

---

# Αλλαγές στη χρήση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Τι αναφέρει έκθεση του Ευρωκοινοβουλίου

---

2018/01/19 07:00 στην κατηγορία LOGISTICS

---

Η χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές δείχνει να απασχολεί εκ νέου την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Όπως σημειώνεται σε σχέδιο Έκθεσης, οι οδικές μεταφορές αποτελούν τον κυρίαρχο τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών εντός της ΕΕ και απασχολεί περίπου 1,6 εκατομμύρια ανθρώπους.

Με την πάροδο των ετών, η ΕΕ συνέταξε διάφορους κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση ενός δίκαιου, εύρυθμου, ασφαλούς και κοινωνικά βιώσιμου τομέα οδικών μεταφορών.

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές υπάρχει εδώ και 25 χρόνια.

Η ισχύουσα σήμερα οδηγία 2006/1/ΕΚ προβλέπει ένα ελάχιστο επίπεδο ανοίγματος της αγοράς για τη χρήση των εν λόγω οχημάτων, αλλά **εξακολουθεί να περιλαμβάνει νομικές διατάξεις από τη δεκαετία του 1980** οι οποίες αντικατοπτρίζουν τις ανάγκες του κλάδου την εποχή εκείνη.

Η νομοθεσία αυτή πρέπει να αναθεωρηθεί, ώστε να αντιστοιχεί στις πραγματικές ανάγκες των φορέων εκμετάλλευσης, αλλά και να ευθυγραμμιστεί με τις τελευταίες εξελίξεις στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών και με τις τρέχουσες πολιτικές προτεραιότητες της ΕΕ.

## Η πρόταση της Επιτροπής

Η Επιτροπή παρουσίασε στις 31 Μαΐου 2017 μία τροποποίηση της οδηγίας 2006/1/ΕΚ για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στο πλαίσιο διαφόρων προτάσεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (δέσμη «Η Ευρώπη σε κίνηση» για μια καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα).

Συνδέεται στενά με τους νέους κανόνες για την πρόσβαση στο επάγγελμα και την πρόσβαση στην αγορά εμποριών μεταφορών, καθώς και με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών πούλμαν και λεωφορείων, με γενικότερο σκοπό τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού, την απλούστευση των υφιστάμενων κανόνων, τη διαφύλαξη της εσωτερικής αγοράς και τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων στον κλάδο αυτό.

Η ισχύουσα οδηγία 2006/1/EK:

-επιτρέπει στα κράτη-μέλη να περιορίζουν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων μεικτού βάρους άνω των έξι τόνων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό και

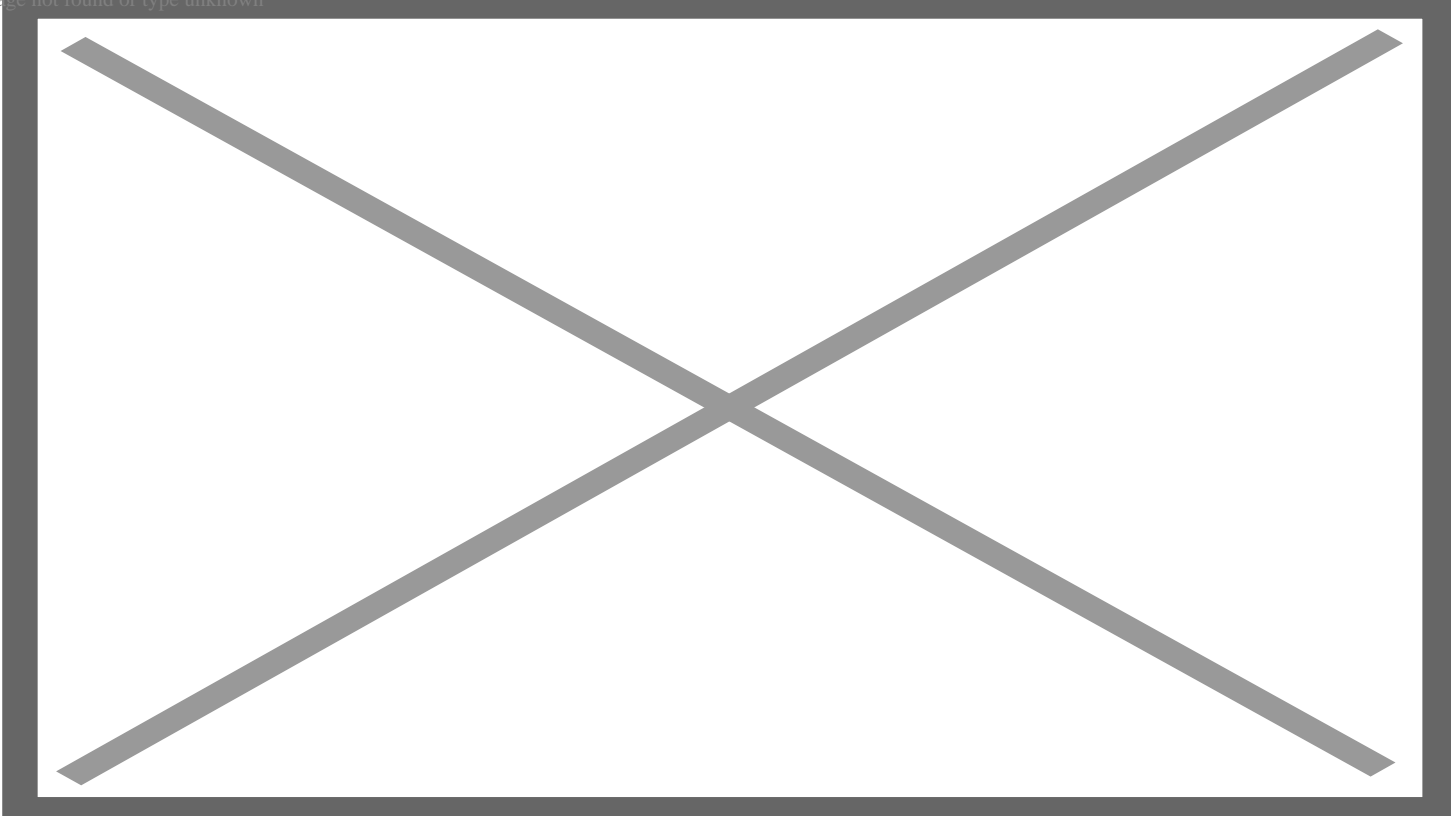
-περιορίζει τη χρήση οχήματος που έχει μισθωθεί σε κράτος-μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που μισθώνει το όχημα.

Η πρόταση της Επιτροπής θα καταργήσει τους περιορισμούς αυτούς και θα καθιερώσει ένα ενιαίο ρυθμιστικό πλαίσιο σε ολόκληρη την ΕΕ, ώστε **να διασφαλίσει την ίση πρόσβαση των μεταφορέων στην αγορά μισθωμένων οχημάτων.**

Οι στόχοι της συνίστανται στα εξής:

-να επιτρέψει να χρησιμοποιούνται στο έδαφος κράτους-μέλους οχημάτων που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους-μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι το όχημα έχει ταξινομηθεί ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους-μέλους

-να επιτρέψει τη **χρήση οχήματος μισθωμένου σε άλλο κράτος-μέλος για τέσσερις τουλάχιστον μήνες** σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος, ώστε να παρέχεται στις επιχειρήσεις η δυνατότητα να καλύπτουν προσωρινές ή εποχικές κορυφώσεις της ζήτησης και/ή να αντικαθιστούν οχήματα ελαττωματικά ή με βλάβη.



## Η θέση της εισηγήτριας

Η εισηγήτρια της Έκθεσης, Cláudia Monteiro de Aguiar, στηρίζει τον γενικό στόχο της δέσμης νομοθετικών μέτρων «Η Ευρώπη σε κίνηση» της Επιτροπής και την παρούσα πρόταση, καθώς αποτελεί ευκαιρία για την προώθηση ισότιμων και δίκαιων όρων ανταγωνισμού για τις επιχειρήσεις μίσθωσης και χρηματοδοτικής μίσθωσης στην ΕΕ, ενώ ταυτόχρονα μειώνει τα άσκοπα διοικητικά εμπόδια και ενισχύει την επιβολή.

Η ίδια συμφωνεί ότι τα κράτη-μέλη δεν πρέπει να περιορίζουν στο έδαφός τους τη χρήση οχήματος μισθωμένου από επιχείρηση που είναι δεόντως εγκατεστημένη στο έδαφος άλλου κράτους-μέλους, εφόσον το όχημα συμμορφώνεται με τα πρότυπα λειτουργίας και τις απαιτήσεις ασφαλείας.

Θεωρεί ωστόσο ότι τα κράτη-μέλη θα πρέπει να μπορούν να διατηρούν τους **ισχύοντες περιορισμούς ως προς τη χρήση μισθωμένων οχημάτων μικτού βάρους άνω των 6 τόνων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό**, αν είναι αναγκαίο, προκειμένου να αποφευχθούν ο αθέμιτος ανταγωνισμός, οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και η συμφόρηση των άδειων φορτηγών που επιστρέφουν.

Συμμερίζεται την άποψη ότι, λόγω των διαφορετικών επιπέδων φορολόγησης εντός της ΕΕ, τα κράτη-μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα **να περιορίζουν, εντός των αντίστοιχων εδαφών τους, το χρονικό διάστημα κατά το οποίο μία εγκατεστημένη επιχείρηση μπορεί να χρησιμοποιεί ένα μισθωμένο όχημα**

που έχει ταξινομηθεί ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος.

Επιπλέον, πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη-μέλη να περιορίζουν τον αριθμό τέτοιων οχημάτων που μισθώνονται από επιχείρηση εγκατεστημένη στο έδαφός τους, υπό την προϋπόθεση ότι επιτρέπουν τη χρήση ενός αριθμού οχημάτων που αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 25% του συνολικού στόλου των οχημάτων που ανήκουν σε αυτήν ή, στην περίπτωση επιχείρησης με στόλο μικρότερο των τεσσάρων οχημάτων, τη χρήση τουλάχιστον ενός μισθωμένου οχήματος.

Η εισηγήτρια πιστεύει επίσης ότι η πρόβλεψη επιβολής της νομοθεσίας είναι καίριας σημασίας για να διασφαλιστεί η ορθή υλοποίηση και εφαρμογή της παρούσας πρότασης.

Για τον σκοπό αυτό, τα υφιστάμενα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα, όπως προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, θα πρέπει να περιλαμβάνουν τον αριθμό καταχώρισης του μισθωμένου οχήματος, καθώς και την περίοδο ισχύος του επικυρωμένου αντιγράφου της κοινοτικής άδειας και να δηλώνουν για πόσο χρονικό διάστημα ένα κράτος μέλος επιτρέπει στις επιχειρήσεις μεταφορών να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα στο έδαφός του.

Σημειωτέον, η έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωκοινοβουλίου θα πρέπει **να υποβληθεί το αργότερο 3 έτη μετά την προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο**, να περιγράφει τον αντίκτυπο και τις διάφορες επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, στο περιβάλλον και στα φορολογικά έσοδα και να δηλώνει βασικούς αριθμητικούς δείκτες, όπως τον αριθμό των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος-μέλος και έχουν μισθωθεί από επιχειρήσεις μεταφορών καθώς και τον αριθμό των παραβάσεων που συνδέονται με τη χρήση μισθωμένων οχημάτων, συνολικά αλλά και διασυνοριακά.