5000 papildu darba vietu: 2900 transportlīdzekļu nomas nozarē un 1700 kravas autopārvadājumu uzņēmumos. Ceļu satiksmes drošība nedaudz uzlabosies, jo izmanto jaunākus un labāk apkoptus transportlīdzekļus. Ietekme uz vidi ir pozitīva (mazāk emisiju lielākas degvielas patēriņa efektivitātes dēļ), kaut arī tas nav ievērojami, jo šīs nozares ir samērā mazas.
Vēlamā risinājuma (ja tāds ir, pretējā gadījumā — galveno risinājumu) izmaksas
Tā kā izraudzītais risinājums atceļ ierobežojumus attiecībā uz nomātu transportlīdzekļu izmantošanu, tirgus dalībniekiem mazākas būs atbilstības nodrošināšanas izmaksas. Valsts iestādēm var rasties dažas papildu izpildes izmaksas, lai novērstu to, ka uzņēmumi pārreģistrē visu parku citās valstīs ar zemiem nodokļiem un tad īrē atpakaļ no turienes. Papildu izmaksas ierobežotu pastāvošo izpildes sistēmu, piemēram, Eiropas autotransporta uzņēmumu reģistra (<i>ERRU</i>), izmantošana. Paredzamais lielākais konkurences spiediens atvērtākos tirgos un bailes no nelikumīgas konkurences palielināšanās no pašpārvadājumu veicošo uzņēmumu puses rada bažas par iespējamu negatīvu ietekmi uz darba apstākļiem (šādas bailes neizsaka neviens no valstīm bez ierobežojumiem). Nomātu transportlīdzekļu izmantošanas atļaušana citā ES dalībvalstī varētu apgrūtināt autotransporta tiesību aktu izpildi.
Ietekme uz MVU un konkurētspēju
Nomātu transportlīdzekļu izmantošanas atļaušana, piemēram, atļaujot pagaidu pārrobežu pieņemšanu darbā, var palīdzēt autotransporta pārvadājumu nozares uzņēmumiem (kas lielākoties ir MVU) ietaupīt izmaksas un palielināt to elastīgumu un ražīgumu. Tas pats attiecas uz MVU, kuri veic pašpārvadājumus, kuriem pašlaik ir aizliegts izmantot nomātus kravas transportlīdzekļus. Arī transportlīdzekļu nomas nozarē darbojas galvenokārt MVU, kuri varēs palielināt savu ražīgumu.
Vai tiks būtiski ietekmēti valstu budžeti un pārvaldes iestādes?
Tā kā nomātu transportlīdzekļu vidējais izmantošanas līmenis ir augstāks, tad, jo vairāk nomātu transportlīdzekļus izmanto, jo mazāk transportlīdzekļu vajag visu pārvadājumu veikšanai. Pieņem, ka 1.c risinājums radīs EUR 18 miljonus transportlīdzekļu nodokļu zaudējumus visā ES. Vienlaikus sagaidāms, ka pārvadājumu uzņēmumu un transportlīdzekļu nomas uzņēmumu arvien lielāks ražīgums dos EUR 67 miljonus uzņēmumu ienākuma nodokļa papildu ieņēmumus. Tādējādi kopumā vajadzētu būt papildu neto nodokļu ieņēmumiem aptuveni EUR 49 miljonu apmērā. Ierobežotas izpildes izmaksas var rasties, lai novērstu to, ka uzņēmumi pārreģistrē visu parku citās valstīs ar zemiem nodokļiem un tad īrē atpakaļ, izmantojot atjauninātus īstermiņa līgumus (sk. iepriekš).
Vai būs kāda cita būtiska ietekme?
Nē.
Proporcionalitāte
Vēlamais politikas risinājums paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir nepieciešami, lai sasniegtu iniciatīvas mērķus.

D. Turpmākā rīcība
Kad rīcībpolitika tiks pārskatīta?
Pārskatīšanas klauzula paredz, ka Komisija iesniegs ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un rezultātiem ne vēlāk kā piecus gadus pēc transponēšanas perioda beigām.