



Briuselis, 2017 05 31  
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be  
vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### 1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

#### • Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Direktyvoje 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais<sup>1</sup> numatytas minimalus rinkos atvėrimo išnuomotų krovinių transporto priemonių naudojimui lygis. Taip ja siekiama i) optimaliai paskirstyti išteklius apribojant neekonomišką gamybos veiksmų panaudojimą (pvz., kapitalo įšaldymą laikant nepakankamai naudojamą transporto priemones) ir ii) padidinti atitinkamų įmonių lankstumą ir našumą. Visi tikslai yra susiję su išnuomotų transporto priemonių naudojimu.

Tačiau kartu ta direktyva valstybėms narėms leidžiama riboti išnuomotų krovinių transporto priemonių, kurių bendroji leidžiama masė viršija šešias tonas, naudojimą vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti. Ja taip pat leidžiama riboti transporto priemonės, kuri buvo išnuomota kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, naudojimą.

Šie apribojimai mažina direktyvos veiksmingumą. Be to, jais sukuriama nereikalinga našta įmonėms ir skirtingos taisyklės, keliančios vežėjų sumaištį. Esminis ES reglamentavimo kokybės programos (REFIT), kurios dalį sudaro šis pasiūlymas tikslas, – sumažinti įmonių našta ir paaiškinti taisykles.

Todėl siūloma panaikinti galimybę riboti išnuomotų transporto priemonių naudojimą vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti. Be to, kitoje valstybėje narėje išnuomotą transporto priemonę turėtų būti leidžiama naudoti ne mažiau kaip keturis mėnesius, kad įmonės galėtų patenkinti laikinai arba sezono metu padidėjusią paklausą ir (arba) pakeisti defektų turinčias arba sugedusias transporto priemones. Leisti valstybėms narėms riboti transporto priemonės, išnuomos kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, naudojimą iki keturių mėnesių atrodo būtina, kad būtų išvengta galimų iškraipymų, atsižvelgiant į nemažus kelių transporto priemonių apmokestinimo valstybėse narėse skirtumus.

Apskritai, pasiūlymu užtikrinama vienoda visos ES vežėjų prieiga prie nuomojamų transporto priemonių rinkos. Ja taip pat užtikrinama vienoda reglamentavimo sistema visoje ES ir suteikiama galimybė vežėjams kuo veiksmingiau vykdyti transporto veiklą. Kadangi nuomojamos transporto priemonės paprastai yra naujesnės, saugesnės ir mažiau teršia aplinką, pasiūlymu mažinamas neigiamas kelių transporto poveikis aplinkai.

Šis pasiūlymas yra vienas iš keleto kelių transporto srities pasiūlymų, kuriuos Komisija ketina priimti 2017 m., kad ES kelių transporto sektorių reglamentuojančių teisės aktų sistema būtų labiau pritaikyta ateities poreikiams.

#### • Suderinamumas su galiojančiomis tos pačios politikos srities nuostatomis

Išnuomos krovinių transporto priemonės minimos tiek Reglamente (EB) Nr. 1071/2009<sup>2</sup>, tiek Reglamente (EB) Nr. 1072/2009<sup>3</sup>, kalbant apie vežėjo nuolatinės buveinės sąlygas (tai yra vienas iš reikalavimų, kurių reikia laikytis norint verstis profesine vežimo kelių transportu veikla) ir apie taisykles, susijusias su Bendrijos licencija, kurios patvirtinta kopija privalo būti kiekvienoje licencijos turėtojo išnuomotoje transporto priemonėje. Išnuomotomis transporto

<sup>1</sup> OL L 33, 2006 2 4, p. 82.

<sup>2</sup> OL L 300, 2009 11 14, p. 51.

<sup>3</sup> OL L 300, 2009 11 14, p. 72.

priemonėmis vykdoma veikla šiuo atžvilgiu yra susijusi su patekimu į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką. Abu reglamentai ir direktyva sudaro teisinę sistemą, pagal kurią Europos Sąjungoje veikia krovinių vežimo kelių transportu sektoriaus subjektai. Šių trijų teisės aktų nuostatų vykdymo užtikrinimas yra glaudžiai susijęs. Visų pirma kalbant apie siūlomą (neprivalomą) laiko apribojimo įvedimą, kuriuo transporto priemonės, išnuomos kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, naudojimo trukmė gali būti apribota iki keturių mėnesių, svarbus yra pasiūlymas dėl dalinio Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 pakeitimo. Pagal tą pasiūlymą valstybės narės privalėtų savo atitinkamame nacionaliniame elektroniniame registre nurodyti kiekvienos vežėjo turimos transporto priemonės registracijos numerį. Tokia taisyklė turėtų labai padėti stebėti, kaip laikomasi pirmiau nurodytų laiko apribojimų.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymas visiškai atitinka Komisijos prioritetą sukurti stipresnę ir teisingesnę vidaus rinką. Bus sustiprinta transporto paslaugų, teikiamų išnuomotomis krovinėmis transporto priemonėmis, ir transporto priemonių nuomos bei išperkamosios nuomos paslaugų vidaus rinka. Pasiūlymas taip pat atitinka bendros transporto politikos tikslus, aprašytus 2011 m. Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“<sup>4</sup>. Šiuo pasiūlymu taip pat mažinama vežėjams tenkanti reguliavimo našta ir patikslinama teisinė sistema – abiejų šių tikslų siekiama ir ES REFIT programa.

## 2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Šios direktyvos teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

ES ir valstybių narių dalijasi kompetencija reglamentuoti transporto sritį pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą.

Kelių transportas vis labiau įgyja tarptautinį pobūdį. Tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu veiklos dalis, palyginti su visa krovinių vežimo kelių transportu veikla, dabartinėje ES 28 išaugo nuo maždaug 28 proc. 2000 m. iki beveik 36 proc. 2014 m.<sup>5</sup>. Tik ES gali užtikrinti vienodą teisinę sistemą vis labiau integruotoje kelių transporto paslaugų vidaus rinkoje. Be ES įsikišimo valstybės narės negalėtų sudaryti reikalingų vienodų veiklos sąlygų vidaus rinkoje. Esamus nacionalinių taisyklių skirtumus galima panaikinti tik imantis veiksmų ES lygmeniu. Vienoda teisinė sistema sumažins reikalavimų laikymosi ir vykdymo užtikrinimo išlaidas visoje ES. Kadangi šiuo metu direktyva valstybėms narėms leidžiama tam tikromis sąlygomis riboti išnuomotų transportų priemonių naudojimą, norint sumažinti valstybių narių galimybes įvesti išnuomotų transporto priemonių naudojimo apribojimus, direktyvą reikia iš dalies pakeisti, o tai galima padaryti tik ES lygmeniu.

<sup>4</sup> COM(2011) 144 galutinis, 2011 3 28.

<sup>5</sup> Žr. „ES transporto statistiniai duomenys“. 2016 m. statistinių duomenų knygelė, 2.2.4b ir 2.2.4c lentelės; paskelbta internete [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016\\_en](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en).

- **Proporcingumo principas**

Kaip nurodyta poveikio vertinimo 7.4. skirsnyje, pasiūlymu neviršijama to, kas būtina nustatytoms problemoms spręsti. Pasiūlyme pateikiami tik keli tiksliniai direktyvos daliniai pakeitimai, padedantys gerinti teisinę sistemą, pagal kurią Europos Sąjungoje veikia krovinių vežimo kelių transportu sektoriaus ir transporto priemonių nuomos bei išperkamosios nuomos sektoriaus subjektai.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi iš dalies keičiamas teisės aktas yra direktyva, siūlomas teisės aktas, kuriuo ji iš dalies keičiama, iš principo taip pat turėtų būti direktyva.

### 3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas ir (arba) tinkamumo patikros**

Kartu su šiuo pasiūlymu buvo priimtas tarnybų darbinis dokumentas, susijęs su Direktyvos 2006/1/EB *ex post* vertinimu<sup>6</sup>. Išorės tyrimas buvo vykdomas 2015–2016 m. Jo galutinė ataskaita paskelbta Komisijos svetainėje<sup>7</sup>.

Pagrindinė *ex post* vertinimo išvada buvo ta, kad Direktyvos 2006/1/EB tikslų galėtų būti siekiama veiksmingiau, jei valstybėms narėms ja nebūtų leidžiama kai kuriuose rinkos segmentuose tam tikromis sąlygomis riboti išnuomotų krovinių transporto priemonių naudojimo. Tarpvalstybinės krovinių transporto priemonių nuomos apribojimai užkerta kelią vežėjams optimaliai panaudoti savo transporto priemonių parkus perkeliant savo transporto priemones ten, kur jų labiausiai reikia. Be to, išnuomotų krovinių transporto priemonių naudojimo apribojimai taip pat mažina Direktyvos 2006/1/EB veiksmingumą, nes dėl jų išauga tiek vežėjų, tiek transporto priemonių nuomos ir (arba) išperkamosios nuomos įmonių patiriamos reikalavimų laikymosi išlaidos, taip pat valstybės institucijų patiriamos įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo išlaidos. Nustatyta, kad tuo atveju, jei tų apribojimų nebūtų, šios išlaidos būtų mažos ir nereikšmingos.

Leidimas valstybėms narėms riboti išnuomotų krovinių transporto priemonių naudojimą taip pat neatitinka Europos ekonomikos poreikių didinti vežėjų kelių transportu lankstumą ir veiksmingumą, ir nevisiškai dera su dabartiniais politikos prioritetais – bendros rinkos stiprinimu ir skatinimu naudoti saugesnes, švaresnes ir ekonomiškesnes transporto priemones.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Suinteresuotosios šalys turėjo keletą galimybių pateikti savo pastabas tiek atliekant *ex post* vertinimą, tiek poveikio vertinimą. Be tikslinių pokalbių su suinteresuotosiomis šalimis (2015 m. buvo surengti 27 pokalbiai dėl *ex post* vertinimo, o 2016 m. antrąjį pusmetį – 33 pokalbiai dėl poveikio vertinimo), surengtos 12 savaitinių viešos konsultacijos internetu (apimančios tiek *ex post* vertinimą, tiek poveikio vertinimą), vykusios nuo 2016 m. rugpjūčio 11 d. iki lapkričio 4 d. (gauti 27 atsakymai), ir 7 savaitinių konsultacijos su MVĮ nuo 2016 m. rugsėjo 22 d. iki lapkričio 11 d. per Europos įmonių tinklo MVĮ darbo grupę. MVĮ darbo grupės konsultacijas sudarė du atskiri klausimynai: klausimynas dėl išnuomotų krovinių

<sup>6</sup> SWD(2017) XXX final [įrašyti nuorodą, kai bus žinomas numeris].

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

transporto priemonių naudojimo (156 atsakymai) ir klausimynas dėl išnuomotų autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų naudojimo (94 atsakymai).

Per konsultacijas gauta duomenų ir vertingos susijusios informacijos iš specialistų. Viena iš išvadų buvo tokia, kad tai, jog nėra ES taisyklių, kuriomis būtų reglamentuojamas išnuomotų autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų naudojimas, nėra problema ir kad rinkoje nėra specialaus segmento, susijusio su išnuomotais autobusais ir tolimojo susisiekimo autobusais. Būtent dėl to buvo atmesta viena iš pradžioje numatytų politikos galimybių, pagal kurią direktyvos taikymo sritis būtų buvusi išplėsta, kad apimtų išnuomotų autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų naudojimą.

Per konsultacijas taip pat gauta tam tikros informacijos apie valstybių narių argumentus, kuriais pagrindžiamas išnuomotų transporto priemonių naudojimo apribojimų taikymas. Kai kurie valstybės institucijų ir profsąjungų atstovai baiminasi, kad panaikinus apribojimus, susijusius su išnuomotų transporto priemonių naudojimu vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti, padidės konkurencinis spaudimas, o leidus naudoti kitoje valstybėje narėje išnuomotas transporto priemones bus sunkiau užtikrinti kelių transporto teisės aktų vykdymą. Nors į argumentus, kuriais pateisinami kitoje valstybėje narėje išnuomotų transporto priemonių naudojimo apribojimai, buvo atsižvelgta, argumentai už tai, kad reikia riboti išnuomotų transporto priemonių naudojimą vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti, buvo neįtikinami.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Komisijai padėjo išorės rangovas, atlikęs direktyvos *ex post* vertinimo tyrimą ir poveikio vertinimui reikalingą pagalbinių tyrimą.

- **Poveikio vertinimas**

Prie iniciatyvos pridedamas poveikio vertinimas, dėl kurio Reglamentavimo patikros valdyba išreiškė teigiamą nuomonę su išlygomis. Į išreikštas išlygas buvo atsižvelgta šiais būdais: pateikta daugiau informacijos apie politinį kontekstą, paaiškintas nustatytų problemų mastas ir būtinybė jas spręsti dabar, atmesta pradinė politikos galimybė, kuria direktyvos taikymo sritis būtų buvusi išplėsta, kad apimtų išnuomotų autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų naudojimą (nes šiai galimybei nebuvo pakankamai argumentų), paaiškinta, kokia kils rizika, jei nebus pasiekta rezultatų, kurių tikimasi iš pasirinktos galimybės (visų pirma atsižvelgiant į galimas mokesčių planavimo arba mokesčių optimizavimo paskatas ir galimus valstybių narių sunkumus užtikrinant kelių transporto teisės aktų vykdymą), pamėginta kiekybiškai įvertinti administracinių išlaidų sumažėjimą ir pateikta daugiau informacijos apie konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis.

Buvo nagrinėjamos šios politikos galimybės:

**0 galimybė.** Pateikti gairių ir rekomendacijų.

**1 galimybė.** Tikslingi teisės aktų pakeitimai.

**1a galimybė.** Leisti naudoti išnuomotas transporto priemones kroviniams vežti savo sąskaita visoje ES.

**1b galimybė.** Leisti naudoti krovines transporto priemones, kurias vienos valstybės narės vežėjas išsinuomojo kitoje valstybėje narėje, tam tikrą laikotarpį (nuo trijų iki keturių mėnesių), pvz., siekiant patenkinti laikinai arba sezono metu išaugusią paklausą.

**1c galimybė.** 1a ir 1b galimybių derinys.

**2 galimybė.** Išnuomotų transporto priemonių naudojimui taikyti tas pačias (arba bent jau ne labiau ribojančias) taisykles kaip ir įmonių nuosavų transporto priemonių naudojimui.

Pirmenybė teikiama 1c galimybei, nes tai yra veiksmingiausias pasirinkimas, kuriuo sprendžiamos visos nustatytos problemos neviršijant to, kas būtina. Ji yra geresnė negu 2 galimybė, nes pasirinkus pastarąją ES nebūtų panaikinti taisyklių, susijusių su išnuomotų transporto priemonių naudojimu, skirtumai. Vietoj to, skirtingos įvairių valstybių narių taisyklės liktų galioti, jei dėl jų nuomojamoms transporto priemonėms taikomos sąlygos (pvz., reikalavimai, susiję su kitoje valstybėje narėje įsigytos arba išnuomos transporto priemonės perregistravimu) nebūtų blogesnės nei taikomos vežėjams priklausančioms transporto priemonėms.

Pagal pasirinktą galimybę ES vežėjų veiklos išlaidos 2030 m. galėtų būti sumažintos iš viso 158 mln. EUR. Vežėjo, nuosavas transporto priemones pakeitusio išnuomotomis, veiklos išlaidos turėtų sumažėti maždaug 2 proc. Be to, transporto priemonių nuomos ir (arba) išperkamosios nuomos sektorius pelnytų apie 81 mln. EUR, o bendra metinė ekonominė nauda 2030 m. sudarytų apie 240 mln. EUR. Be to, taip būtų sukurta beveik 5 000 papildomų darbo vietų – 2 900 transporto priemonių nuomos ir (arba) išperkamosios nuomos sektoriuje ir 1 700 – vežimo kelių transportu versle.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Pasiūlymas yra Komisijos REFIT programos dalis. Juo siekiama supaprastinti išnuomotų transporto priemonių naudojimo taisykles. Rinkos atvėrimas išnuomotų krovinių transporto priemonių naudojimui vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti panaikintų bet kokius apribojimus, o tai sumažintų vežėjų patiriamas reikalavimų laikymosi išlaidas. Tikimasi, kad vienoda teisinė sistema, taikoma kitoje valstybėje narėje išnuomotų transporto priemonių naudojimui (ne trumpiau kaip keturis mėnesius), suteiktų teisinio aiškumo ir sutaupyti vežėjams iki 12,8 mln. EUR transporto priemonių išregistravimo ir perregistravimo išlaidų.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymu nepažeidžiamos pagrindinės laisvės ir visų pirma laikomasi tų principų, kurie nustatyti Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje<sup>8</sup>.

#### **4. POVEIKIS BIUDŽETUI**

Pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

#### **5. KITI ELEMENTAI**

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Šios direktyvos įgyvendinimas bus atidžiai stebimas. Ne vėliau kaip po penkerių metų nuo šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę termino pabaigos Komisija pateiks jos įgyvendinimo ir veikimo ataskaitą. Tikimasi, kad dar labiau liberalizavus išnuomotų krovinių transporto priemonių naudojimą, šia direktyva bus skatinama išnuomotų transporto priemonių rinkos plėtra, mažės vežėjų išlaidos, didės jų lankstumas ir jų veikla bus pelningesnė. Iš nacionalinių kompetentingų institucijų, transporto priemonių nuomos ir išperkamosios nuomos verslo atstovų, taip pat vykdamas vežėjų kelių transportu apklausą turi būti surinkta reikiama informacija.

<sup>8</sup> Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija, OL C 326, 2012 10 26, p. 391.

Naudingos informacijos taip pat tikimasi gauti iš nacionalinių kelių transporto įmonių elektroninių registrų. Kadangi ateityje vežėjai turės nurodyti savo turimų transporto priemonių registracijos numerius, iš šių registrų turėtų būti nesunku gauti bendrą informaciją apie tai, kokią dalį jų transporto priemonių parko sudaro užsienyje įregistruotos transporto priemonės.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Pagrindiniai pasiūlymo elementai:

*Direktyvos 2006/1/EB 2 straipsnio pakeitimas*

2 straipsnyje numatyta taisyklių, kurias valstybės narės taiko kitos valstybės narės teritorijoje įsteigtų įmonių išnuomotų transporto priemonių naudojimui savo teritorijoje, sistema. Šio straipsnio taikymo srities apribojimas „eismu tarp valstybių narių“ yra pasenęs, nes išnuomos transporto priemonės taip pat gali būti naudojamos kabotažo operacijoms pagal Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 nuostatas.

Dabartinėmis nuostatomis valstybėms narėms leidžiama riboti transporto priemonės, išnuomos kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, naudojimą. Taip visoje ES sukuriama skirtingos taisyklės ir teisinis netikrumas, o tai užkerta kelią įmonėms pasinaudoti ekonominiu požiūriu potencialiai patrauklesniais nuomos pasiūlymais kitoje valstybėje. Todėl siūloma leisti įmonėms visoje ES naudoti transporto priemones, išnuomas bet kurioje ES valstybėje.

Kadangi transporto priemonių apmokestinimo tarifai ES gerokai skiriasi, siekdamas išvengti fiskalinių iškreipimų, valstybės narės gali riboti transporto priemones, išnuomas kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, naudojimo atitinkamose savo teritorijose laiką, tačiau jis negali būti trumpesnis nei minimalus keturių mėnesių laikotarpis. Šiuo keturių mėnesių laikotarpiu siekiama užtikrinti, kad transporto priemonės, išnuomos (ir įregistruotos) kitoje valstybėje narėje, galėtų būti naudojamos visų pirma siekiant patenkinti trumpalaikę, sezoninę ar laikinai padidėjusią paklausą arba pakeisti defektų turinčias arba sugedusias transporto priemones.

*Direktyvos 2006/1/EB 3 straipsnio pakeitimas*

3 straipsnyje numatyta taisyklių, kurias valstybės narės taiko savo teritorijoje įsteigtų įmonių išnuomotų transporto priemonių naudojimui, sistema. Galiojančios nuostatos taikomos išnuomotoms transporto priemonėms, įregistruotoms arba teisėtai pradėtoms naudoti pačioje valstybėje narėje, „jeigu laikomasi 2 straipsnyje išdėstytų sąlygų.“ Kadangi pakeistu 2 straipsniu leidžiama naudoti išnuomas transporto priemones, įregistruotas arba teisėtai pradėtas naudoti bet kurioje valstybėje narėje, 1 dalis keičiama taip, kad būtų panaikintas šis neatitikimas. Transporto priemonę, kuri yra įregistruota arba pradėta naudoti laikantis teisės aktų kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, turėtų būti galima naudoti ne tik transporto operacijoms vykdyti bet kurioje kitoje valstybėje narėje (pagal pakeistą 2 straipsnį), bet ir valstybėje narėje, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė.

2 dalis išbraukiama, nes valstybės narės nebeturėtų turėti laisvės riboti išnuomotų krovinių transporto priemonių naudojimo vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti. Įmonėms visoje ES turėtų būti leidžiama naudoti išnuomas transporto priemones vežimo savo sąskaita operacijoms ir gauti su tuo susijusią naudą. Joms neturi būti leidžiama naudoti tik joms priklausančias transporto priemones arba pirkti vežimo operaciją iš tokias paslaugas teikiančios įmonės samdos pagrindais arba už atlygį. Transporto priemonės, priklausančios

įmonėms, kurios jas naudoja vežimo savo sąskaita operacijoms, dažnai yra nepakankamai išnaudojamos ir paprastai jos yra senesnės, mažiau saugios ir labiau teršia aplinką negu nuomojamos transporto priemonės.

*Naujas Direktyvos 2006/1/EB straipsnis 5a*

Šia direktyva siekiama atverti rinką išnuomotų transporto priemonių naudojimui kroviniams vežti keliais. Leidus naudoti transporto priemonę, išnuomotą kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, ne mažiau kaip keturis mėnesius ir panaikinus apribojimus išnuomotų krovinių transporto priemonių naudojimui vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti, direktyva atvers naujų galimybių tiek transporto priemonės nuomojančioms įmonėms, tiek įmonėms, užsiimančioms transporto priemonių nuomos ir (arba) išperkamosios nuomos veikla visoje ES.

Šios naujos direktyvos įgyvendinimas bei veikimas ir jos poveikis vežėjams, vežantiems krovinius savo sąskaita arba samdos pagrindais ir už atlygį, ir transporto priemonių nuomos ir (arba) išperkamosios nuomos sektoriui turėtų būti įvertintas ataskaitoje, kurią turės pateikti Komisija. Tai turėtų būti padaryta, kai bus turima pakankamai įrodymų, – praėjus penkeriems metams nuo perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpio pabaigos (po šešerių su puse metų nuo naujosios direktyvos įsigaliojimo). Remdamasi šia ataskaita Komisija įvertins, ar reikia imtis tolesnių priemonių.



Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,  
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,  
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,  
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,  
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>1</sup>,  
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>2</sup>,  
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,  
kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/1/EB<sup>3</sup> numatytas minimalus rinkos atvėrimo transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimui kroviniams vežti keliais lygis;
- (2) išnuomotų transporto priemonių naudojimas gali sumažinti įmonių, vežančių krovinius savo sąskaita arba samdos pagrindais ir už atlygį, sąnaudas ir kartu padidinti jų veiklos lankstumą. Todėl tai gali padėti padidinti šių įmonių našumą ir konkurencingumą. Be to, kadangi nuomojamos transporto priemonės paprastai yra naujesnės, palyginti su vidutiniu transporto priemonių parko amžiumi, jos yra saugesnės ir mažiau teršia aplinką;
- (3) Direktyva 2006/1/EB nesuteikia įmonėms galimybės visapusiškai pasinaudoti nuomojamų transporto priemonių naudojimo privalumais. Ta direktyva valstybėms narėms leidžiama riboti jų įmonėms išnuomotų transporto priemonių, kurių didžiausioji leidžiama masė viršija šešias tonas, naudojimą vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti. Be to, nereikalaujama, kad valstybės narės leistų išnuomotą transporto priemonę naudoti atitinkamose savo teritorijose, jei transporto priemonė buvo įregistruota ir pradėta naudoti laikantis kitos valstybės narės, nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, teisės aktų;
- (4) kad įmonės galėtų plačiau pasinaudoti išnuomotų transporto priemonių privalumais, joms turėtų būti suteikta galimybė naudotis transporto priemonėmis, išnuomotomis bet

---

<sup>1</sup> OL C , , p. .

<sup>2</sup> OL C , , p. .

<sup>3</sup> 2006 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais (kodifikuota redakcija) (OL L 33, 2006 2 4, p. 82).

kurioje valstybėje narėje, o ne tik toje, kurioje jos įsteigtos. Taip joms būtų lengviau patenkinti trumpalaikę, sezoninę ar laikinai padidėjusią paklausą arba pakeisti defektų turinčias arba sugedusias transporto priemones;

- (5) kelių transporto priemonių apmokestinimo lygis Sąjungoje vis dar yra labai nevienodas. Todėl tam tikri apribojimai, kurie taip pat turi netiesioginės įtakos laisvei teikti transporto priemonių nuomos paslaugas, išlieka pagrįsti siekiant išvengti fiskalinių iškraipymų. Todėl valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė riboti transporto priemonės, išnuomos kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, naudojimo atitinkamose savo teritorijose laiką;
- (6) siekiant sudaryti sąlygas veiksmingiau vykdyti vežimo savo sąskaita operacijas, valstybės narėms turėtų būti nebeleidžiama riboti galimybės naudoti išnuomotas transporto priemones tokioms operacijoms vykdyti;
- (7) Komisija turėtų stebėti šios direktyvos įgyvendinimą bei veikimą ir pateikti ataskaitą. Bet kokie tolesni šios srities veiksmai turėtų būti svarstomi atsižvelgiant į šią ataskaitą;
- (8) kadangi šios direktyvos tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl tarpvalstybinio kelių transporto pobūdžio ir dėl problemų, kurias šia direktyva ketinama išspręsti, tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali priimti priemones. Pagal proporcingumo principą šioje direktyvoje nenumatoma nieko, kas nėra būtina siekiant tų tikslų;
- (9) todėl Direktyva 2006/1/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

#### *1 straipsnis*

Direktyva 2006/1/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
  - a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:
    - i) įvadinis sakinyss pakeičiamas taip:

„Visos valstybės narės leidžia savo teritorijoje naudoti transporto priemones, kurias išsinuomoja kitos valstybės narės teritorijoje įsisteigusios įmonės, jeigu:“;
    - ii) a punktas pakeičiamas taip:

„a) transporto priemonė įregistruota arba pradėta naudoti laikantis valstybės narės teisės aktų;“;
  - b) įterpiama ši 1a dalis:

„1a. Jei transporto priemonė nėra įregistruota arba pradėta naudoti laikantis valstybės narės, kurioje įsteigta transporto priemonę nuomojanti įmonė, teisės aktų, valstybės narės gali riboti išnuomos transporto priemonės naudojimo atitinkamose savo teritorijose laiką. Tačiau tokiu atveju valstybės narės leidžia ją naudoti ne trumpiau kaip keturis mėnesius bet kuriais kalendoriniais metais.“

- 2) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

*„3 straipsnis*

Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad jų įmonės kroviniams vežti keliais galėtų naudoti išnuomotas transporto priemones tomis pačiomis sąlygomis kaip ir joms priklausančias transporto priemones, jeigu laikomasi 2 straipsnyje išdėstytų sąlygų.“;

- 3) įterpiamas šis 5a straipsnis:

*„5 a straipsnis*

Iki [Leidinių biurui: prašome įrašyti datą – 5 metai nuo direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę termino pabaigos] Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šios direktyvos įgyvendinimo ir veikimo ataskaitą. Ataskaitoje pateikiama informacija apie kitoje valstybėje narėje negu ta, kurioje įsteigta transporto priemonę nuomojanti įmonė, išnuomotų transporto priemonių naudojimą. Remdamasi šia ataskaita Komisija įvertina, ar reikia siūlyti papildomų priemonių.“

*2 straipsnis*

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo [Leidinių biurui: prašome įrašyti datą – 18 mėnesių po šio teisės akto įsigaliojimo]. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

*3 straipsnis*

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

*4 straipsnis*

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu*  
*Pirmininkas*

*Tarybos vardu*  
*Pirmininkas*