



Dokument z posiedzenia

A8-0193/2018

29.5.2018

*****I**

SPRAWOZDANIE

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))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Cláudia Monteiro de Aguiar

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się wytluszczonym drukiem i kursywą w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą***. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu. Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	14
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ.....	16
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	17

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

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)

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. 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.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Użytkowanie najmowanych pojazdów może obniżyć koszty przedsiębiorstw przewożących towary na własny rachunek lub na rachunek osoby trzeciej, a jednocześnie poprawić ich

Poprawka

(2) Użytkowanie najmowanych pojazdów może obniżyć koszty przedsiębiorstw przewożących towary na własny rachunek lub na rachunek osoby trzeciej, a jednocześnie poprawić ich

¹ Dz.U. L 129 z 11.4.2018, s. 71.

elastyczność operacyjną. 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* bezpieczniejsze i *generują* mniej zanieczyszczeń.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(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 ich *przedsiębiorstwa* 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 zajmującego przedsiębiorstwa.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

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 *mogą być często* bezpieczniejsze i *mogą generować* mniej zanieczyszczeń.

Poprawka

(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 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 zajmującego przedsiębiorstwa.

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.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(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 długości okresu, **w którym pojazd najmowany w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby przedsiębiorstwa może być użytkowany** na ich terytorium.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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, podczas którego działające przedsiębiorstwo może korzystać z najmowanych pojazdów zarejestrowanych lub włączonych do ruchu w innym państwie członkowskim. Należy im również zezwolić na ograniczenie liczby takich pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium.**

rejestracyjnego najmowanego pojazdu powinny znajdować się w krajowych rejestrach elektronicznych państw członkowskich, jak określono w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. 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).

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) Wdrożenie i skutki niniejszej dyrektywy powinny być monitorowane przez Komisję i dokumentowane w formie sprawozdania. **Wszelkie przyszłe działania** w tym obszarze **powinny** być **rozważane** na podstawie tego sprawozdania.

(7) Wdrożenie i skutki niniejszej dyrektywy powinny być monitorowane przez Komisję i dokumentowane w formie sprawozdania **najpóźniej trzy lata po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie powinno należycie uwzględnić 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 powinna być rozważana na podstawie tego sprawozdania.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt ii

Dyrektywa 2006/1/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) pojazd jest zarejestrowany lub został włączony do ruchu zgodnie z prawem *danego* państwa członkowskiego;

Poprawka

a) pojazd jest zarejestrowany lub został włączony do ruchu zgodnie z prawem *któregokolwiek* państwa członkowskiego, *w tym zgodnie z normami działania i wymogami w dziedzinie bezpieczeństwa;*

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b

Dyrektywa 2006/1/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) *dodaje się ust. 1a w brzmieniu:*
„1a. Jeżeli pojazd nie jest zarejestrowany ani włączony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego, w którym zajmujące 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

Poprawka

skreśla się

kalendarzowym. '

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2006/1/WE

Artykuł 3 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, by ich **przedsiębiorstwa** 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.

Poprawka

1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, by **przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich 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.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2006/1/WE

Artykuł 3 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, by ich **przedsiębiorstwa** 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.

Poprawka

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 umożliwi 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.”

Poprawka 12

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 a (nowy)**
Dyrektywa 2006/1/WE
Artykuł 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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 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.*

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2006/1/WE
Artykuł 5 a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Najpóźniej do dnia *[OP: please insert the date calculated 5 years after the deadline for transposition of the Directive]* 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. Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.

Poprawka

Najpóźniej do dnia *[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 (WE) nr 1072/2009.* Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie wprowadzają w

Poprawka

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] r.** Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia ... **[20 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy]**. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

UZASADNIENIE

Wprowadzenie

Transport drogowy jest głównym rodzajem transportu towarów i pasażerów w UE i zatrudnia około 1,6 mln osób. Na przestrzeni lat UE opracowała szereg przepisów mających na celu zapewnienie sprawiedliwego, dobrze funkcjonującego, bezpiecznego i społecznie zrównoważonego sektora transportu drogowego. Europejskie przepisy w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego towarów obowiązują od 25 lat. Obowiązująca dyrektywa 2006/1/WE określa minimalny poziom otwarcia rynku dla użytkowania takich pojazdów, lecz w dalszym ciągu zawiera przepisy prawne z lat 80-tych XX w., które odzwierciedlają ówczesne potrzeby sektora. Przepisy te należy poddać przeglądowi, by odpowiadały rzeczywistym potrzebom podmiotów gospodarczych, a także w celu dostosowania ich do ostatnich ewolucji w sektorze przewozów drogowych i obecnych priorytetów polityki UE.

Wniosek Komisji

Komisja przedstawiła przegląd dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy jako część szeregu wniosków w dziedzinie transportu drogowego (pakiet „Europa w ruchu” na rzecz czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności) w dniu 31 maja 2017 r. Jest on ściśle związany z nowymi przepisami dotyczącymi dostępu do zawodu i dostępu do rynku przewozu towarów, a także dostępu do rynku przewozów autokarowych i autobusowych, przy czym ogólnym celem jest zapewnienie uczciwej konkurencji, uproszczenie obowiązujących przepisów, ochrona rynku wewnętrznego i zapewnienie praw pracowników tego sektora.

Obowiązująca dyrektywa 2006/1/WE:

- zezwala państwom członkowskim na ograniczenie użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych o masie całkowitej powyżej sześciu ton do przewozów na własny rachunek;
- ogranicza użytkowanie pojazdu, który został najęty w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby przedsiębiorstwa najmującego dany pojazd.

Wniosek Komisji spowodowałby zniesienie tych ograniczeń oraz stworzenie jednolitych ram prawnych w całej UE w celu zapewnienia równego dostępu przewoźników do rynku najmowanych pojazdów. Ma on na celu:

- zezwolenie na użytkowanie w obrębie swojego terytorium pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że pojazd jest zarejestrowany lub został włączony do ruchu zgodnie z prawem danego państwa członkowskiego;
- zezwolenie na użytkowanie pojazdu najętego w innym państwie członkowskim przez okres co najmniej czterech miesięcy w danym roku kalendarzowym, aby umożliwić przedsiębiorstwom reakcję na sezonowy lub tymczasowy wzrost zapotrzebowania oraz zastąpienie zepsutych lub uszkodzonych pojazdów.

Stanowisko sprawozdawczyni

Sprawozdawczyni popiera ogólny cel pakietu ustawodawczego Komisji „Europa w ruchu”, a

także niniejszy wniosek, ponieważ stanowi on szansę na zapewnienie równych warunków działania oraz uczciwej konkurencji dla przedsiębiorstw wynajmu i leasingu pojazdów w UE, a jednocześnie na zmniejszenie niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i poprawę egzekwowania przepisów.

Sprawozdawczyni zgadza się z tym, że państwa członkowskie nie powinny ograniczać użytkowania na swoim terytorium pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że pojazd spełnia obowiązujące normy i wymogi w dziedzinie bezpieczeństwa.

Sprawozdawczyni podziela pogląd, że z powodu różnych poziomów opodatkowania transportu drogowego w Unii państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia na swoim terytorium długości okresu, podczas którego działające przedsiębiorstwo może korzystać z najmowanych pojazdów zarejestrowanych lub włączonych do ruchu w innym państwie członkowskim.

Ponadto należy umożliwić państwom członkowskim ograniczenie liczby takich pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na ich terytorium, pod warunkiem że pozwalają one na użytkowanie pewnej liczby pojazdów odpowiadających co najmniej 25 % całej floty pojazdów stanowiących własność tego przedsiębiorstwa lub, w przypadku przedsiębiorstwa posiadającego flotę składającą się z mniej niż czterech pojazdów, użytkowanie co najmniej jednego najmowanego pojazdu.

Sprawozdawczyni jest również przekonana, że właściwe egzekwowanie ma kluczowe znaczenie dla kontroli prawidłowego wdrożenia i stosowania niniejszego wniosku. W tym celu istniejące krajowe rejestry elektroniczne ustanowione rozporządzeniem (WE) 1071/2009 powinny zawierać numer rejestracyjny wynajętego pojazdu, jak również okres ważności uwierzytelnionego odpisu licencji wspólnotowej ze wskazaniem, jak długo państwo członkowskie musi zezwolić swoim przewoźnikom na użytkowanie najmowanych pojazdów na swoim terytorium.

Sprawozdanie Komisji powinno zostać przedłożone najpóźniej 3 lata po terminie transpozycji i powinno uwzględniać wpływ tego wniosku na bezpieczeństwo ruchu drogowego, środowisko i dochody z podatków oraz jego różne skutki w tych dziedzinach, a także inne kluczowe elementy, takie jak liczba pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim najmowanych przez przewoźników i liczba naruszeń przepisów dotyczących użytkowania najmowanych pojazdów, w ujęciu ogólnym, jak i w kontekście transgranicznym.

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Użytkowanie pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy		
Odsyłacze	COM(2017)0282 – C8-0172/2017 – 2017/0113(COD)		
Data przedstawienia w PE	31.5.2017		
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 15.6.2017		
Sprawozdawcy Data powołania	Cláudia Monteiro de Aguiar 30.6.2017		
Rozpatrzenie w komisji	23.1.2018	20.3.2018	15.5.2018
Data przyjęcia	24.5.2018		
Wynik głosowania końcowego	+: 24	–: 15	0: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Daniel Dalton, Michael Gahler, Maria Grapini, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Jozo Radoš, Matthijs van Miltenburg		
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Eleonora Evi, Jude Kirton-Darling, José Ignacio Salafranca Sánchez-Neyra, Annie Schreijer-Pierik, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Data złożenia	29.5.2018		

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI
PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

24	+
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Eleonora Evi, Marco Zullo
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Ramona Nicole Mănescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Marek Plura, José Ignacio Salafranca Sánchez-Neyra, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Annie Schreijer-Pierik, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Inés Ayala Sender
VERTS/ALE	Karima Delli

15	-
GUE/NGL	Marie-Pierre Vieu
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Jude Kirton-Darling, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Keith Taylor

1	0
ECR	Jacqueline Foster

Objaśnienie używanych znaków

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się