



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2022. január 12.
(OR. en)

5271/22

Intézményközi referenciaszám:
2017/0113(COD)

TRANS 17
CODEC 35

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2022. január 12.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 14 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti áru fuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 14 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2022) 14 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2022.1.12.
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

**a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra történő használatáról
szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv
elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról**

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

**a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra történő használatáról
szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv
elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról**

1. Előzmények

A javaslat Európai Parlament, illetve Tanács számára történő megküldésének időpontja (COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD dokumentum):	2017. június 6.
Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének időpontja:	2017. december 6.
A Régiók Európai Bizottsága véleményének időpontja:	2018. február 1.
Az Európai Parlament álláspontjának időpontja (első olvasat):	2019. január 15.
A módosított javaslat megküldésének időpontja:	2019. február 22.
A Tanács álláspontja elfogadásának időpontja:	2021. december 20.

2. A Bizottság javaslatának célja

A bérelt tehergépjárművek használata (a vállalkozások tulajdonában lévő járművek helyett) javíthatja a források elosztását (pl. nincs szükség nem teljesen kihasznált járműben lekötött tőkére), és növelheti a vállalkozások rugalmasságát és jövedelmezőségét. A javaslat célja a bérelt járművek használatának előmozdítása azáltal, hogy megszüntetik a tagállamok (bizonyos) lehetőségeit a 2006/1/EK irányelv¹ szerinti korlátozások alkalmazására.

A tagállamok jelenleg korlátozhatják a 6 tonna feletti bérelt járművek saját számlás műveletekre történő használatát, és saját területükön korlátozhatják a vállalkozások által a letelepedésük szerinti országon kívül bérbe vett járművek használatát. Mivel az ilyen járművek használata egyes tagállamokban megengedett, másokban azonban nem, az EU-ban jogi széttagoltság áll fenn, ami jogbizonytalanságot teremt. A javaslat egyik célkitűzése az volt, hogy jogbiztonságot teremtsen a bérelt járművek EU-szerte történő használata tekintetében. Egy másik cél az volt, hogy lehetővé váljon a más tagállamban bérelt (és nyilvántartásba vett) járművek használata, különösen a rövid távú, szezonális vagy ideiglenes keresleti csúcsok kielégítése, illetve a hibás vagy megrongálódott járművek kiváltása érdekében.

3. A Tanács álláspontjával kapcsolatos megjegyzések

¹ A gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra történő használatáról szóló, 2006. január 18-i 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 33., 2006.2.4., 82. o.),

3.1. A bérlet minimális időtartama

A társjogalkotók számára a legvitatottabb kérdés az volt, hogy a tagállamoknak milyen időtartamra kell engedélyezniük a külföldi rendszámmal rendelkező bérelt járművek használatát a jogszabályaik alapján létrehozott vállalkozások számára. A Tanács álláspontja kétlépcsős megoldáson alapul, amely a bérleti szerződés minimális időtartamát a bérelt járművek nyilvántartásba vételére vonatkozó nemzeti szabályoktól teszi függővé. A tagállamok vagy legfeljebb 30 egymást követő napra engedélyezhetnék a külföldi rendszám táblával rendelkező bérelt járművek használatát (azon tagállamok esetében, ahol a nyilvántartásba vételre 30 nap vagy annál rövidebb idő áll rendelkezésre), vagy két hónapra (a kevésbé szigorú nyilvántartásba vételi szabályokkal rendelkező tagállamok esetében). Amennyiben egy tagállam úgy dönt, teljes liberalizációra is sor kerülhet (a tagállam vállalkozásai által használt külföldi gépjárművekre egyáltalán nem vonatkozna nyilvántartásba vételi kötelezettség). A Tanács olyan szabályokat is elfogadott, amelyek arra kötelezik az áru fuvarozást végző vállalatokat, hogy a bérelt járműveket – a letelepedés helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban bérelt járműveket is – vegyék nyilvántartásba a közúti fuvarozási vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartásában.

A Bizottság el tudja fogadni ezt a kompromisszumos megoldást, amely tükrözi a bizottsági javaslat azon célkitűzését, hogy a bérelt járművek piacán a jelenlegi irányelvhez képest nagyobb rugalmasságot biztosítson. A tagállamok ezentúl csak a saját vállalkozásaikra vonatkozóan vezethetnek be korlátozásokat, míg a hatályos irányelv korlátozásokat tett lehetővé a külföldi vállalkozások általi gépjárműbérlet tekintetében. A hatályos irányelv értelmében a tagállamok kérhetik a külföldi rendszám táblával rendelkező bérelt járművek azonnali belföldi nyilvántartásba vételét. A Tanács álláspontja szerint be kell vezetni egy minimális használati időszakot (30 nap), amelyet valamennyi tagállamnak biztosítania kell, és amely alatt nem kérhetik az ilyen járművek nemzeti nyilvántartásba vételét (ami költséges és megterhelő a vállalkozások számára). Az áru fuvarozást végző vállalatok azon kötelezettségére vonatkozó rendelkezések, hogy a bérelt járműveket nyilvántartásba vegyék a nemzeti elektronikus nyilvántartásokban, szintén elfogadhatók, mivel lehetővé teszik az ilyen járművek nemzeti hatóságok általi jobb ellenőrzését.

Mivel a megújított irányelv valószínűleg növelni fogja a bérelt járművek használatát, és ezek a járművek gyakran újabbak és környezetbarátabbak, ez a megoldás az uniós éghajlat-politikai célok elérése szempontjából is előnyös.

3.2. A bérbeadás lehetőségének a vállalkozás „rendelkezésére álló” járművek 25 %-ára való korlátozása

A vállalkozás járműállományára vonatkozó minimumküszöböt, amely alatt a vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállam nem korlátozhatja a másik tagállamban bérbe vett és nyilvántartásba vett járművek használatát, a tanácsi szöveg a következőképpen határozza meg:

„legalább az 1071/2009/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének g) pontja szerint a vállalkozás rendelkezésére álló tehergépjármű-flotta 25 %-át kell kitennie, mégpedig vagy a bérelt jármű használatát megelőző év december 31-én, vagy azon a napon, amikor a vállalkozás megkezdí a bérelt jármű használatát, a tagállam által meghatározottak szerint.”

A Tanács azonban nem kívánta bevonni a vállalkozások rendelkezésére álló azon járműveket, amelyeket külföldön vettek bérbe (és vettek nyilvántartásba). Így például, ha a vállalkozás olyan tagállamban telepedett le, amely teljes mértékben kihasználja ezt a korlátozást, és 120

járművel rendelkezik, amelyek közül 20-at egy másik tagállamban vettek nyilvántartásba, akkor csak 5 további járművet bérelhet egy másik tagállamban, hogy összesen 25 ilyen járműve legyen ($120 - 20 \cdot 25 \% = 25$ jármű) 10 további ilyen jármű helyett ($120 \cdot 25 \% = 30$ jármű).

A Bizottság elfogadja a Tanács álláspontját. A „rendelkezésre álló” fogalom jól megalapozott (vö. az 1072/2009/EK rendelet² 1. cikke (5) bekezdése d) pontjának iii. alpontjával és 4. cikkének (3) bekezdésével), és nem lehet félreérteni mint a „vállalkozás tulajdonában lévő járművek” fogalmat. Számos tehergépkocsit bérelnek; a lízingbevevő gazdasági tulajdonjoggal rendelkezik, azonban a lízingbeadó megtartja a törvényes tulajdonjogot, ezért nem világos, hogy a „tulajdonjogot” hogyan kellene értelmezni. A „vállalkozás rendelkezésre álló járművek” természetesen tágabb fogalom, mint a „vállalkozás tulajdonában lévő járművek”, mivel magában foglalja a részletvásárlási, bérleti vagy lízingszerződés alapján birtokolt valamennyi járművet, és nem csak a teljes egészében egy vállalkozás tulajdonában lévő járműveket. Ez a fogalom ezért nagyobb számú bérelt járművet tesz lehetővé, és növeli az áru fuvarozást végző vállalatok rugalmasságát, ami a támogatása mellett szóló újabb érv lehet.

3.3. Saját számlás szolgáltatások

A Tanács álláspontja a bérelt járművek saját számlás műveletekre való használatának korlátozását a tagállamok számára csak a más tagállamban nyilvántartásba vett járművek esetében teszi lehetővé, függetlenül a jármű tömegétől.

A Bizottság elfogadhatónak tartja ezt a megoldást, mivel kizárja a belföldi bérelt járművekkel saját számlás műveleteket végző belföldi vállalkozásokra vonatkozó korlátozásokat. Ilyen korlátozások a hatályos irányelv alapján lehetségesek. A Bizottság javaslatának egyik fő pontja ennek a rendkívül korlátozó rendelkezésnek a törlése volt, amelyre piaci szempontból nincs szükség. A Bizottság el tudja fogadni azt a tanácsi megoldást, amely csak a külföldi rendszámú járművekkel végzett saját számlás műveletekre vonatkozóan teszi lehetővé korlátozásokat. Ez a korlátozás indokolt lehet, mivel a tagállamok nem gyakorolhatnak ellenőrzést az ilyen járművek felett, mert azok nem szerepelnek a közúti áru fuvarozó vállalkozások nemzeti nyilvántartásában (amely csak hivatásos áru fuvarozó vállalkozásokat tartalmaz, saját számlás műveleteket végzőket nem). A belföldi saját számlás járművek esetében ez az ellenőrzés lehetséges, mivel azokat az összes járműre vonatkozó nemzeti nyilvántartási szabályok szerint kell nyilvántartásba venni.

4. KÖVETKEZTETÉS

A Tanács álláspontja a Bizottság számára elfogadható. Tükrözi a bizottsági javaslat célkitűzéseit, és jelentősen növelni fogja a vállalkozások rugalmasságát a más tagállamokban nyilvántartásba vett bérelt járművek használata, illetve az ilyen járművek saját számlás szállításra történő használata tekintetében. Ezért fontos lépés az I. mobilitási csomag végrehajtásában. Mivel a felülvizsgált jogszabály valószínűleg növelni fogja a bérelt járművek használatát, és az ilyen járművek gyakran újabbak és környezetbarátabbak, ez a megoldás az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek elérése szempontjából is előnyös.

² Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól, HL L 300., 2009.11.14.