



Brüsszel, 2018. május 17.
(OR. en)

8387/18

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0113 (COD)**

**TRANS 166
CODEC 640**

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész) / a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 5903/2/18 REV 2 TRANS 55 CODEC 148
Biz. dok. sz.:	ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2017 májusában terjesztette elő a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról szóló irányelvre („a bérelt járművekről szóló irányelv”) vonatkozó javaslatot. A javaslat az „Európa mozgásban” elnevezésű mobilitási csomag részét képezi, és azokhoz az új szabályokhoz is kapcsolódik, amelyek a szakma gyakorlására és a fuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkoznak.

A 2006/1/EK irányelv a korábbi szabályokat kodifikálta, és meghatározta a piacnyitás minimális szintjét a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatára vonatkozóan. Ezen irányelv értelmében a tagállamoknak lehetővé kell tenniük a vállalkozásaik számára, hogy a tulajdonukban álló járművekre vonatkozó feltételekkel azonos feltételek mellett használhassanak bérelt járműveket a tagállamok közötti közúti áru fuvarozás céljára, feltéve hogy a bérelt járműveket az adott ország jogszabályainak megfelelően vették nyilvántartásba, illetve helyezték forgalomba.

Az irányelv azonban:

- lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy korlátozzák a hat tonna össztömegűnél nehezebb bérelt tehergépjárművek saját számlás áruszállítás céljára történő használatát;
- korlátozza az olyan járművek használatát, amelyeket egy, a járművet bérlő vállalkozás letelepedése szerinti tagállamtól eltérő tagállamban vesznek bérbe.

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 Uniószerthe egyenlő hozzáférést biztosít a fuvarozók számára a bérelt járművek piacához.

Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT) nevezte ki előadónak. A TRAN bizottság 2018. január 23-án megvitatta a jelentéstervezetet, és várhatóan 2018. május 24-én szavaz arról.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2017. december 6-án, a Régiók Európai Bizottsága pedig 2018. február 1-jén nyilvánított véleményt.

II. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA

A Bizottság a szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. júniusi ülésén ismertette a 2006/1/EK irányelv módosítására irányuló javaslatát és az azt kísérő hatásvizsgálatot. A javaslatról folytatott első véleménycserét, valamint a hatásvizsgálat tanulmányozását követően a szárazföldi közlekedési munkacsoport megkezdte a javaslat cikkenkénti vizsgálatát.

A szárazföldi közlekedési munkacsoport több alkalommal is megvitatta a javaslatot, nevezetesen 2017. július 7-én, október 11-én és november 6-án, valamint 2018. február 26-án, március 20-án és április 24-én. Az elnökség kompromisszumos szövegét e feljegyzés melléklete tartalmazza.

III. FŐBB KÉRDÉSEK

i. Az adóbevételek csökkenése

A Tanácsban folytatott tárgyalások során az egyik legfontosabb kérdést az jelentette, hogy egyes tagállamok szerint fennáll a gépjárműadókból származó bevételek csökkenésének veszélye. Az eredeti bizottsági javaslat értelmében a tagállamok továbbra is korlátozhatnák a járművet bérlő vállalkozás letelepedése szerinti tagállamtól eltérő tagállamban bérbe vett járművek használatát, ugyanakkor azt egy legalább négyhónapos időszakban lehetővé kell tenniük. Egy ilyen időszak meghatározásával lehetővé válna a fuvarozó társaságok számára, hogy kielégítsék a csúcsidőszakokban jelentkező vagy szezonális keresletet, illetve helyettesítsék a meghibásodott járműveiket. Mivel azonban a járműadók mértéke országonként igen eltérő az EU-ban, egyes tagállamok aggályosnak tartják annak lehetőségét, hogy a bérelt járművek hónapokig közlekedhessenek a területükön anélkül, hogy regisztrációs adót kellene utánuk fizetni.

E kérdés rendezése érdekében az elnökség olyan rendelkezéseket javasol, melyek értelmében:

- a tagállamok a területükre vonatkozóan egy adott naptári évben 30 egymást követő napra korlátozhatják a fuvarozó társaságok által kötött járműbérleti szerződések időtartamát;
- a tagállamok a területükre vonatkozóan felső korlátot állapíthatnak meg az egyes vállalkozások tulajdonában lévő gépjármű-flotta és az általuk bérelt gépjármű-flotta közötti arányra vonatkozóan (ennek legalább 25 %-nak kell lennie);
- az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv átültetési határidejétől számított 5 év elteltével benyújtandó jelentésében a Bizottságnak értékelnie kell többek között azt, hogy az irányelv végrehajtása milyen hatást gyakorolt az adóbevételekre.

Egyes tagállamok megtartanák az eredeti bizottsági javaslat szerinti 2. cikk (1a) bekezdését, amely lehetővé teszi a teljes járműbérleti időszak évi négy hónapra való ideiglenes korlátozását azokban az esetekben, amikor a jármű nem a vállalkozás letelepedése szerinti tagállamban van nyilvántartásba véve. Ez a bekezdés az észt elnökség során törlésre került a kompromisszumos szövegből, és ezen a bolgár elnökség sem változtatott, mivel a törlést a tagállamok többsége és a Bizottság egyaránt támogatja.

Úgy tűnik, hogy az elnökségi kompromisszumos szöveg a tagállamok többsége számára elfogadható. A szöveg ugyanis különbséget tesz aközött, amikor egy tagállam a valamely másik tagállamban letelepedett vállalkozások számára teszi lehetővé a bérelt járműveknek a területén való használatát (a 2. cikk (1) bekezdésének a) pontja), és aközött, amikor egy tagállam azt teszi lehetővé, hogy a területén letelepedett vállalkozások olyan bérelt járműveket használjanak, amelyeket egy másik tagállam jogszabályaival összhangban vettek nyilvántartásba, illetve helyeztek forgalomba (a 3. cikk (2) bekezdése).

ii. Saját számlás műveletek

Az új irányelv értelmében a tagállamok már nem korlátozhatnák a hat tonna össztömegűnél nehezebb bérelt járművek saját számlás áruszállítás céljára történő használatát. A tagállamok nagy többsége már most sem alkalmazza ezt a derogációt, ezért az elnökségi kompromisszumos javaslat e tekintetben azonos a bizottsági javaslattal.

iii. Az illegális kabotázs megelőzése és az információcsere

Több delegáció is aggályosnak tartja a bérelt járművek kabotázműveletekben való használatának várható növekedését. A jogszabályok betartatása és az illegális kabotázs megelőzése érdekében az elnökség egy, az 1071/2009/EK rendeletbe beépítendő változtatásokat tükröző olyan preambulumbekendést illesztett a szövegbe, amelynek értelmében a fuvarozóknak tájékoztatniuk kell a letelepedésük szerinti tagállam hatóságait a rendelkezésükre álló valamennyi jármű rendszámtáblájáról annak érdekében, hogy ezeket az adatokat be lehessen vezetni a nemzeti elektronikus nyilvántartásba.

IV. KONKLÚZIÓ

A fentiek alapján felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy hagyja jóvá az elnökség által készített, e feljegyzés mellékletében szereplő kompromisszumos szöveget annak érdekében, hogy arról sikerüljön általános megközelítést elfogadni a TTE Tanács 2018. június 7-i ülésén.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti áru fuvarozásra történő használatáról szóló
2006/1/EK irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv³ a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti áru fuvarozásra történő használatára vonatkozó minimális szintű piacnyitásról rendelkezik.

¹ HL C, [...]., [...]., [...]. o.

² HL C, [...]., [...]., [...]. o.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. január 18-i 2006/1/EK irányelve a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti áru fuvarozásra történő használatáról (kodifikált változat) (HL L 33., 2006.2.4., 82. o.).

- (2) A bérelt járművek használata csökkentheti a saját számlára vagy az ellenszolgáltatás fejében fuvarozó vállalkozások költségeit, ugyanakkor pedig növeli működésük rugalmasságát. Így hozzájárulhat az érintett vállalkozások termelékenységének és versenyképességének fokozásához. Továbbá, mivel a bérelt járművek általában újabbak, mint egy átlagos flotta járművei, ezért biztonságosabbak is és kevésbé szennyezőek.
- (3) A 2006/1/EK irányelv nem teszi lehetővé a vállalkozások számára, hogy teljes mértékben élvezzék a bérelt járművek használatából származó előnyöket. Az irányelv megengedi a tagállamoknak, hogy korlátozzák **a területükön letelepedett** vállalkozásaikat a hat tonna össztömegűnél nehezebb bérelt járművek saját számlás áruszállítás céljára történő használatában. A tagállamok számára nem írja elő továbbá, hogy engedélyezzék területükön a bérelt járművek használatát abban az esetben, ha a járművet az azt bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállam jogszabályaival összhangban vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba.
- (4) Annak érdekében, hogy a vállalkozások képesek legyenek nagyobb mértékben részesülni a bérelt járművek használatából származó előnyökből, lehetővé kell tenni a számukra, hogy nem csak a letelepedésük helye szerinti, hanem bármely tagállamban bérelt járműveket használhassanak. Ez különösen a rövid távú, szezonális vagy átmeneti keresleti csúcsok kiszolgálását vagy a hibás, illetve sérült járművek pótlását könnyítené meg számukra.
- (4a) A tagállamok számára nem szabad lehetővé tenni, hogy korlátozzák a területükön az egy másik tagállam területén letelepedett vállalkozás által bérelt jármű használatát, feltéve, hogy a járművet valamely tagállam jogszabályainak megfelelően vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba, illetve – amennyiben olyan járműről van szó, amelyhez szükség van az 1072/2009/EK rendelet szerinti közösségi engedély hitelesített másolatára –, használatát a vállalkozás letelepedése szerinti tagállam a közösségi engedély hitelesített másolata formájában engedélyezte.**

- (5) A közúti szállítás adóztatása még mindig jelentős eltéréseket mutat az Unión belül. Ezért az adórendszerek torzulásának megelőzése érdekében indokolt fenntartani bizonyos korlátozásokat, amelyek közvetetten szintén hatást gyakorolnak a járműköleszönszési szolgáltatások nyújtásának szabadságára. Következésképpen a tagállamok számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy korlátozzák azt az időtartamot, **amely alatt a területükön letelepedett vállalkozások használhatnak egy olyan béreltjárművet, amelyet egy másik tagállamban vettek nyilvántartásba vagy helyeztek forgalomba. Továbbá lehetővé kell tenni számukra, hogy korlátozzák a területükön letelepedett vállalkozások által bérelhető ilyen járművek számát.**
- (5a) **Annak érdekében, hogy javítsák az azokra a bérelt járművekre vonatkozó korlátozás érvényesülését, amelyeket a járművet bérlő vállalkozás letelepedése szerinti tagállamtól eltérő tagállam jogszabályainak megfelelően vettek nyilvántartásba vagy helyeztek forgalomba, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy előírják, hogy a bérleti szerződés időtartama nem haladhatja meg a szóban forgó jármű használatára engedélyezett időtartamot. Ezen túlmenően az 1072/2009/EK rendelettel összhangban kiadott közösségi engedély hitelesített másolatainak érvényességét a bérleti szerződés időtartamának megfelelő időszakra lehet korlátozni. Ezenkívül a hitelesített másolatokon fel lehet tüntetni a bérelt jármű nyilvántartási számát.**
- (5b) **A bérelt járművek közlekedése nem akadályozhatja a fuvarozók által a letelepedés szerinti tagállamtól eltérő tagállamban végzett műveletek jogszerűségének ellenőrzését. A fuvarozóknak az 1071/2009/EK rendelettel összhangban tájékoztatniuk kell a letelepedésük szerinti tagállam hatóságait a rendelkezésükre álló valamennyi jármű rendszámablájáról annak érdekében, hogy ezeket az adatokat be lehessen vezetni a nemzeti elektronikus nyilvántartásba.□Az említett rendelet rendelkezik a nemzeti elektronikus nyilvántartásokban tárolt adatok más tagállamok hatóságai számára való hozzáférhetőségéről; a nemzeti elektronikus nyilvántartásoknak lehetővé kell tenniük a célzott keresést a letelepedés helye szerinti tagállam által kiadott rendszámablától eltérő rendszámablával közlekedő járművek tekintetében.**
- * Megjegyzés: Hivatkozás az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkére, figyelembe véve a rögzítendő adatok körének a Bizottság által javasolt bővítését.**

- (6) A saját számlás fuvarozás hatékonyabb megvalósításának lehetővé tétele érdekében a tagállamok számára a továbbiakban nem engedhető meg, hogy korlátozzák bérelt járművek ilyen célokra történő igénybe vételének lehetőségét.
- (7) Ezen irányelv végrehajtását és hatásait a Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie és egy jelentésben dokumentálnia kell. **A jelentésben kiemelt figyelmet kell fordítani arra, hogy ezen irányelv eredményeként nagyobb arányban használtak-e régebbi vagy bizonyos típusú járműveket, és ez hatással volt-e a közúti biztonságra, illetve hogy az irányelv alkalmazása nehézségekkel járt-e a – többek között a kabotázsra vonatkozó – szabályok betartatása terén.** Az e területen végrehajtandó bármely jövőbeli lépést e jelentés fényében kell megvizsgálni.
- (8) Mivel ezen irányelv céljait a tagállamok önmagukban nem tudják kielégítően megvalósítani a közúti szállítás és az ezen irányelv által kezelni kívánt kérdések határokon átnyúló jellege miatt, az Unió szintjén azonban e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvének megfelelően. Az arányosság elvének megfelelően az irányelv nem lépi túl az említett célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (9) A 2006/1/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2006/1/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Minden tagállam engedélyezi területén a más tagállam területén letelepedett vállalkozás által bérelt jármű használatát, feltéve hogy:”;

ii. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a járművet **valamely** tagállam jogszabályainak megfelelően vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba, **illetve – amennyiben olyan járműről van szó, amelyhez szükség van az 1072/2009/EK rendelet szerinti közösségi engedély hitelesített másolatára –, használatát a vállalkozás letelepedése szerinti tagállam engedélyezte.**”.

2. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

- (1) A tagállamok megteszik az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy a **területükön letelepedett**vállalkozások számára – amennyiben e vállalkozások teljesítik a 2. cikkben előírt feltételeket – a tulajdonukban lévő járművekre vonatkozó feltételekkel azonos feltételek mellett biztosítsák a bérelt járművek közúti árufuvarozás céljára történő használatát.
- (2) **Ha a bérelt járművet egy másik tagállam jogszabályainak megfelelően vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba, a vállalkozás letelepedése szerinti tagállam:**
 - a) **korlátozhatja a területén a bérelt jármű használati idejét, feltéve, hogy engedélyezi a bérelt jármű ugyanazon vállalkozás általi, egy adott naptári évben 30 egymást követő napon keresztül történő használatát; ez esetben elő lehet írni, hogy a bérleti szerződés időtartama ne lehessen hosszabb, mint a tagállam által megszabott határidő;**
 - b) **korlátozhatja az egyes vállalkozások által használható bérelt járművek számát, feltéve, hogy engedélyezi egy minimális számú jármű használatát. E minimális számnak legalább a bérelt jármű használatának engedélyezése iránti kérelmet megelőző év december 31-én a vállalkozás tulajdonában lévő tehergépjármű-flotta 25 %-t kell kitennie. Abban az esetben, ha a vállalkozás tulajdonában lévő járműflotta egy járműnél több, de négyenél kevesebb járműből áll, akkor legalább egy bérelt jármű használatát lehetővé kell tenni számára.”**

3. Az irányelv a következő 5a. cikkel egészül ki:

„5a. cikk

Legkésőbb [OP: please insert the date calculated 5 years after the deadline for transposition of the Directive]-ig a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól. A jelentés tájékoztatást tartalmaz az olyan járművek használatáról, amelyeket a járműveket bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban béreltek. **A jelentésbe bele kell foglalni a közúti biztonságra, az adóbevételekre, valamint az 1072/2009/EK rendelet szerinti kábótázsra vonatkozó szabályok betartatására gyakorolt hatásokat.** E jelentés alapján a Bizottság megvizsgálja, hogy szükséges-e további intézkedésekre javaslatot tennie.”

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [OP: please insert the date calculated 18 months following the entry into force]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről a Tanács részéről
az elnök az elnök
