



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. december 8.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2017/0113(COD)

13531/21
ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415

TERVEZET – A TANÁCS INDOKOLÁSA

Tárgy: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a
gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra történő
használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról

– Tervezet – A Tanács indokolása

I. BEVEZETÉS

1. Az Európai Bizottság 2017. június 1-jén, az első mobilitási csomag részeként nyújtotta be a fent említett javaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
2. A Bizottság e javaslattal a célból módosítja a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti árufuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelvet¹, hogy kibővítse a bérelt tehergépjárművek piacra jutását, és csökkentse a szabályok összetettségét.
3. Az Európai Parlament a 8. ciklusában a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki felelős bizottságnak. A TRAN-bizottság Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT) nevezte ki előadónak, akinek a jelentéséről 2018. május 24-én szavazott. Az Európai Parlament 2019. január 15-én elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját, amely 15 módosítást tartalmazott².
4. A 9. parlamenti ciklus során a TRAN-bizottság megerősítette az előadó személyét, és 2019. szeptember 24-én úgy határozott, hogy az első olvasatban kialakított álláspont alapján nem hivatalos háromoldalú politikai egyeztetéseket kezd.
5. A Tanács keretében a szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. június 1-jén kezdte meg munkáját. A munkacsoport 2017. június 13-án elemezte a hatásvizsgálatot. A delegációk elismerték a bérelt járművek piaci térnyerésére gyakorolt várható kedvező hatást, de több delegáció kiemelte, hogy a lehetséges kedvezőtlen hatások további elemzést igényelnek. E delegációk az esetleges adóalap-erózió, valamint a bérelt járművek forgalmára vonatkozó fennmaradó korlátozások és a kobotázművelek ellenőrizhetősége kapcsán fogalmaztak meg aggályokat. Néhány delegáció nem találta meggyőzőnek azt az érvet, miszerint a bérelt járművek hatékonyabb piaca összességében kedvező hatást gyakorolna a környezetre.
6. A Tanács (Közlekedés, Távközlés és Energia) első alkalommal 2017. december 5-én folytatott véleménycserét a javaslatról az elért eredményekről szóló jelentés³ alapján.

¹ HL L 33., 2006.2.4., 82. o.

² Lásd: ST 5386/19.

³ Lásd: ST 14841/17.

7. A 2018 és 2021 között különböző szinteken folytatott további munkát követően a Tanács 2021. június 3-án általános megközelítést alakított ki⁴.
8. 2021 júliusa és októbere között tárgyalások folytak az Európai Parlament, a Tanács és – segítői minőségben – a Bizottság között a javaslattal kapcsolatos megállapodás elérése céljából. A tárgyalóküldöttségek 2021. október 26-án ideiglenesen megállapodtak a kompromisszumos szövegről, amelyet az Állandó Képviselők Bizottsága 2021. november 12-én megvizsgált és jóváhagyott⁵.
9. Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2017. december 6-i és a Régiók Bizottsága 2018. február 1-jei véleményét.
10. Tekintettel a jogalkotók között létrejött ideiglenes megállapodásra, a Tanács – a jogásznyelvészi ellenőrzést követően – várhatóan 2021. december 20-án elfogadja a javaslattal kapcsolatban első olvasatban kialakított álláspontját.

II. CÉL

11. A 2006/1/EK irányelv kodifikálja a korábbi szabályokat, és meghatározza a piacnyitás minimális szintjét a gépjárművezető nélkül bérelt járműveknek a tagállamok közötti közúti áru fuvarozásra történő használatára vonatkozóan mind a saját területükön letelepedett vállalkozások, mind pedig a más tagállamban letelepedett vállalkozások tekintetében. Az irányelv ugyanakkor:
 - lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a bérelt járművek saját területükön letelepedett vállalkozások általi használatát a területükön nyilvántartásba vett járművekre korlátozzák, ezenfelül pedig lehetővé teszi a hat tonna megengedett legnagyobb össztömegűnél nehezebb bérelt járművek saját számlás szállítási műveletek céljára történő használatának tilalmát;
 - a másik tagállamban letelepedett vállalkozások tekintetében a bérlés lehetőségét az ugyanabban a tagállamban nyilvántartásba vett járműveknek a tagállamok közötti fuvarozás céljára való bérlésére korlátozza.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. A Bizottság elsősorban azért javasolja a 2006/1/EK irányelv módosítását, hogy megszűnjenek az eddigi korlátozások, és olyan világos és egységes szabályozási keret jöjjön létre, amely Uniószerre egyenlő hozzáférést biztosít a fuvarozók számára a bérelt járművek piacához.

III. A TANÁCS ELSŐ OLVASATBAN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONTJÁNAK ELEMZÉSE

A. Általános megjegyzések

13. Az Európai Parlament és a Tanács a Bizottság javaslata alapján tárgyalásokat folytatott annak érdekében, hogy a Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának szakaszában létrejöjjön a két intézmény közötti megállapodás. A tanácsi álláspont tervezetének szövege teljes mértékben tükrözi a két társjogalkotó között létrejött kompromisszumot.
14. A Parlament első olvasatban elfogadott álláspontja egybeesett a Tanács akkori tanácskozásain kialakult azon többségi véleménnyel, amely szerint további jogalkotási erőfeszítésekre van szükség az ellenőrzésre vonatkozó rendelkezések megerősítéséhez és ahhoz, hogy biztosítékok álljanak rendelkezésre annak megakadályozására, hogy a piac liberalizációját elsősorban a nemzeti gépjárműadók kikerülésére használják fel. A Tanács általános megközelítése, amelyet több mint két évvel a Parlament első olvasatbeli álláspontja után fogadtak el, megerősítette ezt a párhuzamos értékelést, és emellett az ellenőrzésre vonatkozó rendelkezések tekintetében figyelembe vette az első mobilitási csomagban szereplő, a piacnyitásra vonatkozó egyéb jogalkotási kezdeményezések véglegesítését is.
15. A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjában foglalt kompromisszum alapvető elemei a következők:

a) A külföldi és a saját vállalkozások közötti különbségtétel a bérelt járművek piacához való hozzáférés tekintetében

16. A jelenlegi irányelv és a bizottsági javaslat lényegében ugyanazt a jogot biztosítja a gépjárműbérlésre a szabályozó tagállamban letelepedett vállalkozások számára (3. cikk) és a szabályozó tagállamtól eltérő tagállamban letelepedett vállalkozások számára (2. cikk). Ugyanakkor mind a Parlament (3., 4. és 9. módosítás), mind a Tanács a két eset közötti különbségtételt részesítette előnyben. Abban az esetben, ha a vállalkozás egy másik tagállamban telepedett le, és a bérelt járművet bármely tetszőleges tagállamban megfelelően nyilvántartásba vették, a piacra jutást nem szabad korlátozni a vállalkozás letelepedési helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamoknak. Ezt kell kiinduló pontnak tekinteni a tagállamban letelepedett vállalkozások esetében is; a valamely más tagállamban nyilvántartásba vett járműveknek az ilyen vállalkozások általi használatával kapcsolatban azonban helyénvaló, hogy a letelepedés helye szerinti tagállam rendelkezhessen bizonyos védintézkedésekről, amelyek a korlátozást lehetővé teszik.

b) A tagállamban letelepedett vállalkozások bérelt járművekhez való hozzáféréseinek korlátozására vonatkozó lehetőségek

17. Tekintettel a fenti esetek közötti különbségtételre vonatkozó említett megállapodásra, a tárgyalások középpontjában a bérelt járművekhez való hozzáférésnek az adózással kapcsolatos torzulások elkerülése érdekében történő korlátozására vonatkozó biztosítékok alkalmazási köre állt (a Parlament 4. és 11. módosítása; a módosított irányelv 3. cikkének (2) bekezdésére vonatkozó tanácsi általános megközelítés).
18. A valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett járműre vonatkozó bérleti szerződés időtartamának korlátozásával kapcsolatos lehetőségre vonatkozó kompromisszum tekintetében közeledtek egymáshoz az intézmények álláspontjai. A kompromisszum garantálja, hogy a tagállamok által hozott intézkedések esetében a bérleti szerződés minden esetben egy naptári évben legalább két egymást követő hónapra vonatkozhat. Lehetőség van annak előírására, hogy a szerződés időtartama ne haladhassa meg a 30 napot, ha ez a követelmény a járművek nyilvántartásba vételére vonatkozó tagállami szabályokból következik.
19. A valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek közúti szállítást végző belföldi flottához viszonyított arányának korlátozására vonatkozó lehetőség tekintetében a két intézmény álláspontja megegyezett, és 25%-os garantált minimális arányt részesített előnyben. A jóváhagyott szöveg technikai részletekkel egészíti ki a parlamenti módosítást.

20. Végezetül, megoldást kellett találni a bérelt járművek saját számlás szállítási műveletek céljára való használatára vonatkozó opcionális korlátozások tekintetében (a Parlament 28. és 34. módosítása; a módosított irányelv 3. cikke (2) bekezdésének c) pontjára vonatkozó tanácsi általános megközelítés). A Parlament álláspontja tágabb volt abban az értelemben, hogy a korlátozás azokra a járművekre is vonatkozott volna, amelyeket abban a tagállamban vettek nyilvántartásba, ahol a vállalkozást bejegyezték; a Tanács álláspontja pedig abban az értelemben volt tágabb, hogy nem tett különbséget a járművek tömege alapján. A Bizottság nyitott volt arra, hogy biztosítékot fogadjon el a többi biztosíték logikájával összhangban, de ragaszkodott azon szabály megszüntetéséhez, amely lehetővé tette a saját számlás műveletek általános mentesítését. Végül a Parlament e tekintetben elfogadta a Tanács álláspontját.

c) Nyomon követés és ellenőrzés

21. Szem előtt tartva, hogy a jelenlegi szabályok semmilyen szabadságot nem biztosítanak az olyan járművek bérlését illetően, amelyeket nem a vállalkozás letelepedési helye szerinti tagállamban vettek nyilvántartásba, a kompromisszum szempontjából kiemelt jelentőséggel bírt a bérelt járművek használatának nyomon követése és ellenőrzése, különösen a kábótázműveletekre vonatkozó meglévő piaci korlátozásokkal⁶ összefüggésben.
22. A Parlament álláspontja szigorú ellenőrzési keretrendszerrel tartalmazott (5. és 12. módosítás), amely főként a tagállamok közötti együttműködési csatornák használata tekintetében tért el a Tanács álláspontjától. A kompromisszum abban állt, hogy az együttműködési mechanizmust a tanácsi álláspontnál leíróbb módon hozzáigazították az 1071/2009/EK rendeletben foglalt, az első mobilitási csomag által korszerűsített együttműködési szabályokhoz. Az aránytalan adminisztratív terhek elkerülése érdekében a Parlament elfogadta, hogy a bérelt járművekre vonatkozó információkat nem kell minden egyes gépjárműbérléskor bejelenteni, amennyiben az információk az ellenőrzést végző tagállamban rendelkezésre állnak és hozzáférhetők a közúti ellenőrzések során (új 3a. és 5b. cikk).

⁶ Lásd az 1072/2009/EK rendelet 8. cikkét.

d) Átültetés és szakpolitikai értékelés

23. A kompromisszum átültetési határidőt határoz meg (a módosító irányelv 2. cikke), amely közel lesz a várhatóan 2023 augusztusáig végrehajtandó első mobilitási csomag új ellenőrzési rendelkezéseinek végrehajtásához.
24. Felülvizsgálták a Bizottságnak az irányelv végrehajtására és hatásaira vonatkozó jelentéstételi kötelezettségét (a Parlament 7. és 13. módosítása, a módosított irányelv új 5a. cikke), melynek keretében a jelentés ütemezése és az általa lefedendő témakörök tekintetében közelítették egymáshoz az álláspontokat.

B. A tanácsi álláspont egyéb elemei

25. A Tanács elfogadta a Parlament átfogalmazott módosításait (a Parlament 1. és 6. módosításában szereplő (2) és (4) preambulumbekzdés). A Tanács a végleges álláspontjában a következő egyéb elemekkel egészítette ki a Bizottság javaslatát:
 - az egyik preambulumbekzdés ((8) preambulumbekzdés) és a 3. cikk (2) bekezdésének idevágó részei az ellenőrzés eszközeire vonatkoznak abban az esetben, ha valamely tagállam korlátozta a területén letelepedett vállalkozások által kötött bérleti szerződés időtartamát,
 - más közelmúltbeli uniós jogszabályokkal⁷ összhangban a tagállamoknak el kell fogadniuk a gépjárművezető által a fedélzeten tartandó dokumentumok elektronikus formában történő bemutatását (a módosított irányelv (6) preambulumbekzdése és 2. cikkének (2) bekezdése).

⁷ Lásd például az 1072/2009/EK rendelet 8. cikkének (4a) bekezdését, valamint az (EU) 2020/1056 rendelet 5. cikkét.

IV. ÖSSZEGZÉS

26. A Tanács állásponyjában fenntartja az Európai Bizottság javaslatában szereplő fő célkitűzéseket, és teljes mértékben tükrözi azt a kompromisszumot, amelyet a Tanács és az Európai Parlament az Európai Bizottság támogatásával a nem hivatalos tárgyalások során elért.
27. A kompromisszumot az Európai Parlament TRAN-bizottságának elnöke az elnökségnek küldött, 2021. november 16-i levelében megerősítette; a Tanács (Környezetvédelem) ennek nyomán várhatóan a 2021. december 20-i ülésén fogja azt elfogadni első olvasatbeli álláspontként.
-