



Tartalom

III Előkészítő jogi aktusok

TANÁCS

2022/C 47/01	A Tanács (EU) 1/2022 álláspontja első olvasatban a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából	
	A Tanács által 2021. december 20-án elfogadott szöveg ⁽¹⁾	1
2022/C 47/02	A Tanács indokolása: A Tanács (EU) 1/2022 álláspontja első olvasatban a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából	7

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

A TANÁCS (EU) 1/2022 ÁLLÁSPONTJA ELSŐ OLVASATBAN

a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából

A Tanács által 2021. december 20-án elfogadott szöveg

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2022/C 47/01)

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 tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatára vonatkozó piacnyitás minimális szintjéről rendelkezik.
- (2) A bérelt járművek használata csökkentheti a saját számlára vagy ellenszolgáltatás fejében fuvarozó vállalkozások költségeit, és egyúttal növelheti működésük rugalmasságát. Így hozzájárulhat az érintett vállalkozások termelékenységének és versenyképességének fokozásához. Ezenkívül, mivel a bérelt járművek általában újabbak, mint egy átlagos járműállomány, ezért általában biztonságosabbak és kevésbé szennyezőek is.
- (3) A 2006/1/EK irányelv nem teszi lehetővé, hogy a vállalkozások teljes mértékben részesüljenek a bérelt járművek használatából fakadó előnyökből. Az irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy korlátozzák a területükön letelepedett vállalkozásokat a hat tonna megengedett legnagyobb össztömegűnél nehezebb bérelt járművek saját számlás szállítási műveletek céljára történő használatában. Emellett nem írja elő a tagállamok számára, 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.

⁽¹⁾ HL C 129., 2018.4.11., 71. o.

⁽²⁾ HL C 176., 2018.5.23., 57. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2019. január 15-i állásponjtja (HL C 411., 2020.11.27., 258. o.) és a Tanács 2021. december 20-i állásponjtja első olvasatban. Az Európai Parlament ...-i állásponjtja (HL ...)(a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/1/EK irányelve (2006. január 18.) a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról (HL L 33., 2006.2.4., 82. o.).

- (4) Annak érdekében, hogy a vállalkozások nagyobb mértékben részesülhessenek a bérelt járművek használatából származó előnyökből, lehetővé kell tenni a számukra, hogy ne csak a letelepedésük helye szerinti tagállamban, hanem a bármely más tagállamban bérelt járműveket is használhassák. Ez a lehetőség különösen a kereslet rövid távú, szezonális vagy átmeneti megnövekedésének kezelését, valamint a hibás vagy sérült járművek pótlását könnyítené meg számukra, miközben garantálná a szükséges biztonsági követelményeknek való megfelelést, és megfelelő munkafeltételeket biztosítana a gépjárművezetők részére.
- (5) A tagállamok számára nem szabad lehetővé tenni, hogy korlátozzák a területükön egy másik tagállam területén letelepedett vállalkozás által bérelt járművek használatát, ha a járművet valamely tagállam alkalmazandó jogszabályainak, biztonsági követelményeinek és egyéb kötelező előírásainak megfelelően vettek nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba, valamint – ha olyan járműről van szó, amelyhez szükség van az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁵⁾ szerinti közösségi engedély hitelesített másolatára –, amelynek használatát a vállalkozás letelepedési helye szerinti tagállam az említett hitelesített másolat formájában engedélyezte.
- (6) A megfelelő igazolások benyújtásának egyszerűsítése érdekében a tagállamoknak az elektronikus formátumú dokumentumokat is el kell ismerniük a 2006/1/EK irányelvnek való megfelelés igazolásaként.
- (7) A közúti szállítás adóztatásának mértéke még mindig jelentős eltéréseket mutat az Unión belül. Ezért az adórendszerek torzulásának megelőzése érdekében indokolt fenntartani bizonyos korlátozásokat, amelyek közvetten szintén hatást gyakorolnak a járműbérleti szolgáltatások nyújtásának szabadságára. Következésképpen a tagállamok számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy korlátozzák azt az időtartamot, amely alatt a területükön letelepedett vállalkozások olyan bérelt járművet használhatnak, amelyet egy másik tagállamban vettek nyilvántartásba vagy helyeztek forgalomba. Tekintettel arra, hogy ez az irányelv nem harmonizálja a nemzeti gépjármű-adóztatást, és mivel a járművek nyilvántartásba vételére vonatkozó szabályok kapcsolódnak a gépjármű-adóztatáshoz, a tagállamok számára lehetőséget kell biztosítani a bérelt jármű nyilvántartásba vételének előírására, feltéve, hogy a jármű legalább 30 napig közlekedhet, mielőtt e követelmény alkalmazandóvá válna. Továbbá lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy korlátozzák a területükön letelepedett vállalkozások által bérelhető ilyen járművek számát. E korlát nem lehet alacsonyabb a vállalkozás rendelkezésére álló járművek egy bizonyos arányánál; a rendelkezésre álló járművek nem foglalják magukban a más tagállamban bérelt és nem a vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamban nyilvántartásba vett járműveket.
- (8) Az azon bérelt járművek valamely tagállam területén letelepedett vállalkozás általi használatára vonatkozó korlátozások említett tagállam általi érvényesítésének javítása érdekében, amelyeket egy másik 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. Az 1072/2009/EK rendelettel összhangban kiadott közösségi engedély hitelesített másolatai érvényességét korlátozni lehet a bérleti szerződés időtartamának megfelelő időszakra. Ezenkívül a bérelt jármű rendszámát fel lehet tüntetni e hitelesített másolatokon.
- (9) A bérelt járművek forgalma nem akadályozhatja a vállalkozások által a letelepedésük helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamokban végzett szállítási műveletek jogszerűségének nyomon követését és ellenőrzését. Az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽⁶⁾ összhangban a nemzeti elektronikus nyilvántartásoknak tartalmazniuk kell a fuvarozási vállalkozások rendelkezésére álló járművek rendszámát. Ennek a vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban bérelt járművekre is ki kell terjednie. Az 1071/2009/EK rendelet rendelkezik továbbá a nemzeti elektronikus nyilvántartásokban tárolt adatok más tagállamok illetékes hatóságai számára való elérhetőségéről. A nemzeti elektronikus nyilvántartásoknak lehetővé kell tenniük a célzott keresést a letelepedés helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamok által kiadott rendszámmal közlekedő járművek tekintetében.
- (10) Az azon kötelezettségnek való egységes megfelelés biztosítása érdekében, hogy az ellenszolgáltatás fejében közúti áru fuvarozást végző valamely vállalkozás által használt bérelt jármű rendszáma rögzítésre kerüljön a nemzeti elektronikus nyilvántartásokban, a nemzeti elektronikus nyilvántartásokban rögzítendő adatokra vonatkozó minimális követelményekkel kapcsolatban végrehajtási hatásköröket kell a Bizottságra ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽⁷⁾ megfelelően kell gyakorolni.

⁽⁵⁾ 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., 72. o.).

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (11) A saját számlás szállítási műveletek hatékonyabb megvalósításának lehetővé tétele érdekében a tagállamok számára a továbbiakban nem engedhető meg, hogy korlátozzák a bérelt járművek ilyen műveletekre történő használatának lehetőségét. Az esetleges adóügyi problémák elkerülése érdekében azonban fenn kell tartani a bérelt járművek saját számlás szállítási műveletekre való használatának korlátozásának lehetőségét azon járművek esetében, amelyeket az azokat használó vállalkozás letelepedési helye szerinti tagállamon kívül vettek nyilvántartásba.
- (12) A Bizottságnak nyomon kell követnie a 2006/1/EK irányelv végrehajtását és hatásait, valamint legkésőbb négy évvel ezen irányelv átültetési határidejét követően jelentést kell készítenie. E jelentésnek kellően figyelembe kell vennie ezen irányelvnek a közúti közlekedésbiztonságra, – a járműállomány életkorában és típusösszetételében bekövetkező változások alapján – a környezetre, továbbá az adóbevételekre gyakorolt hatását, különös tekintettel az ezen irányelvben előírt korlátozások indokolására. A jelentésben azt is meg kell vizsgálni, hogy ezen irányelv végrehajtása okozott-e nehézségeket az érvényesítés tekintetében, beleértve a kabotázsszabályok végrehajtását. A Bizottságnak mérlegelnie kell az e területen végrehajtandó jövőbeli intézkedés szükségességét e jelentés fényében.
- (13) mivel ezen irányelv céljait a tagállamok 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 foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (14) 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 szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Minden tagállam engedélyezi a 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 valamelyik tagállam jogszabályainak megfelelően vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba, használatára pedig – adott esetben – az 1071/2009/EK (*) és az 1072/2009/EK (**) európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban kerül sor;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.);

b) a (2) bekezdés bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdés a)–d) pontjában említett feltételeknek való megfelelést a következő, nyomtatott vagy elektronikus formátumú dokumentumok bemutatásával kell igazolni, amelyeket a jármű fedélzetén kell tartani:”.

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

„3. cikk

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a területükön letelepedett vállalkozások – amennyiben a 2. cikkben előírt feltételek teljesülnek – a tulajdonukban lévő járművekre vonatkozó feltételekkel azonos feltételek mellett használhassanak bérelt járműveket közúti árufuvarozás céljára.

(2) Ha egy bérelt járművet egy másik tagállam jogszabályainak megfelelően vettek nyilvántartásba vagy helyeztek forgalomba, a közúti fuvarozási vállalkozás letelepedési helye szerinti tagállam:

- a) korlátozhatja területén a bérelt jármű használati idejét, feltéve, hogy a bérelt jármű ugyanazon közúti fuvarozási vállalkozás általi, egy adott naptári évben legalább két egymást követő hónapon keresztüli használata engedélyezett; ez esetben a tagállam előírhatja, hogy a bérleti szerződés időtartama ne legyen hosszabb, mint az említett tagállam által megszabott határidő;
- b) előírhatja, hogy a bérelt járművet a nemzeti nyilvántartásba vételi szabályaival összhangban legalább 30 napos időszak elteltével vegyék nyilvántartásba; ez esetben a tagállam előírhatja, hogy a bérleti szerződés időtartama ne legyen hosszabb, mint a nyilvántartásba vételi követelmény alkalmazandóvá válása előtti közlekedési időszak;
- c) korlátozhatja az egyes vállalkozások által használható bérelt járművek számát, feltéve, hogy az engedélyezett járművek minimális száma legalább az 1071/2009/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének g) pontja szerint a vállalkozás rendelkezésére álló tehergépjármű-állomány 25 %-át kiteszi, mégpedig vagy a bérelt jármű használatát megelőző év december 31-én, vagy azon a napon, amikor a vállalkozás megkezdi a bérelt jármű használatát, a tagállam által meghatározottak szerint; azonban egy olyan vállalkozás esetében, amelynek járműállománya egynél több és négynél kevesebb járműből áll, legalább egy ilyen jármű használatát engedélyezni kell; az e pont szerinti minimális szám az adott tagállam jogszabályai szerint nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek alapján a vállalkozás rendelkezésére álló tehergépjármű-állományra vonatkozik;
- d) korlátozhatja az ilyen járművek saját számlás szállítási műveletekre való használatát.”

3. Az irányelv a következő cikkel egészül ki:

„3a. cikk

(1) A tagállamok megteszik az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy az ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozást végző vállalkozás által használt bérelt járművek rendszáma rögzítésre kerüljön az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkében említett nemzeti elektronikus nyilvántartásokban.

(2) A tagállamok illetékes hatóságainak szorosan együtt kell működniük, valamint késlekedés nélkül kölcsönösen segítséget kell nyújtaniuk egymásnak és egymás rendelkezésére kell bocsátaniuk bármilyen releváns információt annak érdekében, hogy elősegítsék ezen irányelv végrehajtását és érvényesítését. E célból minden tagállam kijelöli a többi tagállammal való információcseréért felelős nemzeti kapcsolattartó pontot.

(3) Az (1) bekezdésben említett információ cseréjének az (EU) 2016/480 bizottsági végrehajtási rendeletben (*) meghatározott, a közúti fuvarozó vállalkozásokról vezetett nemzeti elektronikus nyilvántartásokon (European Registers of Road Transport Undertakings, ERRU) keresztül kell történnie.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a részükre e cikk alapján rendelkezésre bocsátott információkat csak azokban az ügyekben használják fel, amelyekben a megkeresést kezdeményezték. Személyes adatok kezelésére kizárólag az ezen irányelvnek való megfelelés céljából kerülhet sor, és azt az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (**) megfelelően kell végezni.

(5) A kölcsönös igazgatási együttműködést és segítségnyújtást díjmentesen kell biztosítani.

(6) Az információkérés nem gátolhatja az illetékes hatóságokat abban, hogy a vonatkozó uniós és nemzeti joggal összhangban intézkedéseket hozzanak az ezen irányelv átültetéséből fakadó szabályok feltételezett megsértésének kivizsgálására és megelőzésére.

(7) A tagállamok meghozzák az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy az e cikk (1) bekezdésében említett adatok kezelése megfeleljen az 1071/2009/EK rendelet 16. cikke (2) bekezdésének g) pontjában említett információkra vonatkozó követelményeknek, az említett rendelet 16. cikke (2) bekezdésének harmadik és ötödik albekezdésében, valamint 16. cikke (3) és (4) bekezdésében meghatározottak szerint.

(8) A 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (***) 9. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében említett kockázatértékelés kiszámítására vonatkozó közös képletet létrehozó végrehajtási jogi aktus elfogadását követő legkésőbb 14 hónapon belül a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a nemzeti elektronikus nyilvántartásokban rögzítendő adatokra vonatkozó minimumkövetelményeket a nyilvántartások összekapcsolásának lehetővé tétele érdekében, valamint meghatározza az ahhoz szükséges funkciókat, hogy az említett információk hozzáférhetőek legyenek az illetékes hatóságok részére a közúti ellenőrzések során. E minimumkövetelményeknek és funkcióknak meg kell felelniük az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkének (6) bekezdése szerint meghatározott követelményeknek és funkcióknak. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az ezen irányelv 5b. cikkének (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(9) A tagállamok biztosítják, hogy az (1) bekezdésben említett adatok hozzáférhetőek legyenek az illetékes hatóságok részére a közúti ellenőrzések során.

- (*) A Bizottság (EU) 2016/480 végrehajtási rendelete (2016. április 1.) a közúti fuvarozó vállalkozásokról vezetett nemzeti elektronikus nyilvántartások összekapcsolására vonatkozó közös szabályok megállapításáról és az 1213/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 87., 2016.4.2., 4. o.).
- (**) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).
- (***) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK határozat végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).”

4. Az irányelv a következő cikkekkkel egészül ki:

„5a. cikk

A Bizottság ... [az e módosító irányelv 2. cikke (1) bekezdésében említett időpont után 4 évvel]-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól. E jelentésben tájékoztatásnak kell szerepelnie az olyan járművek használatáról, amelyeket a járműveket bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban béreltek. A jelentésben különös figyelmet kell fordítani a közúti közlekedésbiztonságra, a környezetre, az adóbevételekre és az 1072/2009/EK rendelet szerinti kabotázsszabályok végrehajtására gyakorolt hatásra. E jelentés alapján a Bizottság megvizsgálja, hogy szükséges-e további intézkedésekre javaslatot tennie.

5b. cikk

(1) A Bizottságot a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 42. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (**) értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ...[az ezen irányelv hatálybalépésétől számított 14 hónap]-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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 ...,

az Európai Parlament részéről
az elnök

...

a Tanács részéről
az elnök

...

A Tanács indokolása: A Tanács (EU) 1/2022 álláspontja első olvasatban a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából

(2022/C 47/02)

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 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ⁽¹⁾, hogy kibővítsé 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 tartalmazott ⁽²⁾.
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 kabotázsműveletek 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 jelentés ⁽³⁾ alapján.
7. A 2018 és 2021 között különböző szinteken folytatott további munkát követően a Tanács 2021. június 3-án általános megközelítést alakított ki ⁽⁴⁾.
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 jóváhagyott ⁽⁵⁾.
9. Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2017. december 6-i ⁽⁶⁾ és a Régiók Bizottsága 2018. február 1-jei ⁽⁷⁾ véleményét.
10. Tekintettel a jogalkotók között létrejött ideiglenes megállapodásra, a Tanács – a jogász-nyelvérségi ellenőrzést követően – 2021. december 20-án elfogadta 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 árufuvarozásra 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,

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/1/EK irányelve (2006. január 18.) a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra történő használatáról (HL L 33., 2006.2.4., 82. o.).

⁽²⁾ HL C 411., 2020.11.27., 258. o.

⁽³⁾ Lásd: ST 14841/17.

⁽⁴⁾ ST 9398/21.

⁽⁵⁾ ST 13377/21.

⁽⁶⁾ HL C 129., 2018.4.11., 71. o.

⁽⁷⁾ HL C 176., 2018.5.23., 57. o.

— a másik tagállamban letelepedett vállalkozások tekintetében a bérlés lehetőségét az ugyanabban a tagállamban nyilvántartásba vett járműveknek a tagállamok közötti fuvarozás céljára való bérlésére korlátozza.

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 Unió-szerte 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 hozzáféréseinek 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 kabotázsműveletekre vonatkozó meglévő piaci korlátozásokkal ⁽⁸⁾ összefüggésben.
22. A Parlament álláspontja szigorú ellenőrzési keretrendszer 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 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁹⁾ 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).

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 jogszabályokkal ⁽¹⁰⁾ 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).

IV. ÖSSZEZGÉS

26. A Tanács álláspontjában 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. Ezt a kompromisszumot az Európai Parlament TRAN-bizottságának elnöke az elnökség számára küldött 2021. november 16-i levelében megerősítette, majd azt 2021. december 20-án a Tanács (Környezetvédelem) is elfogadta első olvasatbeli álláspontként.

⁽⁸⁾ Lásd a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8. cikkét (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

⁽⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

⁽¹⁰⁾ Lásd például az 1072/2009/EK rendelet 8. cikkének (4a) bekezdését, valamint az elektronikus áruszállítási információkról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkét (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

ISSN 1977-0979 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-518X (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU