



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2021
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2017/0113(COD)

13531/1/21
REV 1 ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Θέμα: Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση ενόψει της έκδοσης ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2006/1/EK για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

- Σκεπτικό του Συμβουλίου
- Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 20 Δεκεμβρίου 2021

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Την 1η Ιουνίου 2017 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε την ανωτέρω πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, ως τμήμα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.
2. Η πρόταση αυτή τροποποιεί την οδηγία 2006/1/EK για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές¹, με στόχο να διευρυνθεί η πρόσβαση στην αγορά μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων και να απλοποιηθούν οι κανόνες.
3. Κατά τη διάρκεια της 8ης κοινοβουλευτικής περιόδου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) ως αρμόδια επιτροπή. Η επιτροπή TRAN όρισε ως εισηγήτρια την κα Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, ΠΡ) και προέβη σε ψηφοφορία σχετικά με την έκθεσή της στις 24 Μαΐου 2018. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση, με 15 τροπολογίες, στις 15 Ιανουαρίου 2019².
4. Κατά τη διάρκεια της 9ης κοινοβουλευτικής περιόδου, η επιτροπή TRAN επιβεβαίωσε την επιλογή της ως άνω εισηγήτριας και, στις 24 Σεπτεμβρίου 2019, αποφάσισε να ξεκινήσει άτυπους πολιτικούς τριμερείς διαλόγους, με βάση τη θέση σε πρώτη ανάγνωση.
5. Στο επίπεδο του Συμβουλίου, η Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» άρχισε τις εργασίες της την 1η Ιουνίου 2017. Στις 13 Ιουνίου 2017 η Ομάδα εξέτασε την εκτίμηση επιπτώσεων. Οι αντιπροσωπίες αναγνώρισαν τον αναμενόμενο θετικό αντίκτυπο στη διεύρυνση μισθωμένων οχημάτων στην αγορά, παρότι αρκετές τόνισαν ότι οι πιθανές αρνητικές επιπτώσεις απαιτούν πρόσθετη εξέταση. Οι ανησυχίες αυτές αφορούσαν την πιθανή φορολογική διάβρωση και την ελεγχσιμότητα —σε σχέση με τους εναπομένοντες περιορισμούς στην κυκλοφορία των μισθωμένων οχημάτων και με τις ενδομεταφορές. Ορισμένες αντιπροσωπίες δεν πείσθηκαν από το επιχείρημα ότι μια αποδοτικότερη αγορά μίσθωσης οχημάτων θα έχει συνολικά θετικό αντίκτυπο στο περιβάλλον.
6. Το Συμβούλιο (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) αντάλλαξε απόψεις σχετικά με την πρόταση για πρώτη φορά στις 5 Δεκεμβρίου 2017, βάσει έκθεσης προόδου³.

¹ EE L 33 της 4.2.2006, σ. 82.

² Βλ. έγγρ. ST 5386/19.

³ Βλ. έγγρ. ST 14841/17.

7. Μετά από περαιτέρω εργασίες σε διάφορα επίπεδα μεταξύ 2018 και 2021, το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση στις 3 Ιουνίου 2021⁴.
8. Μεταξύ Ιουλίου και Οκτωβρίου 2021 διεξήχθησαν διαπραγματεύσεις μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής, σε ρόλο διαμεσολαβητή, με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας επί της πρότασης. Στις 26 Οκτωβρίου 2021 οι διαπραγματευτές συμφώνησαν προσωρινά επί συμβιβαστικού κειμένου, το οποίο στη συνέχεια εξετάστηκε και επικυρώθηκε από την Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων στις 12 Νοεμβρίου 2021⁵.
9. Κατά την εκτέλεση των εργασιών του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, της 6ης Δεκεμβρίου 2017, και της Επιτροπής των Περιφερειών, της 1ης Φεβρουαρίου 2018.
10. Λαμβάνοντας υπόψη την προσωρινή συμφωνία μεταξύ των συννομοθετών και μετά την αναθεώρηση από τους γλωσσομαθείς νομικούς, το Συμβούλιο ενέκρινε στις 20 Δεκεμβρίου 2021 τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση σχετικά με την πρόταση.

II. ΣΤΟΧΟΣ

11. Η οδηγία 2006/1/EK κωδικοποιεί προγενέστερους κανόνες και προβλέπει ελάχιστο επίπεδο ανοίγματος της αγοράς για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, τόσο για επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες στο εσωτερικό τους όσο και για επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος. Ωστόσο, η οδηγία:
 - επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να περιορίζει τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο εσωτερικό του σε οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας στο εν λόγω κράτος μέλος, και επιπροσθέτως επιτρέπει την απαγόρευση χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους άνω των έξι τόνων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό·
 - περιορίζεται, όσον αφορά τις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος επιχειρήσεις, στη μίσθωση οχημάτων που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας στο ίδιο κράτος μέλος για τους σκοπούς των μεταφορών μεταξύ κρατών μελών.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. Η Επιτροπή προτείνει να τροποποιηθεί η οδηγία 2006/1/EK, κυρίως για να αρθούν οι υπάρχοντες περιορισμοί και για να θεσπιστεί ένα σαφές και ενιαίο ρυθμιστικό πλαίσιο που θα παρέχει στους μεταφορείς ανά την ΕΕ ισότιμη πρόσβαση στην αγορά μισθωμένων οχημάτων.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ

A. Γενικά

13. Με βάση την πρόταση της Επιτροπής, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο διεξήγαγαν διαπραγματεύσεις με σκοπό να καταλήξουν σε συμφωνία στο στάδιο της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση. Το κείμενο του σχεδίου θέσης του Συμβουλίου αποτυπώνει πλήρως τη συμβιβαστική λύση που επιτεύχθηκε μεταξύ των δύο συννομοθετών.
14. Η θέση του Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση ταυτιζόταν με την άποψη που πλειοψηφούσε στις διαβουλεύσεις του Συμβουλίου εκείνη τη χρονική στιγμή, σύμφωνα με την οποία απαιτούνται πρόσθετες νομοθετικές προσπάθειες για να ενισχυθούν οι διατάξεις περί ελέγχου και να θεσπισθούν διασφαλίσεις ώστε να αποφευχθεί η χρήση της ελευθέρωσης της αγοράς κυρίως για την αποφυγή της εθνικής φορολόγησης των οχημάτων. Η γενική προσέγγιση του Συμβουλίου, η οποία συμφωνήθηκε πάνω από δύο έτη μετά τη θέση του Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, επιβεβαίωσε αυτή την παράλληλη αξιολόγηση και αντανάκλωσε επιπλέον, όσον αφορά τις διατάξεις περί ελέγχου, την οριστικοποίηση των λοιπών νομοθετικών πρωτοβουλιών για το άνοιγμα της αγοράς στην πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα.
15. Η συμβιβαστική λύση που αποτυπώνεται στη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση περιλαμβάνει τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

α) Διάκριση μεταξύ της πρόσβασης αλλοδαπών εταιρειών στην αγορά μισθωμένων οχημάτων και της πρόσβασης εταιρειών εγκατεστημένων στο κράτος μέλος

16. Η ισχύουσα οδηγία και η πρόταση της Επιτροπής παρέχουν κατ' ουσίαν το ίδιο δικαίωμα μίσθωσης οχημάτων σε εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στο κράτος μέλος που επιβάλλει τις ρυθμίσεις (άρθρο 3) με τις εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος από εκείνο που επιβάλλει τις ρυθμίσεις (άρθρο 2). Ωστόσο, τόσο το Κοινοβούλιο (τροπολογίες 3, 4 και 9) όσο και το Συμβούλιο τάχθηκαν υπέρ της διαφοροποίησης των περιπτώσεων αυτών. Σε περίπτωση που η εταιρεία είναι εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος και το μισθωμένο όχημα είναι δεόντως καταχωρισμένο σε οποιοδήποτε κράτος μέλος, η πρόσβαση στην αγορά δεν θα πρέπει να περιορίζεται από κράτος μέλος στο οποίο η εταιρεία δεν είναι εγκατεστημένη. Αυτό θα πρέπει επίσης να αποτελεί το σημείο εκκίνησης για την περίπτωση εταιρείας εγκατεστημένης στο κράτος μέλος· ωστόσο, για τη χρήση από την εταιρεία οχημάτων καταχωρισμένων σε άλλο κράτος μέλος, το κράτος μέλος εγκατάστασης θα πρέπει να έχει στη διάθεσή του ορισμένα μέτρα διασφάλισης που να επιτρέπουν τον περιορισμό.

β) Δυνατότητες περιορισμού της πρόσβασης σε μισθωμένα οχήματα για εταιρείες εγκατεστημένες στο κράτος μέλος

17. Λαμβάνοντας υπόψη τη συμφωνία αυτή για τη διάκριση μεταξύ των περιπτώσεων, οι διαπραγματεύσεις επικεντρώθηκαν στο πεδίο εφαρμογής των διασφαλίσεων για τον περιορισμό της πρόσβασης σε μισθωμένα οχήματα προκειμένου να αποφευχθούν φορολογικές στρεβλώσεις (τροπολογίες 4 και 11 του Κοινοβουλίου· Γενική προσέγγιση του Συμβουλίου, άρθρο 3 παράγραφος 2 της τροποποιημένης οδηγίας).
18. Οι θέσεις των θεσμικών οργάνων συνέκλιναν όσον αφορά συμβιβασμό σχετικά με τη δυνατότητα περιορισμού της διάρκειας της σύμβασης μίσθωσης οχήματος καταχωρισμένου σε άλλο κράτος μέλος. Ο συμβιβασμός διασφαλίζει ότι, σε περίπτωση μέτρων που λαμβάνονται από κράτος μέλος, η σύμβαση μίσθωσης μπορεί πάντοτε να καλύπτει τουλάχιστον δύο συνεχόμενους μήνες ανά ημερολογιακό έτος. Υπάρχει η δυνατότητα να απαιτείται η σύμβαση να μην υπερβαίνει τις 30 ημέρες, εάν η απαίτηση αυτή απορρέει από τους κανόνες καταχώρισης των οχημάτων των κρατών μελών.
19. Όσον αφορά τη δυνατότητα περιορισμού του ποσοστού των οχημάτων που έχουν καταχωρισθεί σε άλλο κράτος μέλος σε σχέση με τον εγχώριο στόλο που εκτελεί οδικές μεταφορές, αμφότερα τα θεσμικά όργανα τάχθηκαν υπέρ ενός εγγυημένου ελάχιστου μεριδίου 25 %. Το συμφωνηθέν κείμενο προσθέτει τεχνικές λεπτομέρειες στην τροπολογία του Κοινοβουλίου.

20. Τέλος, χρειάστηκε να βρεθεί λύση όσον αφορά τους προαιρετικούς περιορισμούς για τη χρήση μισθωμένων οχημάτων σε μεταφορές για ίδιο λογαριασμό (τροπολογίες 28 και 34 του Κοινοβουλίου· Γενική προσέγγιση του Συμβουλίου, άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της τροποποιημένης οδηγίας). Η θέση του Κοινοβουλίου ήταν ευρύτερη υπό την έννοια ότι ο περιορισμός θα ίσχυε και για τα οχήματα που έχουν καταχωρισθεί στο κράτος μέλος στο οποίο είναι καταχωρισμένη η εταιρεία· επίσης, η θέση του Συμβουλίου ήταν ευρύτερη υπό την έννοια ότι δεν εισήγαγε διάκριση ανάλογα με το βάρος του οχήματος. Η Επιτροπή ήταν πρόθυμη να αποδεχθεί διασφάλιση προσαρμοσμένη στη λογική των υπόλοιπων διασφαλίσεων, αλλά επέμεινε στην κατάργηση ενός κανόνα που επιτρέπει την απαλλαγή των μεταφορών για ίδιο λογαριασμό γενικά. Τέλος, το Κοινοβούλιο αποδέχθηκε τη θέση του Συμβουλίου σχετικά με το θέμα αυτό.

γ) Παρακολούθηση και αξιολόγηση

21. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ισχύοντες κανόνες δεν παρέχουν καμία ελευθερία μίσθωσης οχήματος που δεν είναι καταχωρισμένο στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η εταιρεία, το ζήτημα της παρακολούθησης και του ελέγχου της χρήσης μισθωμένων οχημάτων, ιδίως στο πλαίσιο των υφιστάμενων περιορισμών της αγοράς για τις ενδομεταφορές⁶, είχε μεγάλη σημασία για τον συμβιβασμό.
22. Η θέση του Κοινοβουλίου περιείχε ένα αυστηρό πλαίσιο ελέγχου (τροπολογίες 5 και 12), το οποίο διέφερε από τη θέση του Συμβουλίου κυρίως όσον αφορά τη χρήση διαύλων συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών. Ο συμβιβασμός συνίστατο στην ευθυγράμμιση του μηχανισμού συνεργασίας, με πιο περιγραφικό τρόπο απ' ό,τι στη θέση του Συμβουλίου, με τους κανόνες συνεργασίας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, τον οποίο είχε εκσυγχρονίσει η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα. Προκειμένου να αποφευχθεί ο δυσανάλογος διοικητικός φόρτος, το Κοινοβούλιο δέχθηκε ότι οι πληροφορίες σχετικά με τα μισθωμένα οχήματα δεν χρειάζεται να κοινοποιούνται κάθε φορά που ένα όχημα μισθώνεται, εφόσον οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες και προσβάσιμες στο κράτος μέλος που διενεργεί τους ελέγχους κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων (νέα άρθρα 3α και 5β).

⁶ Βλέπε άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009.

δ) Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο και αποτίμηση της πολιτικής

23. Ο συμβιβασμός προβλέπει προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο (άρθρο 2 της τροποποιητικής οδηγίας), η οποία θα προσεγγίζει χρονικά την εφαρμογή των νέων διατάξεων ελέγχου της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η οποία αναμένεται να εφαρμοστεί έως τον Αύγουστο του 2023.
24. Η υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της οδηγίας (τροπολογίες 7 και 13 του Κοινοβουλίου, νέο άρθρο 5α της τροποποιημένης οδηγίας) αναθεωρήθηκαν, με σύγκλιση των θέσεων όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα και τα αναμενόμενα θέματα της έκθεσης.

B. Άλλα στοιχεία της θέσης του Συμβουλίου

25. Το Συμβούλιο δέχθηκε τις αναδιατυπωμένες τροπολογίες του Κοινοβουλίου (αιτιολογικές σκέψεις 2 και 4, από τις τροπολογίες 1 και 6 του Κοινοβουλίου). Τα ακόλουθα άλλα στοιχεία, που προστέθηκαν από το Συμβούλιο στην πρόταση της Επιτροπής, εισήχθησαν στο τελικό κείμενο της θέσης του Συμβουλίου:
- μια αιτιολογική σκέψη (αιτιολογική σκέψη 8) και συναφή μέρη του άρθρου 3 παράγραφος 2 αναφέρονται σε μέσα ελέγχου σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος έχει περιορίσει τη διάρκεια σύμβασης μίσθωσης που συνάπτεται από εταιρείες εγκατεστημένες στο έδαφός του·
 - σύμφωνα με άλλες πρόσφατες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ⁷, τα κράτη μέλη πρέπει να δέχονται την υποβολή σε ηλεκτρονική μορφή εγγράφων που οφείλει να φυλάσσει ο οδηγός επί του οχήματος (αιτιολογική σκέψη 6, άρθρο 2 παράγραφος 2 της τροποποιημένης οδηγίας).

⁷ Βλ., για παράδειγμα, άρθρο 8 παράγραφος 4α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2020/1056.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

26. Στη θέση του Συμβουλίου επαναλαμβάνονται οι κύριοι στόχοι της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και απηχείται πλήρως ο συμβιβασμός που επιτεύχθηκε κατά τις άτυπες διαπραγματεύσεις μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
27. Ο εν λόγω συμβιβασμός επιβεβαιώθηκε με επιστολή της προέδρου της Επιτροπής TRAN του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προς την Προεδρία, με ημερομηνία 16 Νοεμβρίου 2021. Στη συνέχεια εγκρίθηκε από το Συμβούλιο (Περιβάλλον) στις 20 Δεκεμβρίου 2021, ως θέση σε πρώτη ανάγνωση.
-