



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.5.31.
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv¹ a bérelt tehergépjárművek egységes piacon történő használatára vonatkozó minimális szintű piacnyitásról rendelkezik. Ennek során arra törekszik, hogy i. a termelési tényezők pazarló használatának (pl. a nem kellően kihasznált járművekben lekötött tőke) korlátozásával az erőforrások optimális eloszlását érje el, és ii. javítsa az érintett vállalkozások rugalmasságát és termelékenységét. Valamennyi célkitűzés a bérelt járművek használatához kapcsolódik.

Az irányelv ugyanakkor megengedi a tagállamoknak, hogy korlátozzák a hat tonna össztömegűnél nehezebb bérelt járművek saját számlás áruszállítás céljára történő használatát. Megengedi továbbá az olyan jármű használatának korlátozását is, amelyet a járművet bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban béreltek.

E korlátozások határt szabnak az irányelv hatékonyságának. Ezen felül szükségtelen terhet rónak a vállalkozásokra és olyan szabályhalmazt alkotnak, amely zavart okoz a fuvarozók között. A vállalkozások terheinek csökkentése és a szabályok világosabbá tétele alapcélkitűzése az EU Célravezető és hatáson szabályozás programjának (REFIT), melynek e javaslat részét képezi.

Ezért javasoljuk a bérelt járművek saját számlás áruszállítás céljára történő használatára vonatkozó korlátozás lehetőségének eltörlését. Ezen felül a másik tagállamban bérelt jármű használatát is engedélyezni kell legalább négy hónap időtartamban annak érdekében, hogy a vállalkozások képesek legyenek kiszolgálni az átmeneti vagy szezonális csúcskeresleteket és/vagy a meghibásodott vagy sérült járművek helyett cserejárműveket biztosítani. A közúti járművek adóztatására vonatkozó jelentős tagállami eltérésekre figyelemmel, a lehetséges piactorzítások elkerülése érdekében szükségesnek tűnik annak megengedése a tagállamok számára, hogy négy hónapra korlátozzák az olyan jármű használatát, amelyet a járművet bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban béreltek.

Összességében a javaslat egyenlő hozzáférést biztosít a fuvarozók számára a bérelt járművek uniós piacához. Továbbá egységes keretszabályozást biztosít az EU-ban és lehetővé teszi, hogy a fuvarozók a lehető leghatékonyabb módon végezzék szállítási tevékenységüket. Mivel a bérelt járművek általában újabbak, biztonságosabbak és kevésbé szennyezőek, a javaslat csökkenti a közúti szállítás negatív externáliáit.

E javaslat a közúti szállítás terén a Bizottság által 2017-ben elfogadni szándékozott számos olyan javaslat egyike, amelyekkel az EU a közúti szállítási ágazatát szabályozó jogszabályi kereteket kívánja a jövő kihívásainak megfelelővé tenni.

• Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel

A bérelt tehergépjárművekre mind az 1071/2009/EK rendelet², mind pedig az 1072/2009/EK rendelet³ a fuvarozó állandó székhellyel való rendelkezésére vonatkozó feltételek

¹ HL L 33., 2006.2.4., 82. o.

² HL L 300., 2009.11.14., 51. o.

³ HL L 300., 2009.11.14., 72. o.

összefüggésében (amely egyike a fuvarozói szakmához való hozzáférés követelményeinek) és a közösségi engedélyre vonatkozó szabályok összefüggésében utal, mely utóbbinak hitelesített másolatát minden egyes bérelt jármű esetében a engedély jogosultjának rendelkezésére kell bocsátani. Ebben az értelemben a bérelt járművek üzemeltetése releváns a nemzetközi közúti áru fuvarozás piacához történő hozzáférés tekintetében. A két rendelet és az irányelv alkotják az uniós közúti áru fuvarozási ágazat működésének jogi keretét. E három jogi aktus rendelkezéseinek végrehajtása szorosan összefügg egymással. Ami különösen a javasolt (opcionális) időkorlát végrehajtását illeti, mely szerint a bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban bérelt jármű használata négy hónapra korlátozható, az 1071/2009/EK rendelet tekintetében tett módosító javaslat figyelmet érdemel. E javaslat szerint a tagállamok kötelesek lennének nemzeti elektronikus nyilvántartásukban rögzíteni egy adott fuvarozó rendelkezésére álló minden egyes jármű rendszámát. Egy ilyen előírás nagy segítséget jelentene bármely, a fentiekben említett időkorlátozás betartásának ellenőrzése terén.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat teljes mértékben összhangban áll azzal, hogy a Bizottság elsődlegesnek tekinti egy elmélyített és méltányosabb belső piac létrehozatalát. Meg fog erősödni a bérelt tehergépjárművek használatával történő szállítási szolgáltatások valamint a jármű kölcsönzési és lízingelési szolgáltatások nyújtásának belső piaca. Ez összhangban van továbbá az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című 2011-es fehér könyvben meghatározott közös közlekedéspolitika célkitűzéseivel⁴. E javaslat csökkenti továbbá a fuvarozókra nehezedő szabályozási terheket és világossá teszi a jogi kereteket - mindkét célkitűzés szerepel az EU REFIT programjában.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

Ezen irányelv jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikkének (1) bekezdése.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az EU az EUMSZ 4. cikke (2) bekezdésének g) pontja szerint megosztja a tagállamokkal a közlekedési terület szabályozásának hatáskörét.

A közúti szállítás egyre nemzetközibbé válik. A teljes közúti teherszállítási tevékenységen belül a nemzetközi közúti teherszállítási tevékenység részesedése az EU-28-ban a 2000. évi 28%-ról 2014-re 36%-ra növekedett⁵. Csak az EU képes egységes jogi kereteket biztosítani a közúti szállítási szolgáltatások nyújtása számára az egyre növekvő mértékben integrált belső piacon. Az EU beavatkozása nélkül a tagállamok nem biztosítanák a belső piacon szükséges egyenlő versenyfeltételeket. A nemzeti szabályozások jelenlegi sokfélesége csak az EU fellépése útján haladható meg. Az egységes jogi keretek csökkenteni fogják a megfelelési és végrehajtási költségeket az EU-ban. Mivel az irányelv jelenleg lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy bizonyos feltételek mellett korlátozzák a bérelt járművek használatát, a bérelt

⁴ COM(2011) 144 végleges, 2011. március 28.

⁵ Lásd: Az EU közlekedése számokban. Statisztikai Zsebkönyv 2016., 2.2.4b. és 2.2.4c. táblázatok. online elérhető az alábbi internetcímen: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

járművek használatára korlátozásokat alkalmazó tagállamok körének csökkentése az irányelv módosítását teszi szükségessé, ami csak az EU szintjén valósítható meg.

- **Arányosság**

A hatásvizsgálat 7.4. pontjában jelzettek szerint a javaslat nem terjeszkedik túl az azonosított problémák megoldásához szükséges mértéken. A javaslat csak az irányelv olyan célzott módosításait tartalmazza, amelyek segítik azon jogalkotási keretek fejlesztését, amelyekben az EU-ban közúti árufuvarozási valamint a járműkölsönzési és lízingelési ágazatok működnek.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a módosítandó jogi aktus egy irányelv, a módosító aktust elvben azonos formában kell elfogadni.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

A 2006/1/EK irányelv utólagos értékeléséhez kapcsolódó bizottsági szolgálati munkadokumentumot e javaslattal együtt fogadták el⁶. 2015–2016-ban külső hatásvizsgálatra került sor. Ennek zárójelentését közzétették a Bizottság honlapján⁷.

Az utólagos értékelés főbb megállapításai szerint a 2006/1/EK irányelv hatékonyabban érhetné el a céljait, ha nem tenné lehetővé a tagállamok számára azt, hogy egyes piaci szegmensekben és bizonyos feltételek mellett korlátozzák a bérelt járművek használatát. A tehergépjárművek határon átnyúló bérletére vonatkozó korlátozások akadályozzák a fuvarozókat a flottahasználat oly módon történő optimalizálásában, hogy járműveiket oda helyezhessék át, ahol azokra a legnagyobb szükség van. Ezen túlmenően a bérelt tehergépjárművek használatára vonatkozó korlátozások azáltal is csökkentik a 2006/1/EK irányelv hatékonyságát, hogy növelik mind a fuvarozók, mind pedig a járművet bérbeadó / lízingelő vállalkozások megfelelési költségeit, valamint azáltal, hogy növelik a közigazgatási szervek megvalósítási és végrehajtási költségeit. A korlátozások hiányában ezek a költségek csekélyek és elhanyagolhatóak lennének.

A bérelt tehergépjárművek használatára vonatkozó korlátozások engedélyezése a tagállamok számára ellentétben áll az európai gazdaság azon igényeivel, hogy növekedjen a közúti árufuvarozás rugalmassága és hatékonysága, és nem áll teljes mértékben összhangban a jelenlegi szakpolitikai prioritásokkal, amelyek az egységes piac elmélyítésére, valamint a biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb üzemanyag-felhasználású járművek használatának ösztönzésére irányulnak.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Az érdekelt feleknek számos lehetőségük volt észrevételeik megtételére mind az utólagos értékelés, mind pedig a hatásvizsgálati eljárás során. Az érdekeltek célzott interjúi (2015 őszén 27 interjúra került sor az utólagos értékelés céljából, 33-ra pedig 2016 második felében

⁶ SWD(2017) XXX végleges [teljes hivatkozás, ha a szám rendelkezésre áll].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

a hatásvizsgálat érdekében) mellett sor került egy (mind az utólagos értékelésre, mind pedig a hatásvizsgálatra kiterjedő) 12 hetes online nyilvános konzultációra, amely (27 beérkező válasszal) 2016. augusztus 11. és november 4. között folyt, továbbá egy, a KKV-kal folytatott 7 hetes konzultációra 2016. szeptember 22. és november 11. között az Európai Vállalkozási Hálózat KKV paneljén keresztül. A KKV panellel folytatott konzultáció két külön kérdőívből állt, melyek közül az egyik a bérelt tehergépjárművek (156 beérkezett válasszal), a másik pedig a bérelt autóbuszok (94 beérkezett válasszal) használatára vonatkozott.

A konzultáció számos adattal és a szakemberektől származó értékes észrevételekkel szolgált. Egyik eredménye az volt, hogy a bérelt autóbuszokra vonatkozó uniós szabályok hiánya valójában nem jelent problémát, továbbá, hogy nincs a bérelt autóbuszokra vonatkozó külön piaci szegmens. Ez az oka az irányelv hatályát a bérelt autóbuszokra kiterjeszteni kívánó, eredetileg felmerült egyik szakpolitikai alternatíva elvetésének.

A konzultáció a bérelt járművek használatának korlátozására vonatkozó tagállami indoklásokhoz is szolgáltatott információt. Egyes közigazgatási szervek és szakszervezeti képviselők tartanak a saját számlás fuvarozásra használt bérelt járművek alkalmazására vonatkozó korlátozások eltörléséből eredő nagyobb versenyképességtől és a másik tagállamban bérelt járművek használatát megengedő közúti szállítási jogszabályok végrehajtásával kapcsolatos további nehézségektől. Míg a másik tagállamban bérelt járművek használatának korlátozására vonatkozó indokokat figyelembe vette a Bizottság, a saját számlás fuvarozásra használt bérelt járművek alkalmazásával kapcsolatosak nem voltak meggyőzőek.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A Bizottság munkáját egy külső szakértő segítette, aki egy tanulmányt készített az irányelv utólagos értékeléséről és egy támogató tanulmányt a hatásvizsgálathoz.

- **Hatásvizsgálat**

A kezdeményezést egy hatásvizsgálat támogatja, amely a Szabályozói Ellenőrzési Testülettől fenntartások melletti pozitív véleményt kapott. A fenntartásokra válaszul a Bizottság további részleteket közölt a szakpolitikai kontextusról, magyarázattal szolgált az azonosított problémák nagyságrendjéről és arról, miért most kell ezekkel foglalkozni, elvetette azt az eredeti szakpolitikai alternatívát, amely az irányelv hatályát kiterjesztette volna a bérelt autóbuszok használatára is (mivel nem lehetne esetet hozzárendelni ehhez az alternatívához), bemutatta a kívánatosnak tartott alternatíva várható eredményének el nem éréséhez kapcsolódó kockázatokat (különös tekintettel a lehetséges adótervezési és adóoptimalizálási ösztönzőkre valamint a közúti szállítási jogszabályok végrehajtása terén a tagállamokat érintő lehetséges nehézségekre), megkísérelte számszerűsíteni az igazgatási költségek csökkentését és további tájékoztatást nyújtott az érintettekkel folytatott konzultációról.

E hatásvizsgálatban a következő szakpolitikai alternatívákat vizsgáltuk meg:

0. lehetőség: Iránymutatások és ajánlások kiadása.

1. lehetőség: Célzott jogalkotási módosítások.

1a. lehetőség: A bérelt tehergépjárművek saját számlás fuvarozásra történő használatának engedélyezése az EU területén.

1b. lehetőség: Az egyik tagállamban letelepedett fuvarozó által egy másik tagállamban bérelt tehergépjárművek meghatározott (háromtól négy hónapig terjedő) ideig történő használatának engedélyezése, például az átmeneti vagy szezonális keresleti csúcsok kiszolgálása érdekében.

1c. lehetőség: Az 1a. és 1b. lehetőségek kombinációja.

2. lehetőség: Ugyanolyan (vagy legalább nem korlátozóbb) szabályok alkalmazása a bérelt járművek használatára, mint a vállalkozások tulajdonában álló járművek használatára.

Az előnyben részesített alternatíva az 1c. lehetőség, mivel ez a leghatékonyabb olyan lehetőség, amely valamennyi azonosított problémát kezeli anélkül, hogy túllépne az ehhez szükséges mértéken. Jobb, mint a 2. lehetőség, mert ez utóbbi nem számolná fel a bérelt járművek használatával kapcsolatos uniós szabályhalmazt. Ez esetben ugyanis a különböző tagállamok eltérő szabályai hatályban maradnának mindaddig, amíg nem hozzák a bérelt járműveket a fuvarozók tulajdonában álló járműveknél rosszabb helyzetbe (pl. a más tagállamban vásárolt / bérelt jármű újbóli regisztrálását megkövetelő előírások).

Az előnyben részesített lehetőség mellett az uniós fuvarozók működési költségei összesen 158 millió EUR-ral csökkenthetők 2030-ban. A saját tulajdonú járművekről bérelt járművekre váltó fuvarozó működési költségei körülbelül 2%-kal kell, hogy csökkenjenek. Ráadásul a járműkölcsönzési / lízing ágazat csaknem 81 millió EUR nyereségre számíthat, ami a teljes éves gazdasági hasznot körülbelül 240 millió EUR-ra növeli 2030-ban. Ezen túlmenően ez csaknem 5000 további munkahelyet is teremt, 2900-at a járműkölcsönzési / lízing ágazatban, 1700-at pedig a közúti fuvarozási ágazatban.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Ez a javaslat része a Bizottság REFIT programjának. Célja a bérelt járművek használatára vonatkozó szabályok egyszerűsítése. A bérelt tehergépjárművek saját számlás fuvarozásra történő használatára vonatkozó piacnyitás felszámol minden korlátozást, ami viszont csökkenti a fuvarozók megfelelési költségeit. A másik tagállamban (legalább négy hónapig terjedő időtartamra) bérelt járművek használatához biztosított egységes keretszabályozás várhatóan egyértelmű jogi szabályozást nyújt és a fuvarozók ezáltal akár 12,8 millió EUR-t takaríthatnak meg a járműveik kijelentkeztetése és újraregisztválása költségeiből.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket⁸.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Ezen irányelv végrehajtását a Bizottság szorosan nyomon követi. A Bizottság legkésőbb öt évvel az átültetésre rendelkezésre álló határidőt követően jelentést nyújt be ezen irányelv

⁸ Az Európai Unió Alapjogi Chartája (HL C 326., 2012.10.26., 391. o.).

végrehajtásáról és hatásairól. A bérelt tehergépjárművek használatának további liberalizálásával ezen irányelv várhatóan fellendíti a bérelt járművek piacát és a költségek csökkentését valamint a fuvarozók rugalmasságának és nyereségességének javulását eredményezi. A vonatkozó információkat az illetékes nemzeti hatóságoktól, a járművet kölcsönző / lízingelő vállalkozások képviselőitől és a közúti fuvarozók körében végzett felmérés útján kell összegyűjteni. Szintén hasznos információkra lehet számítani a közúti fuvarozó vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartásaiból. Mivel a fuvarozók a jövőben kötelesek lesznek feltüntetni a rendelkezésükre álló járművek rendszámát, e nyilvántartásokból egyértelműen ki kell, hogy derüljön a külföldön nyilvántartásba vett járművek aránya a járműflottában.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javaslat legfőbb elemei az alábbiak:

A 2006/1/EK irányelv 2. cikkének módosítása

A 2. cikk határozza meg azon szabályok kereteit, amelyeket a tagállamok a saját területükön a bérelt járműveknek egy másik tagállam területén letelepedett vállalkozások által történő használatára alkalmaznak. Ebben az összefüggésben idejétmúlt e cikk hatályának a „tagállamok közötti közlekedés” céljára történő korlátozása, mivel a bérelt járművek az 1072/2009/EK rendelet rendelkezései szerint kabotázsműveletekre is használhatók.

A jelenlegi rendelkezések megengedik a tagállamok számára, hogy korlátozzák az olyan járművek használatát, amelyeket a járművet bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban béreltek. Ez egy változatos szabályhalmazt és jogbizonytalanságot eredményez az EU-ban, amelyek viszont megakadályozzák, hogy a vállalkozások részesüljenek a határon túli, esetleg gazdaságilag vonzóbb kölcsönzési ajánlatokból származó előnyökből. Ezért a Bizottság azt javasolja, hogy a vállalkozások az egész EU területén használhassák az EU-ban bárhol bérelt járműveket.

Mivel a járművek adóztatásának mértéke még mindig jelentős eltéréseket mutat az EU-n belül, illetve az adórendszer torzulásának elkerülése érdekében a tagállamok korlátozhatják a területükön az olyan jármű használatának időtartamát, amelyet a járművet bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban béreltek, ez az időtartam azonban nem lehet rövidebb négy hónapnál. Ez a négyhónapos minimális időtartam annak biztosítását szolgálja, hogy a másik tagállamban bérelt (és nyilvántartásba vett) járművek bizonyos rövid távú, szezonális vagy átmeneti keresleti csúcsok kiszolgálására vagy hibás, illetve sérült járművek pótlására legyenek használhatók.

A 2006/1/EK irányelv 3. cikkének módosítása

A 3. cikk határozza meg azon szabályok kereteit, amelyeket a tagállamok a bérelt járműveknek a saját területükön letelepedett vállalkozások által történő használatára alkalmaznak. A jelenlegi rendelkezéseket a magában a tagállamban nyilvántartásba vett vagy jogszerűen forgalomba helyezett bérelt járművekre kell alkalmazni, „amennyiben e vállalkozások teljesítik a 2. cikkben előírt feltételeket”. Mivel a módosított 2. cikk megengedi a bármely tagállamban nyilvántartásba vett vagy jogszerűen forgalomba helyezett bérelt járművek használatát, az (1) bekezdés ezen ellentmondás megszüntetése érdekében módosul. Lehetővé kell tenni nem csak a bármely más tagállamban (a módosított 2. cikkel összhangban) végzett fuvarozás, hanem a bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamban végzett fuvarozás céljára is az olyan jármű használatát, amelyet a bérlő

vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállam jogszabályaival összhangban vettek nyilvántartásba vagy helyeztek forgalomba.

A (2) bekezdést el kell hagyni, mivel a tagállamok a továbbiakban nem lesznek jogosultak a bérelt tehergépjárművek saját számlás fuvarozásra történő használatának korlátozására. A vállalkozások számára EU-szerte biztosítani kell, hogy a bérelt járműveket saját számlás fuvarozásra használhassák és élvezzék az ezzel járó előnyöket. Nem lenne célszerű őket csak a tulajdonukban álló járművek használatára korlátozni vagy arra késztetni, hogy a fuvarozást szervezzék ki egy olyan vállalkozás számára, amely ellenszolgáltatás fejében végez ilyen üzleti szolgáltatást. A vállalkozások által saját számlás fuvarozás céljára használt és a tulajdonukban álló járművek gyakran nem kellően kihasználtak és átlagosan idősebbek, kevésbé biztonságosak és szennyezőbbek, mint a bérelt járművek.

A 2006/1/EK irányelv új 5a. cikke

Ez az irányelv előrelépést jelent a közúti áruszállításra használt bérelt járművek használati piacának megnyitásában. A járműveknek a bérlő vállalkozás letelepedési tagállamától eltérő tagállamban történő használatának – legalábbis négy hónapos időtartamra való – engedélyezésével, valamint a bérelt járművek saját számlás fuvarozás céljára történő használatára vonatkozó korlátozás eltörlésével az irányelv új lehetőségeket nyit mind a járműveket bérlő vállalkozások, mind pedig a járműkölcsonzési / -lízing üzletágban működő vállalkozások számára szerte az EU-ban.

A Bizottság részéről benyújtandó jelentésben értékelni kell ezen új irányelv végrehajtását és hatásait, valamint a saját számlás illetve az ellenszolgáltatás fejében működő fuvarozókra és a járműkölcsonzési / -lízing ágazatra gyakorolt hatásait. Erre a kellő bizonyítékok rendelkezésre állását követően kell, hogy sor kerüljön, ami öt évvel az átültetési időszak végét követően (hat és fél évvel az új irányelv hatályba lépését követően) következik be. E jelentés alapján értékeli majd a Bizottság, hogy kell-e további intézkedéseket tennie.

javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

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 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 fuvarozására történő használatára vonatkozó minimális szintű piacnyitásról rendelkezik.
- (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 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.

¹ HL C , , . o.

² HL C , , . o.

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

- (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.
- (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 járműkölcsonzási szolgáltatások nyújtásának szabadságára. Következésképpen a tagállamoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy korlátozzák a járművet bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban bérelt jármű használatának időtartamát a területükön.
- (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. 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:

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;”;

b) a rendelkezés a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Amennyiben a járművet nem azon tagállam jogszabályainak megfelelően vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba, amelynek területén a járművet bérlő vállalkozás székhelye található, a tagállam a saját területén korlátozhatja a bérelt jármű használatának időtartamát. Ugyanakkor az ilyen esetekben a tagállamok

kötelesek a jármű használatát egy adott naptári évben legalább négy hónapra engedélyezni.”

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

„3. cikk

A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket, hogy a vállalkozásaik számára – amennyiben e vállalkozások teljesítik a 2. cikkben előírt feltételeket – a tulajdonukban lévő járművekre vonatkozó feltételekkel azonos feltételek mellett biztosítsák a bérelt járművek közúti áru fuvarozás céljára történő használatát.”

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. 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, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök