



Briselē, 31.5.2017.
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Direktīva 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem¹ paredz nomātu kravas transportlīdzekļu tirgus minimālu atvēršanu vienotajā tirgū. Tās mērķis ir i) nodrošināt optimālu resursu sadali, ierobežojot ražošanas faktoru nelietderīgu izmantošanu (piemēram, kapitāla piesaistīšanu nepietiekami izmantotiem transportlīdzekļiem), un ii) paaugstināt attiecīgo uzņēmumu elastīgumu un produktivitāti. Visi mērķi ir saistīti ar nomātu transportlīdzekļu izmantošanu.

Tomēr tajā pašā laikā direktīva ļauj dalībvalstīm ierobežot nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanu pašpārvadājumiem, ko veic ar transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa pārsniedz sešas tonnas. Tā arī ļauj ierobežot tāda transportlīdzekļa izmantošanu, kas ir nomāts dalībvalstī, kura nav tā pati, kurā veic uzņēmējdarbību uzņēmums, kurš nomā transportlīdzekli.

Šie ierobežojumi ierobežo direktīvas efektivitāti. Turklāt tie rada nevajadzīgu slogu uzņēmumiem un sadrumstalotie noteikumi mulsina uzņēmumus. Sloga samazināšana uzņēmumiem un noteikumu precizēšana ir ES Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) būtisks mērķis, un šis priekšlikums ir minētās programmas daļa.

Tāpēc tiek ierosināts novērst iespēju ierobežot nomātu transportlīdzekļu izmantošanu pašpārvadājumiem. Turklāt citā dalībvalstī nomāta transportlīdzekļa izmantošana ir jāatļauj vismaz četrus mēnešus, lai uzņēmumi varētu apmierināt pagaidu vai sezonas pieprasījuma pieaugumu un/vai aizstāt bojātus transportlīdzekļus. Atļaujot dalībvalstīm ierobežot citā dalībvalstī, kura nav tā, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, nomāta transportlīdzekļa izmantošanu līdz četriem mēnešiem šķiet nepieciešams, lai izvairītos no iespējamām izkropļojumiem, ņemot vērā ievērojamās atšķirības starp autotransporta nodokļiem tajās.

Kopumā priekšlikums nodrošina uzņēmumiem vienādu piekļuvi nomāto transportlīdzekļu tirgū visā ES. Tas arī nodrošina vienotu tiesisko regulējumu visā ES un ļauj transporta uzņēmumiem veikt transporta darbības pēc iespējas efektīvāk. Tā kā nomātie transportlīdzekļi parasti ir jaunāki, drošāki un mazāk piesārņo vidi, priekšlikums samazina autotransporta negatīvās sekas.

Šis priekšlikums ir viens no vairākiem priekšlikumiem autotransporta nozarē, kurus Komisija plāno pieņemt 2017. gadā, lai nākotnē ES būtu piemērots tiesiskais regulējums autotransporta jomā.

• **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Uz nomātiem kravas transportlīdzekļiem attiecas Regula (EK) Nr. 1071/2009² un (EK) Nr. 1072/2009³, kuru konteksts ir transporta uzņēmuma stabilas uzņēmējdarbības nosacījumi (kas ir viena no prasībām, lai varētu nodarboties autopārvadātāja profesijā) un saistībā ar noteikumiem par Kopienas atļauju, kuras apliecinātu kopiju atļaujas turētājs tur katrā nomātajā transportlīdzeklī. Tādā nozīmē nomātu transportlīdzekļu izmantošana attiecas uz

¹ OV L 33, 4.2.2006., 82. lpp.

² (OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.)

³ (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.)

piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum. Abas regulas un direktīva veido tiesisko regulējumu, kurā darbojas ES autopārvadājumu nozare. Šo triju tiesību aktu noteikumu izpilde ir cieši saistīta. Konkrēti uz ierosināto (pēc izvēles) laika ierobežojumu, kurš var ierobežot citā dalībvalstī, kura nav tā, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, nomāta transportlīdzekļa izmantošanu līdz četriem mēnešiem, attiecas priekšlikums, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009. Saskaņā ar šo priekšlikumu dalībvalstīm būs pienākums savā attiecīgajā valsts elektroniskajā reģistrā norādīt katra transportlīdzekļa reģistrācijas numura zīmi, kas ir transporta uzņēmuma rīcībā. Šāds noteikums būtu ļoti noderīgs, lai uzraudzītu atbilstību laika ierobežojumiem, kā minēts iepriekš.

- **Saskanība ar citām ES politikas jomām**

Priekšlikums ir pilnībā saderīgs ar Eiropas Komisijas prioritāti – izveidot dziļāku un taisnīgāku iekšējo tirgu. Tiks stiprināts transporta pakalpojumu nodrošināšanas ar nomātiem kravu transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu īres un izpirkumnomas pakalpojumu iekšējais tirgus. Turklāt tas ir saskaņā ar kopējās transporta politikas mērķiem, kas norādīti 2011. gada baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"⁴. Šis priekšlikums arī samazina regulatīvo slogu uzņēmumiem un precizē tiesisko regulējumu – abi minētie mērķi ir ES Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) mērķi.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šā direktīvas priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punkts.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Saskaņā ar LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu transporta jomas regulēšana ir ES un dalībvalstu dalītā kompetencē.

Autotransports kļūst arvien starptautiskāks. Starptautisko kravu autopārvadājumu daļa no kopējā kravu autopārvadājumu apjoma tagadējās ES-28 valstīs ir pieaugusi no aptuveni 28 % 2000. gadā līdz gandrīz 36 % 2014. gadā⁵. Tikai ES var nodrošināt vienotu tiesisko regulējumu arvien lielākajai iekšējā tirgus integrācijai attiecībā uz autotransporta pakalpojumu sniegšanu. Bez ES intervences dalībvalstis nevarētu nodrošināt vajadzīgos vienlīdzīgos konkurences apstākļus iekšējā tirgū. Spēkā esošo valsts noteikumu sadrumstalotību var pārvarēt vienīgi ES rīcība. Vienots tiesiskais regulējums samazinās atbilstības nodrošināšanas un noteikumu izpildes izmaksas visā ES. Tā kā direktīva šobrīd ļauj dalībvalstīm ierobežot nomātu transportlīdzekļu izmantošanu, ievērojot konkrētus nosacījumus, lai samazinātu dalībvalstu iespējas noteikt ierobežojumus attiecībā uz nomātu transportlīdzekļu izmantošanu, ir nepieciešams grozīt direktīvu, ko var izdarīt tikai ES līmenī.

- **Proporcionalitāte**

Kā norādīts ietekmes novērtējuma 7.4. punktā, priekšlikums paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai novērstu konstatētās problēmas. Priekšlikumā ir iekļauti tikai daži mērķtiecīgi direktīvas grozījumi, kas palīdzētu pilnveidot tiesisko regulējumu, kurā darbojas

⁴ COM(2011) 144 galīgā redakcija, 28.3.2011.

⁵ Sk. ES transports skaitļos. Statistikas rokasgrāmata, 2016. gads, 2.2.4.b un 2.2.4.c tabula; pieejama tiešsaistē: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.

kravas autopārvadājumu nozare un transportlīdzekļu īres un izpirkumnomas nozare Eiropas Savienībā.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā akts, kas ir jāgroza, ir direktīva, tad aktam, ar ko izdara grozījumus, principā būtu jābūt tādā pašā formā.

3. **EX POST NOVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post novērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Komisijas dienestu darba dokuments, kas saistīts ar Direktīvas 2006/1/EK *ex post* novērtējumu, tika pieņemts kopā ar šo priekšlikumu⁶. Ārējais pētījums tika veikts 2015.–2016. gadā. Tā galīgais ziņojums ir publicēts Komisijas tīmekļa vietnē⁷.

Ex post novērtējuma galvenie secinājumi bija tādi, ka Direktīva 2006/1/EK varētu būt efektīvāka savu mērķu sasniegšanā, ja tā neļautu dalībvalstīm ierobežot nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanu dažos tirgus segmentos un saskaņā ar konkrētiem nosacījumiem. Kravas transportlīdzekļu pārrobežu nomas ierobežojumi neļauj uzņēmumiem optimizēt sava parka izmantošanu un novirzīt savus transportlīdzekļus turp, kur tie ir visvairāk vajadzīgi. Turklāt nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanas ierobežojumi arī pazemina Direktīvas 2006/1/EK efektivitāti, jo tie palielina atbilstības nodrošināšanas izmaksas gan transporta uzņēmumiem, gan transportlīdzekļu īres/izpirkumnomas sabiedrībām, un īstenošanas un izpildes izmaksas valsts iestādēm. Ir konstatēts, ka šīs izmaksas ir mazas un nenozīmīgas, ja ierobežojumu nav.

Tas, ka dalībvalstīm atļauj ierobežot nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanu, arī ir pretrunā Eiropas ekonomikas vajadzībām palielināt autopārvadājumu darbību elastīgumu un efektivitāti, un tas nav pilnībā saderīgi ar pašreizējām politikas prioritātēm attiecībā uz vienotā tirgus padziļināšanu un drošāku, tīrāku un degvielas patēriņa ziņā efektīvāku transportlīdzekļu popularizēšanu.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Ieinteresētajām personām bija vairākas iespējas sniegt ieguldījumu gan *ex post* novērtējuma, gan ietekmes novērtējuma procesā. Līdztekus mērķtiecīgām sarunām ar ieinteresētajām personām (2015. gada rudenī notika 27 sarunas saistībā ar *ex post* novērtējumu un 2016. gada otrajā pusē – 33 sarunas saistībā ar ietekmes novērtējumu) tiešsaistē no 2016. gada 11. augusta līdz 4. novembrim notika 12 nedēļas ilga sabiedriska apspriešana, kura attiecās gan uz *ex post* novērtējumu, gan uz ietekmes novērtējumu (saņemtas 27 atbildes), un no 2016. gada 22. septembra līdz 11. novembrim notika 7 nedēļas ilga apspriešanās ar MVU, izmantojot MVU darba grupu, kas darbojas Eiropas Biznesa atbalsta tīkla ietvaros. Apspriešanai ar MVU darba grupu izmantoja divas atsevišķas anketas: vienu — par nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanu (156 atbildes), otru — par nomātu autobusu un tālsatiksmes autobusu izmantošanu (94 atbildes).

Apspriešanās procesā ieguva daudz datu un vērtīgu ieguldījumu no praktiķiem. Viens no rezultātiem ir tāds, ka ES noteikumu par nomātu autobusu un tālsatiksmes autobusu

⁶ SWD(2017) XXX final [pabeigt atsauci, kad numurs ir pieejams].

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>

izmantošanu trūkums nerada reālas problēmas un ka nav konkrētu tirgus segmentu, kas nodarbojas ar nomātiem autobusiem un tālsatiksmes autobusiem. Tāpēc tika atmests viens no sākotnēji paredzētajiem politikas risinājumiem, kas paplašinātu direktīvas darbības jomu, aptverot nomātu autobusu un tālsatiksmes autobusu izmantošanu.

Apspriešana arī sniedza pamatojumus, kāpēc dalībvalstis piemēro nomātu transportlīdzekļu izmantošanas ierobežojumus. Dažas publiskās iestādes un arodbiedrību pārstāvji bažījās par konkurences spiediena palielināšanos, ja tiktu atcelti ierobežojumi attiecībā uz nomātu transportlīdzekļu izmantošanu pašpārvadājumiem, un par grūtībām nodrošināt ceļu transporta tiesību aktu izpildi, ja atļautu izmantot citā dalībvalstī nomātus transportlīdzekļus. Lai gan pamatojumi ierobežojumiem attiecībā uz nomātu transportlīdzekļu izmantošanu citā dalībvalstī ir ņemti vērā, tie, kas saistīti ar ierobežojumiem attiecībā uz nomātu transportlīdzekļu izmantošanu pašpārvadājumiem, nav pārlicinoši.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Komisiju atbalstīja ārējs līgumslēdzējs, kas veica direktīvas *ex-post* novērtējuma pētījumu un ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu.

- **Ietekmes novērtējums**

Šai iniciatīvai ir pievienots ietekmes novērtējums, par ko ir saņemts pozitīvs novērtējums ar atrunām no Regulējuma kontroles padomes. Atrunas tika ņemtas vērā, sniedzot sīkāku informāciju par politisko kontekstu, skaidrojot konstatēto problēmu apmēru un kāpēc tās ir jārisina tagad, noraidot sākotnējo politikas risinājumu, kurš būtu paplašinājis direktīvas darbības jomu attiecībā uz nomātu autobusu un tālsatiksmes autobusu izmantošanu (jo šis risinājums nav pamatots), izskaidrojot risku, kas sagaidāms, ja nenasiegs iecerēto risinājuma rezultātu (jo īpaši ņemot vērā iespējamās nodokļu plānošanas un nodokļu optimizācijas stimulus, un iespējamās grūtības dalībvalstīm īstenot tiesību aktus autotransporta jomā), mēģinot samazināt administratīvās izmaksas un nodrošinot vairāk informācijas par apspriešanos ar ieinteresētajām personām.

Tika izskatīti šādi politiskie risinājumi:

0. risinājums. Pieņemt pamatnostādnes un ieteikumus.

1. risinājums. Tiesību aktu mērķtiecīgi grozījumi.

1.a risinājums. Atļaut izmantot nomātus kravas transportlīdzekļus pašpārvadājumiem visā ES.

1.b risinājums. Atļaut noteiktu laika periodu (trīs līdz četrus mēnešus) izmantot kravas transportlīdzekļus, kurus uzņēmus, kas veic uzņēmējdarbību vienā dalībvalstī, ir nomājis citā dalībvalstī, piemēram, lai apmierinātu pagaidu vai sezonas pieprasījuma pieaugumu.

1.c risinājums. Apvieno 1.a un 1.b risinājumu.

2. risinājums. Tādi paši (vai vismaz ne vairāk ierobežojoši) noteikumi par nomātu transportlīdzekļu izmantošanu, kā par tādu transportlīdzekļu izmantošanu, kuri pieder uzņēmumiem.

Priekšroka tiek dota 1.c risinājumam, jo tas ir visefektīvākais un risina visas norādītās problēmas, nepārsniedzot vajadzīgo līmeni. Tas ir labāks nekā 2. risinājums, jo pēdējais

nenovērš noteikumu par nomātu transportlīdzekļu izmantošanu sadrumstalotību ES. Tā vietā dažādās dalībvalstīs paliktu spēkā atšķirīgi noteikumi kamēr vien tie nomātos transportlīdzekļus nenoliktu sliktākā stāvoklī nekā transportlīdzekļus, kas pieder uzņēmumiem (piemēram, prasības, kas saistītas ar citā dalībvalstī iegādāta/nomāta transportlīdzekļa pārreģistrāciju).

Saskaņā ar ieteicamāko risinājumu 2030. gadā ES pārvadātājiem darbības izmaksas varētu samazināt kopā par EUR 158 miljoniem. Transporta uzņēmums, kurš pāriet no saviem transportlīdzekļiem uz nomātiem transportlīdzekļiem, varētu samazināt savas darbības izmaksas par aptuveni 2 %. Turklāt transportlīdzekļu īres/izpirkumnomas nozare iegūs aptuveni EUR 81 miljonu, tādējādi kopējais gada ekonomiskais ieguvums 2030. gadā būs apmēram EUR 240 miljoni. Turklāt tas radītu gandrīz 5000 papildu darba vietas, 2900 transportlīdzekļu īres/izpirkumnomas nozarē un 1700 kravas autopārvadājumu uzņēmumos.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Priekšlikums ir ES Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) daļa. Tā mērķis ir vienkāršot noteikumus par nomātu transportlīdzekļu izmantošanu. Tirgus atvēršana nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanai pašpārvadājumiem likvidēs visus ierobežojumus, un tas savukārt uzņēmumiem samazinās atbilstības nodrošināšanas izmaksas. Nodrošinot vienotu regulējumu nomātu transportlīdzekļu izmantošanai citā dalībvalstī (vismaz uz laiku līdz četriem mēnešiem) varētu nodrošināt juridisko skaidrību un ietaupīt uzņēmumiem līdz EUR 12,8 miljonus par to transportlīdzekļa noņemšanas no uzskaites un atkārtotas reģistrācijas izmaksām.

- **Pamattiesības**

Priekšlikums ievēro pamattiesības un ievēro principus, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā⁸.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Direktīvas īstenošana tiks rūpīgi uzraudzīta. Komisija iesniegs ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un rezultātiem ne vēlāk kā piecus gadus pēc transponēšanas termiņa beigām. Turpinot liberalizēt nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanu, ir paredzams, ka šī direktīva veicinās nomātu transportlīdzekļu tirgu un uzņēmumiem samazinās izmaksas un dos lielāku elastību un rentabilitāti. Attiecīgo informāciju savāc no valstu kompetentajām iestādēm, transportlīdzekļu nomas un izpirkumnomas uzņēmumu pārstāvjiem un autopārvadājumu uzņēmumu aptaujā. Turklāt ir arī gaidāms, ka noderīgu informāciju iegūs no valsts autopārvadātāju uzņēmumu elektroniskajiem reģistriem. Tā kā transporta uzņēmumiem nākotnē būs jāpaziņo to rīcībā esošo transportlīdzekļu reģistrācijas numurs, no šiem reģistriem vajadzētu būt vienkārši iegūtu pārskatu par ārvalstīs reģistrēto transportlīdzekļu daļu.

- **Konkrēto priekšlikuma noteikumu detalizēts skaidrojums**

Priekšlikuma galvenie elementi ir šādi:

Direktīvas 2006/1/EK 2. panta grozījums

⁸ Eiropas Savienības Pamattiesību harta, OV C 326, 26.10.2012., 391. lpp.

Direktīvas 2. pants nodrošina pamatu noteikumiem, kurus dalībvalstis piemēro nomātu transportlīdzekļu izmantošanai savā teritorijā, ko veic uzņēmumi, kuri veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī. Šajā sakarā šā panta darbības jomas ierobežojums attiecībā uz "satiksmi starp dalībvalstīm" ir novecojis, jo nomātus transportlīdzekļus var izmantot arī kabotāžas pārvadājumiem saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1072/2009 noteikumiem.

Pašreizējie noteikumi ļauj dalībvalstīm ierobežot dalībvalstī, kura nav tā, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, nomāta transportlīdzekļa izmantošanu. Tas rada atšķirīgus noteikumus visā ES un tiesisko nenoteiktību, kas savukārt kavē uzņēmumus gūt labumu no potenciāli ekonomiski pievilcīgākiem iznomāšanas darījumiem pāri robežai. Tādēļ ir ierosināts atļaut uzņēmumiem visā ES izmantot jebkurā ES vietā nomātus transportlīdzekļus.

Tā kā transportlīdzekļu nodokļu likmes visā ES joprojām ievērojami atšķiras, un, lai novērstu fiskālus traucējumus, dalībvalstis var ierobežot citā dalībvalstī, kura nav tā, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, nomāta transportlīdzekļa izmantošanas laiku savā attiecīgajā teritorijā, tomēr atļaujot ne mazāk kā četru mēnešu minimālo periodu. Šis četru mēnešu minimālais periods ir paredzēts, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļus, kas nomāti (un reģistrēti) citā dalībvalstī, var izmantot īpaši tam, lai apmierinātu īstermiņa, sezonas vai pagaidu pieprasījuma pieaugumu vai aizstātu bojātus transportlīdzekļus.

Direktīvas 2006/1/EK 3. panta grozījums

Direktīvas 3. pants nodrošina pamatu noteikumiem, kurus dalībvalstis piemēro nomātu transportlīdzekļu izmantošanai, ko veic uzņēmumi, kuri veic uzņēmējdarbību dalībvalsts teritorijā. Pašreizējie noteikumi attiecas uz nomātiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti vai laisti ekspluatācijā pašā dalībvalstī, "ar nosacījumu, ka ir izpildītas 2. pantā izklāstītās prasības". Tā kā grozītais 2. pants atļauj izmantot nomātus transportlīdzekļus, kas reģistrēti vai laisti ekspluatācijā jebkurā dalībvalstī, tiek grozīts 1. punkts, lai novērstu šo nekoncekvenci. Tādēļ būtu jāvar izmantot transportlīdzekli, kas ir reģistrēts vai laists ekspluatācijā saskaņā ar tiesību aktiem citā dalībvalstī, kura nav tā, kurā veic uzņēmējdarbību uzņēmums, kurš to nomā, ne tikai pārvadājumiem jebkurā citā dalībvalstī (saskaņā ar grozīto 2. pantu), bet arī transporta darbībām tajā dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību uzņēmums, kurš to nomā.

Svītros 2. punktu, jo dalībvalstis vairs nevarēs brīvi ierobežot nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanu pašpārvadājumiem. Uzņēmumiem visā ES būtu jāļauj izmantot nomātus transportlīdzekļus pašpārvadājumiem un gūt labumu no saistītajām priekšrocībām. Tos nevajadzētu ierobežot tikai ar tiem piederošo transportlīdzekļu izmantošanu vai transporta darbību nodošanu ārpalpojumu uzņēmumam, kurš veic komercpārvadājumus. Transportlīdzekļi, kas pieder uzņēmumiem, kuri tos izmanto pašpārvadājumiem, bieži vien nav pietiekami izmantoti, vidēji tie ir vecāki, mazāk droši un rada lielāku piesārņojumu, nekā nomātie transportlīdzekļi.

Jauns Direktīvas 2006/1/EK 5.a pants

Šī direktīva ir solis uz priekšu nomātu transportlīdzekļu izmantošanas kravu autopārvadājumiem tirgus atvēršanai. Atļaujot izmantot citā dalībvalstī, kura nav tā, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, nomātu transportlīdzekli vismaz uz laiku līdz četriem mēnešiem, un atceļot ierobežojumus attiecībā uz nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanu pašpārvadājumiem, direktīva paver jaunas iespējas gan uzņēmumiem, kuri nomā

transportlīdzekļus, gan uzņēmumiem, kuri darbojas transportlīdzekļu īres / izpirkumnomas nozarē visā ES.

Šīs jaunās direktīvas īstenošana un ietekme uz transporta uzņēmumiem, kas veic pašpārvadājumus vai komercpārvadājumus, un transportlīdzekļu īres / izpirkumnomas nozari būtu jāizvērtē ziņojumā, ko iesniedz Komisija. Tas būtu jādara, tiklīdz ir pieejami pietiekami pierādījumi, un tas būtu piecus gadus pēc transponēšanas perioda beigām (sešarpus gadus pēc jaunās direktīvas stāšanās spēkā). Pamatojoties uz minēto ziņojumu, Komisija izvērtēs, vai jāveic papildu pasākumi.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/1/EK³ paredz tirgus minimālu atvēršanu bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanai kravu autopārvadājumiem.
- (2) Nomātu transportlīdzekļu izmantošana var samazināt izmaksas, kas rodas uzņēmumiem, kuri veic kravas pašpārvadājumus vai komercpārvadājumus, un vienlaikus palielināt to darbības elastību. Tas var palīdzēt palielināt attiecīgo uzņēmumu efektivitāti un konkurētspēju. Turklāt nomātie transportlīdzekļi mēdz būt jaunāki nekā parkā vidēji, un tāpēc ir arī drošāki un mazāk piesārņo vidi.
- (3) Direktīva 2006/1/EK neļauj uzņēmumiem pilnībā gūt labumu no priekšrocībām, ko sniedz nomātu transportlīdzekļu izmantošana. Minētā direktīva atļauj dalībvalstīm to uzņēmumiem noteikt ierobežojumus tādu nomātu transportlīdzekļu izmantošanai pašpārvadājumiem, kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa ir vairāk nekā sešas tonnas. Turklāt dalībvalstīm nav pienākuma atļaut izmantot nomātu transportlīdzekli to attiecīgajās teritorijās, ja transportlīdzeklis ir reģistrēts vai laists ekspluatācijā saskaņā ar tiesību aktiem citā dalībvalstī, kura nav tā, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību.
- (4) Lai uzņēmumi varētu gūt lielāku labumu no priekšrocībām, ko sniedz nomātu transportlīdzekļu izmantošana, tiem ir jābūt iespējai izmantot jebkurā dalībvalstī nomātus transportlīdzekļus, ne tikai tajā, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību. Tādā

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

² OV C [...], [...], [...]. lpp.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 18. janvāra Direktīva 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem (Kodificēta versija) (OV L 33, 4.2.2006., 82. lpp.).

veidā tiem būtu vieglāk apmierināt īstermiņa, sezonas vai pagaidu pieprasījuma pieaugumu vai aizstāt bojātus transportlīdzekļus.

- (5) Autoceļu transporta nodokļu līmenis Savienībā joprojām ievērojami atšķiras. Tādēļ daži ierobežojumi, kas netieši ietekmē arī transportlīdzekļu nomas pakalpojumu sniegšanas brīvību, joprojām ir pamatoti ar mērķi novērst fiskālus traucējumus. Tādēļ dalībvalstīm būtu jābūt iespējai ierobežot laikposmu, kurā transportlīdzekli, kas nomāts citā dalībvalstī, kura nav tā, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, var izmantot to attiecīgajā teritorijā.
- (6) Lai ļautu efektīvāk veikt pašpārvadājumus, vairs nebūtu jāļauj dalībvalstīm ierobežot iespēju izmantot izīrētus transportlīdzekļus šādām darbībām.
- (7) Šīs direktīvas īstenošanu un ietekmi Komisijai būtu jāuzrauga un jādokumentē ziņojumā. Visas turpmākas darbības šajā jomā būtu jāizskata, ievērojot šā ziņojuma saturu.
- (8) Tā kā šīs direktīvas mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, ņemot vērā autotransporta pārvadājumu pārrobežu raksturs un problēmas, ko šī direktīva tiecas risināt, bet var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar proporcionalitātes principu šajā direktīvā nosaka vienīgi to, kas ir vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai.
- (9) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Direktīva 2006/1/EK,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2006/1/EK groza šādi:

1. Direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) 1. punktu groza šādi:

i) ievadteikumu aizstāj ar šādu:

"Katra dalībvalsts atļauj savā teritorijā izmantot transportlīdzekļus, kurus nomā uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību citas dalībvalsts teritorijā, ar noteikumu, ka:";

ii) tā a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) transportlīdzeklis ir reģistrēts vai laists ekspluatācijā saskaņā ar dalībvalsts tiesību aktiem;"

b) iekļauj šādu 1.a punktu:

"1.a Ja transportlīdzeklis nav reģistrēts vai laists ekspluatācijā saskaņā ar tās dalībvalsts tiesību aktiem, kurā veic uzņēmējdarbību uzņēmums, kurš nomā transportlīdzekli, dalībvalstis var savā attiecīgajā teritorijā ierobežot nomāta transportlīdzekļa izmantošanas laiku. Tomēr dalībvalstis šādos gadījumos atļauj to izmantot vismaz četrus mēnešus jebkurā kalendārajā gadā."

2. Direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:

"3. pants

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka to uzņēmumi kravu pārvadāšanai pa autoceļiem nomātus transportlīdzekļus var izmantot ar tādiem pašiem

noteikumiem kā tiem piederošos transportlīdzekļus, ar nosacījumu, ka ir izpildītas 2. pantā izklāstītās prasības."

3. direktīvai pievieno šādu 5.a pantu:

"5.a pants

Līdz [PB: lūdzam ievietot datumu – 5 gadi pēc šīs direktīvas transponēšanas termiņa beigām] Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu un rezultātiem. Ziņojumā iekļauj informāciju par tādu transportlīdzekļu izmantošanu, kas nomāti citā dalībvalstī, kura nav tā, kurā uzņēmums, kurš tos nomā, veic uzņēmējdarbību. Pamatojoties uz šo ziņojumu, Komisija novērtēs, vai ir nepieciešams ierosināt papildu pasākumus."

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības ne vēlāk kā [PB: lūdzam ievietot datumu – 18 mēneši pēc stāšanās spēkā]. Dalībvalstis nekavējoties dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*