



Βρυξέλλες, 12 Ιανουαρίου 2022  
(OR. en)

5271/22

**Διοργανικός φάκελος:**  
**2017/0113 (COD)**

**TRANS 17**  
**CODEC 35**

#### **ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ**

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Αποστολέας:              | Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Ημερομηνία<br>Παραλαβής: | 12 Ιανουαρίου 2022                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Αποδέκτης:               | κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:      | COM(2022) 14 final                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Θέμα:                    | ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη θέση του Συμβουλίου για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2006/1/EK για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές |

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2022) 14 final.

συνημμ.: COM(2022) 14 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 12.1.2022  
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ  
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της  
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

**σχετικά με τη**

**θέση του Συμβουλίου για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του  
Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2006/1/EK για τη χρησιμοποίηση  
μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές**

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ  
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της  
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

**σχετικά με τη**

**θέση του Συμβουλίου για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του  
Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2006/1/EK για τη χρησιμοποίηση  
μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές**

**1. Ιστορικό**

|                                                                                                                               |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο [έγγραφο COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD]: | 6 Ιουνίου 2017      |
| Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής:                                                  | 6 Δεκεμβρίου 2017   |
| Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών:                                                             | 1 Φεβρουαρίου 2018  |
| Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση:                                                | 15 Ιανουαρίου 2019  |
| Ημερομηνία διαβίβασης της τροποποιημένης πρότασης:                                                                            | 22 Φεβρουαρίου 2019 |
| Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Συμβουλίου:                                                                               | 20 Δεκεμβρίου 2021  |

**2. Στόχος της πρότασης της Επιτροπής**

Η χρησιμοποίηση μισθωμένων φορτηγών οχημάτων (αντί οχημάτων που ανήκουν στις επιχειρήσεις) μπορεί να βελτιώσει την κατανομή των πόρων (π.χ. δεν χρειάζεται να δεσμεύεται κεφάλαιο σε όχημα που υποχρησιμοποιείται) και να αυξήσει την ευελιξία και την παραγωγικότητα των επιχειρήσεων. Στόχος της πρότασης είναι να προωθήσει τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων με την κατάργηση των δυνατοτήτων (ή ορισμένων από αυτές) των κρατών μελών να περιορίζουν τη χρησιμοποίησή τους δυνάμει της οδηγίας 2006/1/EK<sup>1</sup>.

Τα κράτη μέλη μπορούν επί του παρόντος να περιορίζουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων άνω των 6 τόνων που χρησιμοποιούνται για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό·

<sup>1</sup> Οδηγία 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2006, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 33 της 4.2.2006, σ. 82).

μπορούν επίσης να περιορίζουν, στο έδαφός τους, τη χρησιμοποίηση οχημάτων τα οποία έχει μισθώσει μια επιχείρηση εκτός της χώρας εγκατάστασής της. Δεδομένου ότι η χρησιμοποίηση τέτοιων οχημάτων επιτρέπεται σε ορισμένα κράτη μέλη αλλά όχι σε άλλα, υπάρχει ένα νομικό συνονθύλευμα στην ΕΕ, το οποίο δημιουργεί ανασφάλεια δικαίου. Ένας από τους στόχους της πρότασης ήταν να διασφαλίσει ασφάλεια δικαίου για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ. Ένας άλλος στόχος ήταν να επιτραπεί η χρησιμοποίηση οχημάτων τα οποία είναι μισθωμένα (και έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας) σε άλλο κράτος μέλος, ιδίως για να καλύπτονται βραχυπρόθεσμες, εποχιακές ή προσωρινές κορυφώσεις της ζήτησης ή για να αντικαθίστανται οχήματα ελαττωματικά ή με βλάβη.

### 3. Παρατηρήσεις σχετικά με τη θέση του Συμβουλίου

#### 3.1. Ελάχιστη περίοδος μίσθωσης

Το πλέον επίμαχο ζήτημα για τους συννομοθέτες αφορούσε το ελάχιστο χρονικό διάστημα κατά το οποίο τα κράτη μέλη πρέπει να επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων με ξένη πινακίδα κυκλοφορίας από επιχειρήσεις που έχουν συσταθεί βάσει της νομοθεσίας τους. Η θέση του Συμβουλίου βασίζεται σε μια διττή λύση η οποία συνδέει την ελάχιστη περίοδο μίσθωσης με τους εθνικούς κανόνες σχετικά με την άδεια κυκλοφορίας μισθωμένων οχημάτων. Τα κράτη μέλη θα είναι ελεύθερα είτε να επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων με ξένες πινακίδες κυκλοφορίας μόνον επί 30 συνεχόμενες ημέρες (για τα κράτη μέλη όπου απαιτείται ταξινόμηση μετά από 30 ημέρες ή λιγότερο) είτε να επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση των εν λόγω οχημάτων επί 2 μήνες (για τα κράτη μέλη με πιο «γενναιόδωρους» κανόνες ταξινόμησης). Εφόσον ένα κράτος μέλος το επιθυμεί, θα ήταν επίσης δυνατόν να υπάρξει πλήρης ελευθέρωση (καμία απαίτηση ταξινόμησης για τα αλλοδαπά οχήματα που χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις του κράτους μέλους). Το Συμβούλιο έχει επίσης θεσπίσει κανόνες οι οποίοι υποχρεώνουν τις εταιρείες μεταφορών να ταξινομούν τα μισθωμένα οχήματα, καθώς και όσα έχουν μισθωθεί σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος εγκατάστασης, στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών.

Η Επιτροπή μπορεί να συμφωνήσει με αυτή τη συμβιβαστική λύση δεδομένου ότι αποτυπώνει τον στόχο της πρότασης της Επιτροπής να παράσχει μεγαλύτερη ευελιξία στην αγορά μισθωμένων οχημάτων σε σχέση με την ισχύουσα οδηγία. Τα κράτη μέλη μπορούν πλέον να θεσπίσουν περιορισμούς μόνο για τις δικές τους επιχειρήσεις, ενώ η ισχύουσα οδηγία τους επιτρέπει να θεσπίσουν περιορισμούς στη μίσθωση οχημάτων για αλλοδαπές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με την ισχύουσα οδηγία, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν την άμεση εγγώρια ταξινόμηση μισθωμένων οχημάτων με ξένη πινακίδα κυκλοφορίας. Σύμφωνα με τη θέση του Συμβουλίου, θα υπάρχει πλέον ελάχιστη περίοδος χρησιμοποίησης (30 ημέρες), την οποία θα πρέπει να χορηγούν όλα τα κράτη μέλη, και κατά την οποία δεν μπορούν να ζητήσουν εθνική ταξινόμηση των εν λόγω οχημάτων (η οποία είναι δαπανηρή και επαχθής για τις επιχειρήσεις). Οι διατάξεις σχετικά με τις υποχρεώσεις των εταιρειών μεταφορών να ταξινομούν μισθωμένα οχήματα στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα είναι επίσης αποδεκτές διότι επιτρέπουν καλύτερο έλεγχο των οχημάτων αυτών από τις εθνικές αρχές.

Δεδομένου ότι η ανανεωμένη οδηγία είναι πιθανό να αυξήσει τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων και ότι τα εν λόγω οχήματα είναι συχνά νεότερα και φιλικότερα προς το περιβάλλον, η λύση αυτή είναι επίσης επωφελής για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα.

### 3.2. Περιορισμός της δυνατότητας μίσθωσης στο 25 % των οχημάτων «στη διάθεση» της επιχείρησης

Όσον αφορά το ελάχιστο όριο σχετικά με τον στόλο οχημάτων μιας επιχείρησης, κάτω από το οποίο το κράτος μέλος εγκατάστασης της επιχείρησης δεν μπορεί να περιορίσει τη χρησιμοποίηση οχημάτων μισθωμένων και ταξινομημένων σε άλλο κράτος μέλος, το κείμενο του Συμβουλίου το ορίζει ως εξής:

*«25 % του στόλου φορτηγών οχημάτων που βρίσκεται **στη διάθεση** της επιχείρησης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 είτε την 31η Δεκεμβρίου του έτους που προηγείται της χρήσης του μισθωμένου οχήματος είτε την ημέρα κατά την οποία η επιχείρηση αρχίζει να χρησιμοποιεί το μισθωμένο όχημα, όπως καθορίζεται από το κράτος μέλος.»*

Ωστόσο, το Συμβούλιο δεν θέλησε να συμπεριλάβει οχήματα που βρίσκονται στη διάθεση επιχείρησης και τα οποία έχουν μισθωθεί (και είναι ταξινομημένα) στο εξωτερικό. Έτσι, για παράδειγμα, εάν η επιχείρηση είναι εγκατεστημένη σε κράτος μέλος που κάνει πλήρη χρήση αυτού του περιορισμού, και έχει στη διάθεσή της 120 οχήματα, εκ των οποίων τα 20 είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος, τότε μπορεί να μισθώσει μόνο 5 επιπλέον οχήματα σε άλλο κράτος μέλος, για να φτάσει συνολικά τα 25 τέτοια οχήματα ( $25\% \text{ των } 120 - 20 = 25$ ), αντί για 10 επιπλέον τέτοια οχήματα ( $25\% \text{ των } 120 = 30$ ).

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί τη θέση του Συμβουλίου. Η έννοια «στη διάθεση» είναι παγιωμένη (πρβλ. άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο δ) σημείο iii) και άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009<sup>2</sup>) και δεν μπορεί να υπάρξει παρανόηση με τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να υπάρξει παρανόηση στη φράση «οχήματα που ανήκουν σε επιχείρηση». Πολλά φορτηγά είναι μισθωμένα: οι μισθωτές έχουν την οικονομική κυριότητα, ωστόσο ο εκμισθωτής διατηρεί τη νόμιμη κυριότητα και, ως εκ τούτου, δεν είναι σαφές πώς θα πρέπει να νοείται η «κυριότητα». Η έννοια «οχήματα που βρίσκονται στη διάθεση μιας επιχείρησης» είναι φυσικά ευρύτερη από εκείνη «οχήματα που ανήκουν σε μια επιχείρηση», καθώς περιλαμβάνει επίσης όλα τα οχήματα που μια επιχείρηση κατέχει βάσει σύμβασης αγοράς με δόσεις, βάσει σύμβασης μίσθωσης ή βάσει χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) και όχι μόνο τα οχήματα που της ανήκουν κατά πλήρη κυριότητα. Ως εκ τούτου, η εν λόγω έννοια επιτρέπει μεγαλύτερο αριθμό μισθωμένων οχημάτων και αυξάνει την ευελιξία για τις εταιρείες μεταφορών, γεγονός που θα αποτελούσε ένα ακόμη επιχείρημα υπέρ αυτής.

### 3.3. Υπηρεσίες για ίδιο λογαριασμό

Η θέση του Συμβουλίου επιτρέπει στα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό μόνο στην περίπτωση οχημάτων ταξινομημένων σε άλλο κράτος μέλος, ανεξάρτητα από το βάρος του οχήματος.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί αυτή τη λύση διότι θα αποκλείσει τους περιορισμούς σχετικά με τις εγχώριες επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν εγχώρια μισθωμένα οχήματα για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Οι εν λόγω περιορισμοί είναι δυνατοί βάσει της ισχύουσας οδηγίας. Ένα από τα κύρια σημεία της πρότασης της Επιτροπής ήταν να διαγραφεί αυτή η πολύ περιοριστική διάταξη η οποία δεν σχετίζεται με τις ανάγκες της αγοράς. Η Επιτροπή

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009).

μπορεί να αποδεχθεί τη λύση του Συμβουλίου, η οποία επιτρέπει περιορισμούς μόνο για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό που εκτελούνται με οχήματα με ξένες πινακίδες κυκλοφορίας. Ο περιορισμός αυτός μπορεί να δικαιολογηθεί διότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να ασκούν έλεγχο στα εν λόγω οχήματα, δεδομένου ότι δεν είναι εγγεγραμμένα στα εθνικά μητρώα επιχειρήσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών (τα οποία περιλαμβάνουν μόνον επαγγελματικές εταιρείες μεταφορών και όχι μεταφορείς για ίδιο λογαριασμό). Για τα εγχώρια οχήματα που εκτελούν μεταφορές για ίδιο λογαριασμό τέτοιος έλεγχος είναι δυνατός δεδομένου ότι αυτά πρέπει να ταξινομούνται σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες ταξινόμησης οι οποίοι ισχύουν για όλα τα οχήματα.

#### **4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Η θέση του Συμβουλίου είναι αποδεκτή από την Επιτροπή. Αποτυπώνει τους στόχους της πρότασης της Επιτροπής και θα αυξήσει σημαντικά την ευελιξία των επιχειρήσεων να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη ή να τα χρησιμοποιούν για ίδιο λογαριασμό. Ως εκ τούτου, αποτελεί σημαντικό βήμα για την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Δεδομένου ότι η αναθεωρημένη νομοθεσία είναι πιθανό να αυξήσει τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, και τα εν λόγω οχήματα είναι συχνά νεότερα και φιλικότερα προς το περιβάλλον, η λύση αυτή είναι επίσης επωφελής για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.