



Brüsszel, 2017. november 23.
(OR. en)

14841/17

Intézményközi referenciaszámok:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

JELENTÉS

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: a Tanács

Biz. dok. sz.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

Tárgy: Mobilitási csomag I.

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról

– Jelentés az elért eredményekről

I. BEVEZETÉS

A Bizottság a négy javaslatot 2017. május 31-én, a mobilitási csomag első sorozatának részeként fogadta el, majd 2017. június 8-án (egyéb napirendi pont keretében) ismertette azokat a Tanácsban.

A javaslatok átfogó célja, hogy pontosítsa az ellenőrzésre vonatkozó rendelkezéseket, valamint egyértelműbbé és egyszerűbbé tegye a szociális és piaci szabályokat, megkönnyítve azok érvényesítését. Az egyes javaslatokban az alábbi megközelítések érvényesülnek:

- a szakma gyakorlása és piacra jutás: szigorítani és harmonizálni kell a székhelyre vonatkozó feltételeket, hatékonyabb tagállami együttműködést kell megvalósítani a postafiókcségek visszaszorítása érdekében; a kötelező engedélyeztetést ki kell terjeszteni a könnyű haszongépjárművekre; felül kell vizsgálni és egyszerűbbé kell tenni a kabotázsra vonatkozó korlátozásokat és kapcsolódó ellenőrzési előírásokat kell megállapítani; át kell térni az elektronikus dokumentációra;
- pihenőidő és menetíró készülék: rugalmasságot kell alkalmazni a heti pihenőidők beosztását illetően, hogy a járművezetőknek minden harmadik héten lehetőségük legyen az összeadódott pihenőidőt egyben megtartani; ezt a rugalmasságot a gazdasági szereplőkre vonatkozó azon egyértelmű kötelezettséggel kell ötvözni, hogy a vezetőfülkén kívüli, megfelelő és fizetett szállást kell biztosítaniuk a járművezetők számára, ideértve azt is, hogy a pihenőidőt rendszeresen otthonukban tölthessék; a járművezetőket kötelezni kell arra, hogy a menetíró készülékben rögzítsék a határátkeléseket, hogy ezzel könnyebbé váljon a szociális előírások és a kabotázsra vonatkozó szabályok nyomonkövetése
- a gépjárművezetők kiküldetése és a végrehajtási követelményekre vonatkozó irányelv: egyértelművé kell tenni a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó elvek alkalmazását, és e célból meg kell határozni azt a minimális időtartamot, amelyet a járművezetőnek egy adott tagállamban el kell töltenie (nemzetközi szállítás esetében ez havonta három nap) ahhoz, hogy a minimálbérre és az éves szabadságra vonatkozó helyi szabályok rá alkalmazhatók legyenek; javítani kell a szabályok érvényesülését, mégpedig a közúti ellenőrzések célzott listája, harmonizált kockázatértékelési módszerek, valamint annak révén, hogy a munkaidőről szóló irányelvet alkalmazni kell a kötelező ellenőrzés hatálya alá tartozó személyekre;
- bérelt járművek: enyhíteni kell a nemzetközi szállításban használt bérelt járművekre vonatkozó korlátozásokat.

A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. június 1. és november 6. között 17 alkalommal folytatott megbeszélést a javaslatokról. Minden delegáció általános vizsgálati fenntartással élt, így a hozzászólások és álláspontok száma a konkrét kérdések megvitatása során folyamatosan változott. A dán, a lengyel és az egyesült királysági delegáció parlamenti vizsgálati fenntartással élt. A holland delegáció rámutatott, hogy nemzeti szinten jelenleg hatásvizsgálat zajlik a témában.

2017. június 13-án és 21-én a delegációk megvitatták a javaslatokhoz csatolt hatásvizsgálatokat, és fenntartották a jogot, hogy azokhoz egy későbbi szakaszban további megjegyzéseket fűzzenek. A szociális pillér tekintetében a delegációk általánosságban elismerték a hatásvizsgálat minőségét. Néhány delegáció azonban kifogásolta a munkavállalók kiküldetéséről szóló szabályok nemzetközi szállításban való alkalmazásához fűződő költségekkel kapcsolatos feltételezéseket. E delegációk úgy vélték, hogy a pihenőidőre vonatkozó új követelmények miatt tovább nőnek az ellenőrzéssel járó terhek. Néhány delegáció megkérdőjelezte, hogy a gyakorlatban kivitelezhető-e a rendszeres heti pihenőidő járművön kívüli eltöltésére vonatkozó szabály akkor, ha nem áll rendelkezésre kellő mennyiségű védett parkolóhely. Más delegációk úgy vélték, hogy amennyiben rugalmasabb szabályok vonatkoznának a pihenőidőre, ez negatív hatást gyakorolna a közúti közlekedés biztonságára.

A piacra jutást illetően a delegációk egyetértettek a Bizottság hatásvizsgálati tanulmányának azon megállapításával, miszerint a legfőbb hiányosságot a kabotázsra vonatkozó szabályok ellenőrzésének gyakorlati nehézségei jelentik, ugyanakkor néhány közülük rámutattak arra, hogy az ellenőrzéssel járó terheket a gyakorlatban az a nagyon kevés tagállam viseli, amelyben a legtöbb kabotázs történik. Néhány delegáció kétségét fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az illegális szállítási műveletek számának fényében – amely a becslések szerint relatív értelemben nem túl magas – indokolt-e a kabotázsra vonatkozó szabályok újrafogalmazása. E delegációk nem értettek egyet azzal a kijelentéssel, hogy a szabályok tervezett egyszerűsítése nagymértékben status quo-t biztosítana a kabotázsműveletek számát illetően, mivel a bemutatott számítások egy része a tevékenység csökkenését mutatta. Ezért e delegációk egy olyan szakpolitikai opciót részesítettek előnyben, amely a szociális normák emelkedéséhez vezetne, és amelyhez a piac megnyitása párosulna. A delegációk egy másik csoportja ezzel szemben arra véleményre helyezkedett, hogy a kabotázsműveletek száma jelentősen nőni fog, előrevetítve a rendszerszintű kabotázs problémáját, ami e delegációk szerint nem helyénvaló mindaddig, amíg az Unióban ilyen nagy mértékben eltérnek egymástól a szociális normák.

A szakma gyakorlására vonatkozó hatásvizsgálati tanulmányra hivatkozva a delegációk nagy száma úgy vélte, hogy a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó engedélyezési követelmények kapcsán alkalmazott kiindulópont túl gyenge. Néhány delegáció ennél is tovább ment, és annak a véleményének adott hangot, hogy a tanulmány nem támasztja alá bizonyítékokkal azt, hogy szükség lenne az összes könnyű haszongépjármű uniós szintű szabályozására. A delegációk többsége támogatta a székhelyre vonatkozó követelmények szigorítását és azt, hogy korlátozni kell a további nemzeti szintű követelmények megállapításának lehetőségét. Néhány tagállam aggályosnak találta a további nemzeti kritériumok javasolt eltörlését, annak nemzeti szinten jelentkező negatív hatására hivatkozva.

Végezetül, a bérelt járművek tekintetében a delegációk elismerték, hogy a javaslat várhatóan kedvezően befolyásolja a bérelt járművek piaci térnyerését, több delegáció jelezte azonban, hogy a lehetséges negatív hatásokat még elemezni kell. E delegációk az esetleges adóalap-erózió és az ellenőrizhetőség kapcsán fogalmaztak meg aggályokat - mindkettő a bérelt járművek használatára vonatkozó fennmaradó korlátozásokra és a kobotázművelekre vonatkozik. Néhány delegáció nem találta meggyőzőnek azt az érvet, miszerint a bérelt járművek hatékonyabb piaca egyértelműen kedvező hatást gyakorolna a környezetre.

II. ELNÖKSÉGI FORGATÓKÖNYVEK A KOMPROMISSZUM ELÉRÉSÉRE

a) 1071/2009/EK rendelet

Könnyű haszongépjárművek

A szakma könnyű haszongépjárművekkel való gyakorlásának szabályozását illetően az elnökség a következő elemekből álló kompromisszumot javasolta:

- Csak azok a gazdasági szereplők tartoznának az irányelv hatálya alá, amelyek [2,5-2,8 tonna] és 3,5 tonna közötti **súlyú** könnyű haszongépjárművekkel végeznek **nemzetközi** szállítást. Ez a javaslat arra reflektál, hogy a tagállamok által megfogalmazott aggályok ezekhez a nemzetközi közúti szállítási piacon egyre nagyobb mértékben jelen lévő járművekhez kapcsolódtak. A minimális súly megállapításával el lehet kerülni azt, hogy a jogszabály hatálya rendkívül sok, a nemzetközi szállítási piacon nem jelen lévő járműre és gazdasági szereplőre vonatkozzon. Ez a szabály egyúttal orvosolja az arányosságot illetően megfogalmazott aggályokat is, hiszen nem vezet be szükségtelen adminisztratív terheket azon vállalkozások számára, akik személygépkocsi méretű furgonokat használnak. Az elnökség egy 2,5 és 2,8 tonna közötti küszöböt javasol.

- Azoknak a gazdasági szereplőknek, akik a küszöb feletti súlyú könnyű haszongépjárművekkel szeretnék nemzetközi szállítási műveleteket végezni, **uniós engedélyért** kell folyamodniuk. A kibocsátó hatóság köteles a hiteles másolatokon feltüntetni, hogy azokat egy [2,5-2,8 tonna] és 3.5 tonna közötti súlyú jármű vagy járműszerelvény számára bocsátotta ki, hogy ezzel megelőzhető legyen a pénzügyi helyzetre vonatkozó szabályok megkerülése, amelyek a nehézgépjárművek esetében sokkal szigorúbbak.
- Mind a négy **engedélyezési kritérium** – állandó székhely, jó hírnév, szakmai alkalmasság és megfelelő pénzügyi helyzet – alkalmazandó lenne a könnyű haszongépjárművekre. Ez a megközelítés egyenlő versenyfeltételeket biztosítana a nemzetközi szállításban részt vevő gazdasági szereplők számára, függetlenül attól, hogy tevékenységüket könnyű haszongépjárművekkel vagy vegyes járműparkkal végzik, hiszen utóbbiaknak már most is meg kell felelniük mind a négy kritériumnak.
- Az elnökség ezen új szabályok alkalmazását illetően javasolt néhány **átmeneti intézkedést** is, hogy a tagállamoknak kellő idő álljon rendelkezésére ahhoz, hogy kialakítsák a könnyű haszongépjárművek üzemeltetői számára a szükséges adminisztratív rendszert, illetve hogy a könnyű haszongépjárművek üzemeltetői meg tudjanak felelni az új szabályoknak.

A székhelyre vonatkozó követelmények és további nemzeti követelmények

Az elnökség egy olyan kompromisszumos megoldást javasol, ami megkönnyíti a Bizottság azon javaslatának megvalósítását, hogy a tagállamok a jövőben ne határozhassanak meg nemzeti szinten további engedélyezési követelményeket. Ez az Unió egészében biztosítaná az átláthatóságot a szakma gyakorlását illetően. Néhány nemzeti sajátosságot figyelembe lehet venni, főként a székhelyre vonatkozó kritérium kapcsán, ezért az elnökség azt javasolta, hogy a jogszabályt egészítsék ki egy olyan jegyzékkel, amely olyan, fakultatívan alkalmazható kritériumokat tartalmazna, amelyet a tagállamok a kötelező kritériumokon túl előírhatnak, ha úgy kívánják.

Az elnökség ezen túlmenően egyrészt azt javasolta, hogy a szöveg fogalmazzon pontosabban a székhelyre vonatkozó kötelező kritériumokat illetően (pl. az „eszközök” és a „személyzet” kifejezés helyett használja a „járművek” és „járművezetők” kifejezéseket), másrészt pedig azt, hogy a szövegbe illesszenek be két új követelményt: az egyik arra vonatkozna, hogy a vállalkozást regisztrálni kell a gazdasági tevékenységekről vezetett nemzeti nyilvántartásba, a másik pedig arra, hogy a vállalkozásnak a székhely szerinti tagállamban kell adóznia.

Pénzügyi helyzet

Az elnökség azt javasolta, hogy vegyes flotta esetén hasonlóképpen alacsonyabb pénzügyi követelmények vonatkozzanak a könnyű haszongépjárművekre, mint a csak könnyű haszongépjárműveket alkalmazó vállalkozásokra. Ez biztosítaná, hogy a könnyű haszongépjárművek használata esetén a gazdasági szereplőkkel szemben mindig egyenlő bánásmód érvényesüljön. Az elnökség továbbá azt is javasolta, hogy ez a követelmény csak a 3,5 tonna alatti járművekre vonatkozzon, és a járműszerelvényekre ne, mivel ellenkező esetben e szabályok végrehajtása bonyolulttá válna.

A pénzügyi helyzet bizonyításával kapcsolatosan az elnökség azt javasolta, hogy tartsák fenn a jelenlegi jogi keretet, amelynek értelmében az illetékes hatóság tetszés szerint bármikor előírhatja a bankgarancia vagy az biztosítás követelményét, és nemcsak abban az esetben, ha a vállalkozás hitelesített éves beszámolóit nem állnak rendelkezésre, ahogyan azt a Bizottság javasolta.

b) A 1072/2009/EK rendelet

Kabotázműveletek

Az elnökség az egyértelműség érdekében azt javasolta, hogy a jogi szövegben egyértelműen legyen meghatározva a kabotázművelet kezdete. A javasolt fogalommeghatározás lehetővé tenné, hogy a kabotázműveletek csak azt követően veheti kezdetét, hogy a fogadó tagállamban befejeződött az összes kirakodás.

Kabotásellenőrzések

Az elnökség azt javasolta, hogy ne legyen meghatározva a nemzeti illetékes hatóságok által végrehajtandó, kabotásellenőrzések száma. Kockázatalapú megközelítés alapján meghatározott, elegendő számú ellenőrzést kell végrehajtani, ami lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy figyelembe vegyék az országban folyó teljes kabotásstevékenységet, valamint az illegális kabotázs esetleges területeinek kockázati besorolását. A javasolt megközelítés lehetővé teszi, hogy a tagállamok a saját egyedi helyzetüknek megfelelően hajtsák végre a kabotásellenőrzéseket.

Az elnökség ezen túlmenően azt javasolja, hogy az évente háromszor kötelezően végzendő összehangolt közúti műszaki ellenőrzést lehetséges legyen annak a már meglévő kötelezettségnek a keretében végrehajtani, amelynek értelmében hat összehangolt közúti műszaki ellenőrzést kell teljesíteni a 2006/22/EK irányelvben meghatározottak szerinti más célok érdekében.

c) **A 561/2006/EK rendelet**

Rendszeres heti pihenőidő a vezetőfülkében

Az elnökség azt javasolta, hogy a vezetőfülkében töltendő rendszeres heti pihenőidőre vagy egyenértékű időszakokra vonatkozó általános tilalom tekintetében kövessék a bizottsági javaslatot. Az elnökség ugyanakkor azt is javasolta, hogy vezessenek be egy olyan mentességet, amelynek értelmében a járművezető megengedetten töltheti a rendszeres heti pihenőidőt a vezetőfülkében, amennyiben az minden vezető számára megfelelő hálóhellyel rendelkezik, továbbá a jármű biztonságos és védett parkolást biztosító megfelelő pihenőterületen parkol és a vezető kényelmét megfelelő tisztálkodási feltételek garantálják. Ebben az esetben meg kell határozni a rendeletben a „megfelelő pihenőhely” fogalmát. A megfelelő pihenőhelynek meg kell felelnie bizonyos biztonsági, védelmi és szolgáltatási feltételeknek.

Az elnökség hangsúlyozta továbbá, hogy a megfelelő pihenőhelyekre vonatkozó információkat könnyen hozzáférhető kell tenni a fuvarozók és a járművezetők számára, lehetőség szerint egy valamennyi tagállam számára elérhető egységes információs hozzáférési pont segítségével.

A hazatérés és a heti pihenőidő tervezése

Az elnökség arra tett javaslatot, hogy hathetes gyakoriságban határozzák meg a fuvarozó által a járművezető számára kötelezően biztosítandó hazatérési lehetőséget annak érdekében, hogy a peremterületeken elhelyezkedő tagállamok fuvarozói igényeinek is eleget lehessen tenni. Az elnökség fontosnak vélte, hogy a „haza” fogalmát ne leszűkítő módon határozzák meg, mivel a járművezető számára bizonyos fokú rugalmasságot és választási szabadságot kell biztosítani.

A heti pihenőidő tervezése tekintetében az elnökség azt javasolta, hogy tartsák fenn a jelenlegi kéthetenkénti megközelítést annak előírása mellett, hogy a rendszeres heti pihenőidőt legalább minden második héten be kell iktatni. A csökkentett heti pihenőidő kompenzációját a rendszeres heti pihenőidőhöz vagy egy másik csökkentett heti pihenőidőhöz lehetne adni.

d) A 165/2014/EU rendelet

A menetíró készülékekben tárolt információ célja

Az elnökség azt javasolta, hogy a szövegben pontosítsák, hogy a menetíró készülékekben tárolt információt a kabotázásra vonatkozó szabályok és a kiküldött járművezetőkre vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzésére, illetve a kombinált szállításról szóló irányelv alkalmazásában lehet felhasználni.

Az országkódok feltüntetése

Az elnökség annak egyértelmű megfogalmazását javasolta, hogy az országkódok bevitelének kötelezettségét akkor kell teljesíteni, amikor az országhatár átlépése után a járművezető a saját akaratából vagy a szállítási művelet céljából első alkalommal megáll, az útitervnek megfelelően vagy mivel a megállás szükségessé vált. Nem lenne kötelező, hogy a vezető a határátlépés után megálljon kizárólag az országkód bevitelére céljából, még azokban a helyzetekben sem, ha a vezető több országhatáron kel át tervezett megállás nélkül. A kód bevitelének kötelezettsége nincs összefüggésben a szállítási művelet típusával.

e) Irányelv a kiküldött közúti fuvarozási munkavállalókra vonatkozó különleges szabályokról és a 2006/22/EK irányelvről

Hatály

Az elnökség azt javasolta, hogy a jogszabály tegye kifejezetten egyértelművé, hogy az árutovábbítási műveletek nem minősülnek a járművezetők kiküldetésének. Az elnökség ezen túlmenően annak pontos meghatározását is javasolta, hogy a különleges szabályok legyenek hasonlóképpen alkalmazandók azon járművezetőkre is, akik saját hatáskörükön belül végzik tevékenységüket.

A kiküldetési időtartam kiszámítása

Az elnökségi javaslat értelmében a fogadó tagállamba való kiküldetés időtartamának kiszámításakor a járművezető következő tevékenységeit kell tekintetbe venni: vezetési idő, munkaidő, készenléti idő, szünet és napi pihenőidő. A javasolt kompromisszum értelmében a heti pihenőidőt nem lehet beszámítani a kiküldetés időtartamába.

Amikor a járművezető más közlekedési módok segítségével – például vonattal vagy komppal – lép be a fogadó országba, akkor a kiküldetési időszakot attól a pillanattól kell számítani, amikor a járművezető működésbe helyezi a járművét, hogy elhagyja a vonatot vagy a kompot.

Az elnökség azt javasolta, hogy a közúti szállítási ágazatban a kiküldetési szabályok végrehajtását célzó adminisztratív követelményeket és ellenőrzési intézkedéseket ágazatspecifikus, kimerítő jellegű különleges szabályok segítségével határozzák meg. Amennyiben e követelményeket és intézkedéseket a technológiai fejlődés vagy egyéb ok miatt naprakésszé kell tenni, akkor ezt másodlagos jogszabályok révén kell megtenni. Ezzel garantálni lehetne, hogy a kiküldetésre vonatkozó szabályok európai szinten kerüljenek meghatározásra és végrehajtásuk valamennyi tagállamban egyformán történjen.

f) A 2006/1/EK irányelv

Az elnökség javaslata szerint a tagállamok csak a saját területükön teletelepített vállalkozások számára korlátozhatják más tagállamokból származó bérelt járművek használatát. A tagállamok a jövőben nem korlátozhatnák a területükön a más tagállamban letelepített vállalkozások számára a bérelt járművek használatát.

Amennyiben egy tagállam esetlegesen korlátozni kívánja egy, a területén letelepített vállalkozás számára a bérelt jármű használatát, akkor minden bérelt jármű használatát egy naptári éven belül valamely egymást követő három hónapra korlátozhatja. Ezen túlmenően a tagállamok a más tagállamokból származó bérelt járművek számát legfeljebb a vállalkozás tulajdonában lévő teljes járműflotta 25%-ára korlátozhatják.

Az elnökség azt javasolja továbbá, hogy a Bizottság az átültetés határidejének lejárta után öt évvel esedékes felülvizsgálata során értékelje, hogy a bérelt járművek megnövekedett használata milyen esetleges kedvezőtlen hatásokat gyakorolt a tagállamok adóbevételére, a közúti biztonságra és az illegális kábótázásra.

III. A FŐ KÉRDÉSEKKEL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

a) A 1071/2009/EK rendelet

Könnyű haszongépjárművek

Számos tagállam jelezte, hogy a könnyű haszongépjárművek üzemeltetőire vonatkozó engedélyezési követelmények jelentős költségeket rónak az ágazatra akkor, amikor semmi sem indokolta egyértelműen az uniós szintű fellépést. Más tagállamok szerint a bizottsági javaslat nem reagált kielégítő módon a könnyű haszongépjárművek gyorsan növekvő alkalmazásával kapcsolatos aggasztó helyzetre, mivel nem írja elő a megbízhatóság ellenőrzésére szolgáló fontosabb kritériumoknak, pl. a szakmai alkalmasság és a jó hírnév követelményének való megfelelés szükségességét. E tagállamok hangsúlyozták, hogy az ágazatban biztosítani kell a megfelelő felügyeletet és a nehézgépjárművek üzemeltetőivel való tisztességes versenyt. Több tagállam a javaslattal kapcsolatban összehasonlítóképpen megemlítette azon nemzeti szintű megoldásokat, amelyek esetében a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó engedélyezési követelményeket csak egy bizonyos minimális tömegtől kezdődően kellett teljesíteni.

Egy kivétellel valamennyi tagállam támogatta az elnökség azon javaslatát, mely szerint az engedélyezési kötelezettséget a **nemzetközi szállításra** kell korlátozni. A tagállamok többsége elfogadná azt, hogy ezt a követelményt egy bizonyos **minimális tömegtől** kezdődően alkalmazzák. Négy tagállam nem támogatta ezt az elképzelést. Sok tagállam nem helyezkedett egyértelmű álláspontra a megfelelő minimális tömeg tekintetében; támogatták az elnökség iránymutatása szerinti 2,5–2,8 tonna össztömeget. Néhány tagállam egyértelműen az alacsonyabb minimális súlyhatárt támogatta.

Az **engedélyezési kritériumokkal** kapcsolatosan a tagállamok túlnyomó része előnyben részesítette mind a négy kritérium alkalmazását abban az esetben, ha esetleg a hatály csak a nemzetközi szállításban alkalmazott könnyű haszongépjárművekre terjedne ki. Néhány tagállam jobbnak tartaná, ha ebben az esetben is ragaszkodnának a bizottság javaslatához. Kétségbe vonták a „jó hírnév” képzetének alkalmazhatóságát, amennyiben az ágazatban nincs menetíró készülékes felügyelet, továbbá a rendelet I. mellékletében foglalt követelmények vizsgálata alapján úgy ítélték meg, hogy a „szakmai alkalmassági” rosta túlságosan bonyolult. A legtöbb felszólaló delegáció szerint nem kell módosítani az I. mellékletet külön a könnyű haszongépjárművek alkalmazásának tekintetében. Egy tagállam elutasította a pénzügyi helyzetre vonatkozó külön követelményt azzal érvelve, hogy ez csak további papírmunkát eredményezne, és nem működne igazi szűrőként.

Néhány tagállam úgy vélte, hogy a pénzügyi helyzet tekintetében megállapított konkrét összegek még mindig túl magasak. A legtöbb tagállam elfogadta a pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelmény alkalmazását, amennyiben rendezik a nehézgépjárművekből és könnyű haszongépjárművekből álló vegyes flották kérdését. A mind a négy engedélyezési kritérium alkalmazásával kapcsolatban néhány tagállam elegendő hosszúságú átmeneti időszakot kért.

A tagállamok végezetül általánosságban elvben elfogadták a javaslatot a könnyű haszongépjárművekhez kapcsolódó, új adminisztratív **jelentéstételi követelmények** tekintetében. Mindazonáltal sok tagállam kérte, hogy módosítsák a javaslat e részét, hogy csökkentsék az adminisztratív terheket – kétévenkénti gyakoriság évenkénti helyett, és csak a már készen rendelkezésre álló statisztikák felhasználása –, illetve hogy növeljék az egyértelműséget (mentességet kapott járművek kezelése).

A székhelyre vonatkozó követelmények és további nemzeti követelmények

Jóllehet a tagállamok többsége egyetértett abban, hogy meg kell erősíteni az állandó székhely tekintetében a rendelet 5. cikkében meghatározott feltételeket, más tagállamok ugyanakkor megkérdőjelezték a feltételeket és kritikát fogalmaztak meg azok egyértelműségével kapcsolatban. Ezzel szemben a Bizottság azon javaslatát, hogy töröljék a rendelet 3. cikkének (2) bekezdését – ami azt jelenti, hogy a tagállamok már nem határozhatnak meg további engedélyezési követelményeket nemzeti szinten – számos tagállam kifogásolta azzal érvelve, hogy nemzeti szabályaik megfeleltek saját egyedi igényeiknek, és a telephely szerinti országgal való kapcsolat megerősítésének célját is szolgálták.

A tagállamok nagy többsége támogatta az elnökség azon javaslatát, hogy a székhelyre vonatkozó kötelező kritériumok közül egyeseket csiszolni és pontosítani kell, és be kell építeni az önkéntes elemeket az 5. és a 7. cikkbe, ami a 3. cikk (2) bekezdése törlésének ellensúlyozásaként érvényesíti a nemzeti sajátosságokat. Továbbra is alapos vizsgálat tárgyát képezik azonban ezen elemek alakításának részletei. Néhány tagállam úgy vélte, hogy egyes elemek tekintetében hiányzik a pontosság és az ellenőrizhetőség, mások ugyanakkor nagyobb rugalmasságot szerettek volna a nemzeti sajátosságok megőrizhetősége érdekében.

Más delegációk az újabb önkéntes követelmények beillesztése helyett a kötelező követelmények jegyzékének megerősítését szorgalmazták, például a szükséges eszközökkel és a helyi finanszírozási forrással kapcsolatban, annak érdekében, hogy egyenlő versenyfeltételeket teremtsenek a fedőcégek elleni küzdelem területén. Néhány tagállam azt is megjegyezte, hogy a felsorolt kritériumok közül néhánynak az ellenőrzése nem lehetséges a műveletek kezdetekor, csak amikor a vállalkozást már megalapították.

A pénzügyi helyzetről szóló megbeszélés fő kérdése a **vegyes flották** kezeléséhez kapcsolódott. A delegációk általánosságban üdvözölték azt az elnökségi kompromisszumot, amely szerint valamennyi üzemeltető flottáinak könnyű haszongépjárműveivel szemben egyenlő bánásmódot kell alkalmazni, ugyanakkor megfogalmazták a további pontosításra irányuló igényüket. Néhány delegáció felhívta a figyelmet arra, hogy az alkalmazandó küszöbértékek meghatározása céljából figyelembe kell venni a jármű-kombinációkat. Az elnökség szerint a jármű-kombinációk túlságosan eltérőek ahhoz, hogy e célból figyelembe lehessen őket venni, továbbá utalt arra a javaslatára, mely szerint a közösségi engedély hitelesített másolata egyértelműen tartalmazná azt, hogy az engedély olyan könnyű haszongépjárműhöz – pótkocsit beleértve – tartozik, amely a megengedett súlyhatár alatt van, vagy azt olyan járműhöz adták ki, amely a súlyhatár felett van. Néhány tagállam azt javasolta, hogy a könnyű haszongépjárművek esetében alacsonyabb összegeket állapítsanak meg a bizottság javaslatban szereplőnél. Az elnökség ezt nem fogadta el, mivel véleménye szerint maga a flotta – a járművek eszközértéke – elegendő saját tőkét biztosít. Néhány tagállam szerint ezeknek az összegeknek még magasabbnak kell lenniük.

Egyes delegációk kétségbe vonták annak helyességét, hogy a „tőke és tartalék” megfogalmazás a javaslatban „**saját tőkére**” változott. Ennek megerősítését kérték, hogy a kérelmező rendelkezésére álló saját források valamennyi alkotóelemét figyelembe lehessen venni a pénzügyi helyzet értékeléséhez. Az egyik delegáció azt javasolta, hogy a rendeletnek az évek során megmaradó stabilitása érdekében **indexálják** a pénzügyi küszöböt.

A **pénzügyi helyzet bizonyításának** eszközét illetően egyes delegációk nem értettek egyet a Bizottság által javasolt változtatásokkal, amelyekről úgy tartották, hogy meghaladják a pontosításhoz szükséges mértéket. E delegációk kifejezetten a nemzeti rendszereket kívánták folytatni, amelyek a bankgaranciákat, csakúgy mint a biztosítások megemléítését a rendelkezésre álló éves elszámolások esetén is előírják. Az ezen rendelkezés jelenlegi megfogalmazásának fenntartására irányuló elnökségi javaslat támogatásra, de egyben ellenzésre is talált, mivel néhány delegáció úgy vélte, hogy a bizottsági javaslat előnyös a kisebb vállalatok számára, amelyek esetleg nem férnek hozzá a pénzügyi garanciákhoz. Az elnökség megállapította, hogy további munkára van szükség annak tisztázása érdekében, hogy a felsorolt nézeteket hogyan lehet összeegyeztetni.

A **nemzeti elektronikus nyilvántartások** és a **tagállami együttműködés** tekintetében a delegációk általánosságban üdvözölték a bizottsági javaslatot. Mindazonáltal a nemzeti elektronikus nyilvántartások vonatkozásában több delegáció kiemelte, hogy egyensúlyt kell teremteni a kötelező adatok és a rendszeres frissítés között, továbbá e delegációk azt is megfogalmazták, hogy az újabb erőfeszítéseket a jól működő ERRU¹ keretében kell kompenzálni. Néhány delegáció túlzottnak ítélte bizonyos adathalmazokat, pl. a részletes pénzügyi adatok, az alkalmazottak száma és a kockázati besorolás tekintetében.

A megerősített tagállami együttműködést illetően a delegációk üdvözölték a Bizottság arra irányuló szándékát, hogy strukturálja az eljárást. Az eljárás különböző lépései vonatkozásában azonban eltértek a vélemények. Míg egyes tagállamok nagyobb átláthatóságot kértek azon okokkal kapcsolatosan, amelyek alapján az együttműködési kérelem elutasítható, és úgy vélték, hogy az ilyen kérelmek kézhezvételének igazolása hasznos lenne, addig más delegációk hosszabb határidőket kértek, hogy teljesíteni lehessen az említett kéréseket. Néhány tagállam különbséget tett attól függően, hogy a kérelem milyen vizsgálattal járna, illetve azt javasolta, hogy kifejezetten korlátozzák a kérhető információk típusait. Az elnökség megállapította, hogy a jövőt tekintve meg kell határozni a szövegben a kérelem minimális indokolását – pl. az eljárás céljának feltüntetése és a kért információ elegendően részletes megadása – és/vagy ismertetni kell, hogy az információs szolgáltatást milyen alapon lehet elutasítani. Törekedni kell az együttműködési eljárások szövegezésének összehangolására (a 2006/22/EK irányelv 8. cikke és a 1071/2009/EK rendelet 18. Cikke).

A rendelet hatályát tekintve néhány tagállam úgy vélte, hogy a szállítási műveletek „**nem kereskedelmi**” jellegének kifejtését az uniós jogszabályok összességében harmonizáltan kell elvégezni, más tagállamok ugyanakkor kétségbe vonták ennek kivitelezhetőségét. Ezzel egyidejűleg a tagállamok elfogadták az, hogy törekedni kell tenni e fogalom egyértelműbbé tételére.

¹ Közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartása.

Az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak a **felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra vonatkozó eljárással való** javasolt felváltását illetően néhány delegáció arra az álláspontra helyezkedett, hogy a rendelet egyes részei természetüknél fogva alapvetőek, és ezért nem képezhetik felhatalmazáson alapuló jogi aktusokon keretében végzett változtatások tárgyát, egy delegáció pedig a felhatalmazás korlátlan időtartama ellen emelt szót. Számos delegáció még szükségesnek érzi a tervezett változtatások további tanulmányozását.

A Bizottság észrevételei

A Bizottság fenntartotta álláspontját. A könnyű haszongépjárművek tekintetében a Bizottság képviselője bizonyos nyitottsággal viseltetett az iránt, hogy a rendelet hatályát a nemzetközi szállításban működő könnyű haszongépjárművek üzemeltetőire összpontosítsák, azonban arra az álláspontra helyezkedett, hogy ez esetben indokolt lehet az engedélyezési követelmények teljes körű alkalmazása. Úgy ítélte meg, hogy azt, hogy a tagállamok a továbbiakban nem illeszthetnék be nemzeti engedélyezési követelményeket, úgy lehetne ellensúlyozni, hogy a követelmények némelyikét beépítenék a rendelet szövegébe, feltéve, hogy ezek nem akadályoznák aránytalan mértékben a letelepedés szabadságát.

b) Az 1072/2009/EK rendelet

Kabotázsműveletek

Az **engedélyezett kabotázsműveletek**, illetve **kabotázsnapok mennyisége** tekintetében meglehetősen csekély eredmények születtek az álláspontok közelítésében. Több tagállam hangsúlyozta, hogy a jövőbeli kompromisszumnak tartalmaznia kell a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályok alkalmazásának módozatait. A tagállamok általában véve pozitívan fogadták a kabotázsra vonatkozó szabályok egyszerűsítésének szándékát. Mindazonáltal számos tagállam kérte a kabotázsra jelenleg engedélyezett hét nap megtartását, anélkül azonban, hogy a műveletek száma korlátozva lenne, míg sok más tagállam az engedélyezett kabotázsnapok számának jelentős, öt alá történő csökkentését kérte. E tagállamok azzal érveltek, hogy a kabotázs természeténél fogva ideiglenes tevékenység, és biztosítani kell, hogy az is maradjon. A tagállamok előbbi csoportja határozottan ellenezte a lehetőségek számának jelentős, öt nap alá történő csökkentését, hivatkozva többek között a napok számának megváltoztatására vonatkozó bizottsági hatásvizsgálatra.

Ezzel szemben a kabotázsra engedélyezett napok számának jelentős csökkentését támogató tagállamok azzal érveltek, hogy a bizottsági javaslat a kabotázsműveletek számára vonatkozó felső korlát emelésével a piac további liberalizációját eredményezné. Néhány tagállam úgy vélekedett, hogy amennyiben a kiküldött munkavállalókra vonatkozó szabályok, valamint a pihenőidőre vonatkozó új szabályok alkalmazásra kerülnek, nem kell korlátozásokat bevezetni a belső piacon, hiszen ezek révén kiegyenlíthető a különböző országokból származó járművezetők helyzete. A tagállamok egy másik csoportja nem értett egyet ezzel, mivel véleményük szerint figyelembe kell venni egyéb tényezőket is, például a társadalombiztosítási járulékokat és az adórendszert.

Több tagállam konkrét biztosítékokat, például „várakozási időszak” elrendelését sürgette a célzott és folyamatosan ismétlődő kabotázsciklusok (**szisztematikus kabotázs**) problémájának megoldása érdekében. Mások úgy vélték, hogy ez korlátozásokhoz vezetne a belső piacon, nehezen ellenőrizhető és a probléma mértékéhez képest aránytalan intézkedés, ezért ellenezték bármiféle kiegészítő biztosíték bevezetését. A tagállamok többsége általában elismerte, hogy a szisztematikus kabotázs bizonyos területeken problémát jelenthet, ahol a kabotázsműveletek koncentrálódnak, más tagállamok azonban nyomatékosították, hogy nem áll fenn a szisztematikus kabotázs problémája.

A tagállamok egyértelműen egyetértettek abban, hogy nagyobb egyértelműsége van szükség a **kabotázsműveletek kezdetére** vonatkozóan. A legtöbb felszólaló tagállam egyetértett azzal az elnökségi javaslattal, hogy a kabotázsművelet a fogadó tagállamban csak akkor vehesse kezdetét, amikor a nemzetközi fuvarozás keretében szállított áruk minden kirakodása lezárult. Egyetértettek abban, hogy ezt egyértelműen rögzíteni kell a rendeletben. A tagállamok egy kisebb csoportja liberálisabb megközelítést mellett érvelt, amely lehetővé tenné, hogy a kabotázsműveletekre nemzetközi szállítási műveletekkel párhuzamosan, a fogadó tagállamban történő teljes kirakodás előtt is sor kerülhessen. Végezetül pedig egyes tagállamok azt kérték, hogy más tekintetben is pontosítsák a kabotázs fogalommeghatározását.

A **szomszédos tagállamokra** vonatkozó megbeszélés nem vezetett eredményre. Egyes tagállamok a bizottsági javaslatot támogatták. Mások az elnökség azon javaslata mellett foglaltak állást, hogy a bizottsági szöveget a „szomszédos tagállamok” fogalmának meghatározásával (közös szárazföldi határral rendelkező tagállamok) pontosítsák. Néhány tagállam liberálisabb megközelítés mellett érvelt, amely meghatározott számú napra bármely más tagállamban engedélyezne kabotázsműveleteket. Néhány tagállam a jelenlegi helyzet kisebb mértékű kiigazítását szorgalmazta, amely a meghatározott, a Bizottság által a kabotázsműveletekre javasolt ötnapos időszaknál rövidebb időkereten belül bármely más tagállamban engedélyezne kabotázsműveleteket. Néhány más tagállam kijelentette, hogy a kabotázsműveleteket csak azokban a fogadó tagállamokban kellene engedélyezni, ahol a nemzetközi szállítási művelet befejeződött, különösen akkor, ha a kabotázásra fordítható napok során elvégezhető műveletek száma korlátlan marad.

Kabotázs-ellenőrzések

A **kabotázs-ellenőrzések** tekintetében a tagállamok általánosságban egyetértettek az elnökséggel abban, hogy nincsen szükség az ellenőrzések számának rögzítésére. Némely tagállam rámutatott arra, hogy a helyi viszonyoktól függően, tagállami szinten lenne célszerű mérlegelni, mit jelent az „elegendő számú” ellenőrzés. A tagállamok általánosságban támogatták mindkét elnökségi kompromisszumot, jelezve, hogy azok egymás maradéktalan kiegészítésének tekintendők.

Egyéb kérdések

A tagállamok általánosságban üdvözölték a Bizottság azon szándékát, hogy **elektronikus dokumentumok** alkalmazása irányába haladjon **a közúti ellenőrzések során**, egyes tagállamok azonban azon aggályuknak adtak hangot, hogy gyengítheti a felügyeleti szolgálatok hatékonyságát, ha a járművezető bizonyíték szolgáltatása céljából a tehergépkocsin kívüli személyekre hivatkozhat. A delegációk konkrét vizsgálati fenntartással éltek a tagállamok azon esetleges új kötelezettsége tekintetében, hogy **szankcionálják** a feladók, szállítmányozók, vállalkozók és alvállalkozók **bizonyos magatartásformáit**. Néhány delegáció hangsúlyozta, hogy ugyanazon piacrajutási feltételeknek kell vonatkozniuk az egy tagállamon belüli **kombinált fuvarozási** művelet **közúti szakaszára**, mint a kabotázsműveletekre. Végezetül pedig a **felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra** vonatkozó eljárás tekintetében számos delegáció nem értett egyet azzal, hogy másodlagos jogszabályok révén módosítsák a közösségi engedély érvényességi idejét.

A Bizottság képviselője kiállt a kabotázműveletekre vonatkozó javaslat mellett. Úgy vélekedett, hogy az ötnapos korlát körüli érvek további elemzést kívánnak, amennyiben nem tévesztik szem előtt a javaslat célját, vagyis a szabályok egyszerűsítését és az ellenőrzés javítását szolgálják.

Elismerte, hogy a tervezett egyszerűsítés nem biztos, hogy kiküszöböli a szisztematikus kabotázs problémáját, amellyel elsősorban néhány tagállam szembesül. Bármely, a kompromisszum részeként tárgyalt biztosítékot meg kell vizsgálni, hogy hatékonyan végrehajtható-e.

c) Az 561/2006/EK rendelet

Rendszeres heti pihenőidő a vezetőfülkében

A tagállamok meglehetősen eltérő kiindulási pontja mutatkozott meg a Bizottság azon javaslatára adott reakcióikból, amely kifejezettebb tiltást fogalmaz meg arra vonatkozóan, hogy a járművezetők a vezetőfülkében aludjanak a rendszeres heti pihenőidő és az annak megfelelő kompenzációs időszakok idején. Míg jelentős számú tagállam üdvözölte a javaslatot, amely megerősíti azt, ahogy a jelenlegi szabályokat értelmezték, még több tagállam kifogásolta annak a gyakorlatban kevésbé alkalmazható és megkülönböztető voltát. A tagállamok e két csoportja eltérően vélekedett a javaslat más kérdéseire hasonlóan arról is, hogy a járművezetők hatékonyan saját hasznukra tudják-e fordítani a jogszabályok által biztosított vagy lehetővé tett rugalmassági lehetőségeket, és nem értettek egyet egymással abban sem, hogy milyen értéket hordoz és ellenőrizhető-e annak részletes szabályozása, hogy milyen módon kell kivenni a rendszeres heti pihenőidőt.

Számos támogatóra talált az az elnökség által javasolt kompromisszum, amely különbséget tesz a heti pihenőidőnek az utastérben történő tiltott eltöltése és a heti pihenőidőnek az utastérben történő, abban az esetben engedélyezett eltöltése között, ha a tehergépkocsi biztonságos és kényelmes parkolóhelyen áll. Néhány tagállam azonban fenntartotta azon álláspontját, hogy a Bizottság eredeti javaslatának megfelelően szigorú tilalom vonatkozzon a heti pihenőidőnek az utastérben történő eltöltésére. Néhány tagállam nem volt meggyőződve arról, hogy a pihenőidőről szóló rendeletet kell alkalmazni a pihenőhelyek kritériumainak szabályozására, mások pedig e különbségtétel gyakorlati értékéről nem voltak meggyőződve, hiszen bizonyos térségekben a forgalom sűrűségétől függően az ilyen pihenőhelyeknek nem volt „piaca” vagy pedig jelentős hiány mutatkozott e téren.

A legtöbb tagállam egyetértett abban, hogy amennyiben a szabályozásban szabványokat rögzítenek, azokat össze kell kapcsolni azzal a lehetőséggel, hogy másodlagos jogszabállyal naprakésszé tehetőek legyenek. Abban is egyetértettek, hogy a járművezetők számára könnyen hozzáférhető tájékoztatást kell biztosítani. Sok tagállam egyetértett az elnökséggel abban, hogy talán nem szükséges engedélyezési eljárást meghatározni az alkalmas pihenőhelyek tekintetében, viszont megbízható, a közigazgatás által figyelemmel kísért információforrásra van viszont szükség a pihenőhelyek rendelkezésére állására vonatkozóan. Egy tagállam a bizottsági javaslat hatékony ellenőrző eszközökkel történő megerősítését javasolta, ideértve a járművezető kötelezését annak bizonyítására, hogy hol töltötte rendszeres heti pihenőidejét. A tagállamok többsége azonban az elnökség azon javaslatával értett egyet, hogy ne kérjenek ilyen dokumentációt, hanem ehelyett elsősorban a menetíró készülékben tárolt információra támaszkodjanak a közúti ellenőrzések alkalmával.

Általános egyetértés mutatkozott a tekintetben, hogy egyes uniós térségekben a parkolóhelyek olyan mértékben zsúfoltak, hogy még a heti pihenőidőnek az utastérben történő eltöltésére vonatkozó tilalom sem fog jelentősen könnyíteni a helyzeten.

A hazatérés és a heti pihenőidő tervezése

A járművezető számára kötelezően biztosítandó rendszeres **hazatérési lehetőség** tekintetében a tagállamok egy nagy csoportja a bizottsági javaslatban szereplő háromhetes gyakoriságot támogatta. A tagállamok egy kisebb csoportja 12 hetes gyakoriság mellett érvelt, míg a viszonylag legnagyobb csoport elfogadhatónak vélte az elnökségi javaslatban szereplő hathetes gyakoriságot. Négy tagállam említette lehetséges kompromisszumként a négyhetes gyakoriságot. Egy tagállam a szöveg olyan értelmű módosítását indítványozta, hogy egyértelműen kitűnjön, hogy a hazautazással töltött idő nem vonható le a pihenőidőből.

A lakóhely fogalmának meghatározására vonatkozóan a tagállamok egyetértettek az elnökséggel abban, hogy tág fogalom meghatározásra van szükség annak érdekében, hogy ne korlátozzák túlzott mértékben a járművezetőt. Ugyanakkor aggályok merültek fel azzal kapcsolatban, hogy a kötelezettségnek a gyakorlatban alkalmazhatónak kell lennie a fuvarozó számára, akinek a járművezető munkatervét össze kell állítania. Más tagállamok azt javasolták, hogy a fogalom a székhely vagy a foglalkoztatás helye szerinti országot jelentse.

A **heti pihenőidő tervezése** – vagyis a csökkentett pihenőidő kompenzációja révén kibővített pihenőidő kialakítása – tekintetében a tagállamok többsége a jelenlegi kéthetenkénti megközelítés megtartása mellett foglalt állást, a Bizottság által javasolt 4 hétre történő átállással szemben.

Ugyanakkor több tagállam üdvözölte a Bizottság javaslatát a négyhetes időszak kínálta nagyobb mozgástér miatt. Az ebből következő kérdést illetően, nevezetesen hogy az 561/2006/EK rendelet 6. cikkének (3) bekezdését ennek megfelelően módosítani kell-e, néhány tagállam azt javasolta, hogy az összeadódott összes vezetési idő korlátozását 4 hétre emeljék, ami négy hét alatt 180 órának felel meg a két hétre vonatkozó 90 óra helyett, javaslatuk azonban más tagállamok erőteljes ellenállásába ütközött.

A **csökkentett heti pihenőidő kompenzációját** illetően több tagállam a jelenleg meglévő rugalmas lehetőség megtartása mellett foglalt állást, amelynek értelmében a kompenzáció a napi pihenőidővel és a heti pihenőidőkkel kombinálva egyaránt felhasználható. Más tagállamok az elnökség kompromisszumos javaslatát támogatták, amely lehetővé tenné, hogy a járművezetők összekössék a kompenzációt a heti pihenőidőkkel, a csökkentett heti pihenőidőt is beleértve, a napi pihenőidőkkel azonban nem.

Egyéb kérdések

Jelentős számú tagállam nem tudta támogatni a **nem kereskedelmi áruszállításra** vonatkozó mentesség tekintetében alkalmazandó 7,5 tonna súlyhatár eltörlését. E tagállamok egyike új, 18 tonnás küszöböt javasolt, ezt az értéket más delegációknak még meg kell vizsgálniuk. Némi elégedetlenségnek adtak hangot a „nem kereskedelmi” kifejezés jelentésének körülírására tett kísérletre vonatkozóan is. Míg egyes delegációk úgy vélték, hogy az túlzottan összetett ahhoz, hogy kielégítő megoldást kínáljon, mások amellettt érveltek, hogy célszerű lenne legalább egységes megközelítést kialakítani az uniós jogszabályokban.

Két tagállam konkrét vizsgálati fenntartással élt a **több fős személyzettel végzett műveletek** során tartandó szünetekre vonatkozó iránymutatás kodifikálásával szemben.

A felszólaló delegációk kedvezően reagáltak azon bizottsági javaslatra, hogy egy alkalmas szálláshoz történő eljutás érdekében bizonyos fokú **rugalmasságot** biztosítsanak a **járművezetőknek** meghatározott pihenési szabályoktól való eltérésre, felmerült azonban a kérdés, hogy hogyan mérhető fel, hogy ez nem veszélyeztetné-e a közúti közlekedés biztonságát. Egy tagállam jelezte annak szükségességét, hogy a rendszeres heti pihenő kezdetekor némileg nagyobb rugalmasságot biztosítsanak a vezetési idő tekintetében.

A delegációk fenntartással éltek azzal kapcsolatban, hogy a végrehajtás harmonizált megközelítésének meghatározását szolgáló **végrehajtási aktusok** elfogadására tanácsadó bizottsági eljárást alkalmazzanak.

A Bizottság észrevételei

A Bizottság képviselője nagy mértékben együttműködött az elnökség azon törekvéseiben, hogy előkészítse a delegációk többsége számára támogatható kompromisszum alapjait. Ktartott a bizottsági álláspont mellett, és egyértelműen leszögezte, hogy az utastérben töltött pihenő és a hazatérés/a heti pihenőidő ütemezése tekintetében az elnökségi megközelítés jelentősen eltér a bizottsági javaslattól, ugyanakkor megvan az az előnye, hogy – mindenekelőtt az alkalmas parkoló- és pihenőhelyek tekintetében – több aggályos szempontot kielégít.

d) A 165/2014/EU rendelet

A tagállamok támogatták a Bizottság azon javaslatát, hogy **a menetíró készülékben rögzítendő információk** körét bővítsék ki a célból, hogy az a határátlépésekre is kiterjedjen a szociális és piaci szabályok jobb nyomon követhetősége érdekében. Ezzel összefüggésben a tagállamok túlnyomó többsége támogatta az elnökség azon javaslatát, hogy **egyértelművé kell tenni a menetíró készülékben rögzítendő információk gyűjtésének célját**, egyes delegációk pedig felvetették az 1073/2009/EK rendelet szerinti kötelezettségek nyomon követésére való hivatkozást is (az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés). Mindazonáltal néhány tagállam úgy vélte, hogy a járművezető fokozott, különböző célokból végzett „nyomon követése” ütközhet az adatvédelmi érdekekkel, és arra – a szükségesség és az arányosság tekintetében – külön figyelmet kell szentelni. Ezek a delegációk felvetették, hogy ki kellene kérni az európai adatvédelmi biztos véleményét, a szükséges többségi álláspontot azonban nem sikerült elérni. A Tanács Jogi Szolgálata is nyújtott értékelést.

A delegációk széles körűen üdvözölték az elnökség arra vonatkozó szövegezési javaslatait, hogy a járművezetőnek a határátlépést követően mikor és hol kelljen **rögzítenie az országkódot**, vagyis az első tervezett, vagy az első szükséges megállóhelyen. A tagállamok többsége ellenezte, hogy a járművezetőnek kötelező legyen pusztán amiatt külön megállnia, hogy bevigye az országkódot, és ennek megfelelően támogatták az elnökség azon megközelítését, hogy árutovábbítási művelet esetében az országkódot kizárólag egy előre tervezett vagy szükséges megállóhelyen kelljen bevinni. A tagállamok egy kisebbségi csoportja azonban ellenezte ezeket az előírásokat, legfőképpen a nagyon pontos végrehajtáshoz kapcsolódó megfontolásokból. Ezek a tagállamok elvárják, hogy a határátlépésre vonatkozó információkat illetően igen pontos időpontadatokra lehessen támaszkodni a szociális szabályok nyomán követése érdekében, emellett azt szeretnék, ha árutovábbítási művelet esetében kötelező lenne megállnia a járművezetőnek, és ezt a kötelezettséget a még analóg menetíró készüléket használó járművezetőkre is kiterjesztenék. Azzal érveltek, hogy ha bizonyos fokú gyakorlati rugalmasságot biztosít a jogszabály, az az intelligens menetíró készülékek beszerelésének késleltetésére ösztönözheti – helytelenül – a jogalkalmazókat, amelyek pedig minden szükséges információt elektronikus úton szolgáltatnának.

Ennek megbeszéléséből egy szélesebb körű vita bontakozott ki arról, hogy az intelligens menetíró készülékeknek a meglévő gépjárműállományba való kötelező beszerelését (ún. utólagos átalakítás, 2034-re kötelező) előbbre kellene-e hozni pl. 5 vagy 10 évvel. A kérdésben véleményt nyilvánító delegációk jelentős része kedvezően nyilatkozott egy ilyen lépésről, mások viszont megvárják a Bizottság hamarosan elkészülő tanulmányát és értékelését. Bizonyos delegációk nem értettek egyet azzal, hogy a közúti csomagról folytatott tárgyalások alatt ezt az időpontot előbbre hozzák, arra hivatkozva, hogy a menetíró készülékekről szóló rendeletre vonatkozó kompromisszum még csak három éve született és nehéz volt elérni. A delegációk egy része még nem nyilvánított véleményt.

Egy tagállam, a menetíró készülékek mindössze 28 napra vonatkozó **adatsorából** adódó, a szociális szabályok ellenőrzését érintő hiányosságokra utalva azt javasolta, hogy a szóban forgó időszak 60 nap legyen. Más delegációk vizsgálati fenntartást jelentettek be.

A Bizottság képviselője relevánsnak ítélte az elnökség által javasolt kiegészítéseket, részben gyakorlati megfontolásokból (az országkódok bevitelére), részben a jogi megalapozottság okán (az adatgyűjtés céljával való kiegészítés).

e) **Irányelv a kiküldött közúti szállítási munkavállalókra vonatkozó különleges szabályokról és a 2006/22/EK irányelvről**

Általános megállapítások

A javaslatról folytatott megbeszélésekre nagyban rányomta a bélyegét az a kérdés, hogy **a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályok** vonatkozzanak-e egyáltalán a nemzetközi közúti szállítási műveletekre. Amint a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv² felülvizsgálatáról szóló megbeszélések előbbre haladtak, azok bizonyos elemeit beépítették a felülvizsgálatra vonatkozó általános megközelítés szövegébe, amelyet az EPSCO Tanács 2017. október 23-i ülésén elfogadtak. Ezzel összefüggésben különösen az árutovábbítási szállítási műveletek kezelésének módja került megbeszélésre, és az a megállapodás született, hogy a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv módosításait csak akkor alkalmazzák a közúti szállítási ágazatra, ha a különös szabályok már hatályba léptek.

A szárazföldi közlekedési munkacsoportot a Tanács Jogi Szolgálat magyarázatokkal, a Bizottság pedig írásbeli észrevételekkel látta el a kiküldetés különböző vonatkozásait illetően. Számos delegáció különösen fontosnak tartotta ezeket a dokumentumokat, valamint az EPSCO Tanács ülésén folytatott vitát és az ülés alkalmával tett bizottsági nyilatkozatot és felszólalást.

A munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv főbb elemeinek alkalmazása tekintetében adandó **türelmi időszakot** illetően több tagállam is fenntartotta, hogy elvi alapon ellenzi az érintett előírások járművezetőkre való alkalmazását. Az ebbe a csoportba tartozó tagállamok többsége azonban kész volt erről az álláspontonról elmozdulni abban az esetben, ha a türelmi időszak mindenre kiterjed és olyan szintű, hogy a gyakorlatban lehetőséget ad kivételek alkalmazására. Ezek a tagállamok feltételekhez kötötték ezt az elmozdulást, például az alkalmazandó szociális normák és adminisztratív előírások számának csökkentéséhez.

² A 96/71/EK irányelv.

A tagállamok egy kisebb csoportja aggályainak adott hangot sajátos helyzetük, például távoli fekvésük vagy a komoly határforgalom miatt. A tagállamok egy másik csoportja ezzel ellentétben ragaszkodott ahhoz, hogy a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó összes szabály alkalmazandó legyen a más uniós tagállamból a területükre belépő járművezetőkre a belépés időpontjától, vagy azt követően nagyon rövid időn belül, és ellenezték a kabotázsműveletekre vonatkozó mentességet. A delegációk elvben egyetértettek a Bizottsággal abban, hogy ha a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályokat alkalmazni kell, akkor szükség van különös szabályok megállapítására a közúti szállítási ágazat sajátosságainak figyelembevételével, valamint a fogadó tagállamok szintjén végzett ellenőrzések tekintetében alkalmazandó egyenlő versenyfeltételek érdekében. Úgy tűnt, hogy a tagállamok többségének fő aggálya a szóban forgó szabályokból eredő adminisztratív terhek növekedése, többek között a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályok kezeléséhez szükséges hatalmas mennyiségű papírmunka, emellett pedig intézkedéseket sürgettek a bizonyos járművezetőket sújtó embertelen munkakörülmények elleni küzdelem területén.

Hatály

Az **árutovábbítással** kapcsolatban az álláspontjukat kifejtő delegációk nagy többsége egyetértett az elnökség azon nézetével, hogy árutovábbítási műveletek során a járművezetők nem minősülnek kiküldött munkavállalónak. A delegációk többsége azt is kifejezte, hogy szeretnék, ha a jogi szöveg kitérne az árutovábbítási helyzetekre (akár a fő irányelvben, akár a különös szabályokban). Egy tagállam határozottan képviselte, hogy a járművezetők az árutovábbítási helyzetekben is kiküldött munkavállalónak minősülnek.

A **kombinált fuvarozási művelet közúti szakaszáról** szóló megbeszélések nem záruktak eredménnyel, mivel a tagállamok jelentős része még elemezni kívánja a kérdést a vonatkozó irányelv³ módosításáról szóló javaslat benyújtását követően. Más delegációk azt szorgalmazták, hogy a nemzetközi műveleteket egységükben kell szemlélni, és nem szabad különböző szakaszokra felbontani a kiküldetési szabályok alkalmazása céljából. A véleményt nyilvánító delegációk többsége egyetértett az elnökség azon meglátásával, hogy ezt a kérdést valamilyen módon tisztázni kell.

Néhány tagállam támogatta az elnökség azon javaslatát, hogy a különleges szabályok által biztosított eltéréseket terjesszék ki a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelvben meghatározott **saját számlás (közúti szállítási) műveletekre** is, más tagállamok ugyanakkor több időt kértek, hogy fel tudják mérni, milyen következményekkel járna egy ilyen módosítás.

³ A 92/106/EGK irányelv.

A kiküldetési időtartam kiszámítása

A kiküldetési időtartam kiszámításával kapcsolatos megbeszélések alapvetően két megközelítés mentén haladtak. Jelentős számú tagállam támogatta a Bizottság megközelítését, amely szerint az egész, illetve a fél napok számításához hatórási referencia-időtartamot kellene alkalmazni. Egy másik, szintén jelentős számú tagállamot magában foglaló csoport ehelyett a fogadó tagállamban ténylegesen eltöltött órák számát kívánja figyelembe venni, és így csak 24 óra elteltével lenne számítható a „tartózkodás egy napja”. A többség nem támogatta az elnökségnek a pihenőidő és a készenléti idő figyelembevételére vonatkozó javaslatát, miszerint a számításban ne vegyék figyelembe a heti pihenőidőket. Másrészt viszont néhány tagállam még ennél is tovább ment volna, és azt javasolta, hogy a napi pihenőidők és készenléti idők se kerüljenek figyelembevételre a számításban.

A határátkelések menetíró készülékben történő rögzítéséről folytatott vitához hasonló vita bontakozott ki arról is, hogy **a kiküldetési szabályok alapján hogyan kellene a tartózkodási időt számítani akkor, ha a tehergépjármű vasúton vagy kompon lép be a fogadó tagállamba.** A delegációk általánosságban támogatták az elnökség azon javaslatát, hogy a kiküldetési időtartam az érkezési kikötőben, illetve állomáson kezdődjön. Két tagállam azonban jelezte, hogy azt a megközelítést részesítnék előnyben, amely szerint a kiküldetési időtartam akkor kezdődik, amikor a járművezető véglegesen elhagyja az érkezési kikötőt, illetve állomást. Egy tagállam pedig ragaszkodik ahhoz, hogy a kiküldetési időtartamot – a közlekedési módtól függetlenül – mindenképpen a határ átlépésétől kezdődően kell számítani. A megbeszélések nem vezettek eredményre azzal kapcsolatban, hogy hogyan kellene figyelembe venni a kompon vagy vasúton töltött időt (készenléti időként vagy pihenőidőként), például hogy lehetne-e bizonyos rugalmasságot biztosítani a járművezető számára abban, hogy ezeket az időtartamokat ahhoz az országhoz számolja el, amelyből kilép / amelybe belép.

Adminisztratív követelmények és ellenőrzési intézkedések

A felszólaló tagállamok igen jelentős többsége jelezte, hogy azt tartaná megfelelőnek, ha *lex specialis*-ban kerülne meghatározásra az **adminisztratív követelmények és ellenőrzési intézkedések** „zárt listája” a kiküldetési szabályoknak a közúti szállítási ágazatban való betartatására vonatkozóan. Az említett tagállamok azzal érveltek, hogy a harmonizált szabályok minden tagállamra érvényes, kimerítő felsorolása biztosítaná a tevékenységek minél zökkenőmentesebb folytatását ebben az ágazatban, amely természeténél fogva meglehetősen mobil és nemzetközi. Ezen tagállamok azt is támogatnák, hogy a felsorolás kimerítő jellege még egyértelműbben jusson kifejezésre az irányelvben, és megfontolásra érdemesnek minősítették azt az opciót, hogy a jogszabály rendelkezzen egy másodlagos jogalkotási aktusról, amely az ellenőrzés és a közlekedés területén bekövetkező technológiai változások fényében aktualizálná a követelmények és az ellenőrzési intézkedések listáját.

Néhány tagállam viszont a nem kimerítő jellegű felsorolást támogatná. Néhány további tagállam egyelőre nem foglalt állást, mivel kétségesnek tartják, hogy minden szükséges elemet bele lehetne foglalni a felsorolásba.

Ami a felsorolás tartalmát illeti, két tagállam konkrét javaslatot tett a közúti ellenőrzési intézkedések Bizottság által javasolt felsorolásának lerövidítésére, és arra, hogy a vizsgálatok néhány elemét a határon átnyúló végrehajtás második fázisához sorolják át a közigazgatási együttműködés és a vállalkozások telephelyein lefolytatandó ellenőrzés révén. E javaslatokat néhány tagállam üdvözölte. Más tagállamok azonban hangsúlyozták annak különös fontosságát, hogy naprakész kiküldetési nyilatkozatok álljanak rendelkezésre. A fizetési jegyzékek közötti ellenőrzésének hasznosságáról viszont megoszlottak a vélemények, mivel a fizetési jegyzékek múltbeli időtartamokra vonatkoznak, ráadásul formátum, tartalom és nyelv tekintetében meglehetősen sokszínűek. A megbeszélések során végig nagy figyelmet kapott az a szempont is, hogy a vizsgálatokat végző személyek számára könnyen elbírálható dokumentumokat kell biztosítani, továbbá arra vonatkozó lehetőséget, hogy a helyszínen határozatot hozhassanak, például modern információs rendszerek alkalmazása révén; egyes tagállamok ugyanakkor elfogadnák azt is, hogy csak a telephelyeken lefolytatott ellenőrzéseket követően lehessen határozatot hozni.

Egyéb kérdések

Két tagállam aggodalmának adott hangot az **EU-n kívüli fuvarozókra és járművezetők**re vonatkozó kiküldetési szabályok gyakorlati alkalmazhatóságával és betartathatóságával kapcsolatban. A kiküldetési szabályok gyakorlatban való alkalmazásának és betartatásának lehetetlensége miatt az EU-n kívüli fuvarozók akár kedvezőbb helyzetbe is kerülhetnek, mint az EU-n belüliek.

A 2006/22/EK irányelv szerinti kockázatértékelő rendszer

A tagállamok meggyőző többsége elvben támogatta a Bizottságnak a végrehajtási irányelv szerinti kockázatértékelő rendszer javításával kapcsolatos megközelítését, néhány tagállam azonban óvatosságra intett, mivel úgy vélték, hogy először a kockázatértékelő rendszer teljes körű tagállami szintű végrehajtására kellene koncentrálni. Ezzel összefüggésben több tagállam átmeneti időszakot tartana szükségesnek. Néhány tagállam aggályosnak tartotta az „intelligens menetíró készülékkel” felszerelt tehergépjárművekre vonatkozó privilegizált kritériumokra irányuló javaslatot is, mások pedig úgy vélték, hogy a sok bérelt járművet alkalmazó fuvarozók esetében nehézséget fog jelenteni a kockázat értékelése.

A munkaidő-irányelv szerinti ellenőrzés

Sok tagállam véli úgy, hogy gyakorlati nehézséget okoz majd, ha a kötelező közúti ellenőrzések során a munkaidő-irányelvnek⁴ való megfelelést is vizsgálni kell. A Bizottság kifejtette, hogy mérlegelte a munkaidő-irányelv bizonyos részeinek újraszövegezését az ellenőrzések könnyebbé tétele érdekében, erre azonban a szociális partnerek támogatásának hiányában egyelőre nincs lehetőség.

Az elnökség ezért – a munkaidő-irányelv költséghatékony módon történő betartatásának biztosítása érdekében – azt javasolta, hogy az ellenőrzési követelmények korlátozódjanak a fuvarozók telephelyein végzett ellenőrzésekre. Így össze lehetne egyeztetni egymással a munkaidő-irányelv végrehajtásának javítására irányuló törekvést, illetve az azzal kapcsolatos aggályokat, hogy a közúti ellenőrzések minimumszintje esetleg nem lesz elég hatékony. A delegációk egyetértettek azzal, hogy a munka ebben az irányban haladjon tovább.

A Bizottság észrevételei

A Bizottság képviselője nagyon segítőkészen próbálta megvilágítani a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályoknak a közúti szállítási ágazatban való alkalmazását övező összetett kérdés- és problémakört. A Bizottság képviselője az elnökség több olyan kezdeményezését is támogatta, amelyek a szöveg egyértelműbbé tételére irányultak, különösen a kiküldetési szabályok hatálya alá tartozó műveletek köre, valamint a kiküldetési időtartamok kiszámításának gyakorlatiasabbá tétele tekintetében, ugyanakkor hangsúlyozta, hogy a javaslat alapelveit változtatás nélkül meg kell őrizni. Ezen alapelvek közé tartoznak a következők: a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályok alkalmazása – bizonyos eltérésekkel –, valamint a munkával töltött időhöz kapcsolódó minden időtartam figyelembe vétele a kiküldetési időtartamok számításakor. A Bizottság képviselője megerősítette, hogy az árutovábbítási műveletek nem minősülnek kiküldetési helyzetnek. Leszögezte továbbá, hogy az adminisztratív követelményeket és ellenőrzési intézkedéseket illetően ezeket a szabályokat maradéktalanul és kimerítően harmonizálni kell uniós szinten („zárt lista”). Úgy vélte, hogy – annak ellenére, hogy a munkaidő-irányelv végrehajtásának javítása nagyon fontos cél – a végrehajtás eszközei tekintetében figyelembe kell venni a gyakorlati korlátokat.

⁴ A 2002/15/EK irányelv.

f) **A 2006/1/EK irányelv**

Számos tagállam továbbra is fenntartással él a javaslattal kapcsolatban, amely nagyobb rugalmasságot vezetne be a gépjárművezető nélkül bérelt járművek határokon átnyúló használatára tekintetében, mivel attól tartanak, hogy ez a gépjárműadóból származó bevétel csökkenéséhez vezethet. Ezek a tagállamok üdvözölték az elnökség kompromisszumos javaslatát, amely (négy hónap helyett) három hónapra csökkentené az engedélyezett forgalomban tartás **minimális időtartamát**, de közülük néhányan még ennél is rövidebb, két vagy akár csak egy hónapos időtartamot támogatnának. A delegációk ehhez hasonlóan üdvözölték az elnökség arra vonatkozó javaslatát is, hogy a tagállamok kapjanak lehetőséget a bérelt járművek teljes saját járműflottán belüli arányának maximálására, habár néhány tagállam még tovább kívánja vizsgálni, hogy számszerűen mi legyen ez az arány, egy tagállam pedig a vállalkozás által használt teljes járműflotta tekintetében javasolná megállapítani a maximális arányt. Négy tagállam elutasította a Bizottság javaslatát, mások viszont üdvözölték azt az eredeti formájában, tekintettel a tagállami szinten már bevezetett liberalizációra. Egy tagállam azt javasolta, hogy a tagállamok kapjanak lehetőséget a bizonyos súlyhatár alatti bérelt járművek alkalmazásának korlátozására. Két tagállam eltérő álláspontokat fejtett ki a **saját számlás fuvarozásra** használt bérelt járművek alkalmazására vonatkozó súlykorlátozás javasolt eltörlésével kapcsolatban.

A legtöbb delegáció üdvözölte az elnökség javaslatát a **fennmaradó időkorlátok ellenőrzésének** elősegítésével kapcsolatban. Néhány delegáció úgy látja, hogy továbbra is számottevő kockázat áll fenn az egyéb szabályok ellenőrzése – különösen a kabotázs – tekintetében, más delegációk pedig egyrészt azt tartják aggályosnak, hogy a járművek az egyik szerződésből a másikba helyezhetők át, másrészt azt, hogy a határokon átnyúló kötelezettségszegések kezelése túlzott adminisztratív teherrel jár. Egy tagállam kívánatosnak tartaná, hogy a szabályok kifejezetten követeljék meg a bérelt járművek megfelelő **nyilvántartását** az EU-ban⁵.

Sok delegáció kész volt támogatni az elnökség javaslatát a – valamelyik tagállamban már szabályosan forgalomba helyezett és **egy másik tagállamban bejegyzett vállalkozás által bérelt** – járművek forgalomba helyezésének engedélyezésére vonatkozó feltételek újraszövegezésére vonatkozóan. Mivel azonban az egyik tagállam ettől eltérő javaslatot terjesztett elő, számos tagállamnak most még ki kell alakítania az álláspontját ebben a kérdésben.

⁵ Lásd az 1999/37/EK tanácsi irányelvet.

Végezetül, a delegációk támogatták az elnökség arra vonatkozó javaslatát, hogy néhány, még fennmaradó kockázat orvoslására az új szabályok alkalmazásának megkezdésétől számított öt éven belül **a Bizottság által elvégzendő felülvizsgálat** útján kerüljön sor.

A Bizottság képviselője általános fenntartást jelentett be, és jelezte, hogy a Bizottság nyitott arra, hogy a javaslatban egyes biztosítékok is helyet kapjanak.

IV. A TOVÁBBI MUNKA SZEMPONTJAI

Az észtt elnökségnek sikerült jelentős eredményeket elérnie az első mobilitási csomag piaci és szociális pillérének számos elemével kapcsolatban. Az eddig elvégzett munka a jövőbeli megbeszélésekhez is szilárd alapot jelent. A négy javaslat tárgyalása párhuzamosan haladt; egyes javaslatok esetében jobban, mások esetében kevésbé sikerült kompromisszumokat kialakítani a tagállamok között.

Különösen jól haladt a szakértői szintű munka a szakma gyakorlására (székhelyre vonatkozó kritériumok és könnyű haszongépjárművek), a bérelt járművekre, illetve a menetíró készülékre vonatkozó javaslat tekintetében. Az elnökség úgy látja, hogy e kérdésekben elérhető közelségbe került a kompromisszum kialakítása.

A pihenőidővel kapcsolatos javaslat esetében azonban még további munkára lesz szükség a mindenki számára elfogadható kompromisszum kialakításához. Jelenleg úgy tűnik, hogy a tagállamok többsége egyetért a kompromisszum felé vezető iránnyal, más tagállamok esetében viszont még jelentős aggályok állnak fenn. Ezért az előrelépéshez konkrét módosító javaslatok kidolgozására lesz szükség.

A legtöbb munkát a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetésére, illetve a piachoz való hozzáférésre vonatkozó javaslat fogja igényelni. E politikailag igen érzékeny, egymással szorosan összefüggő javaslatok tekintetében eddig nem igazán sikerült előrelépni. Ráadásul több tagállam jelezte, hogy még nem alakította ki hivatalos álláspontját. Tovább bonyolítja a helyzetet a munkavállalók kiküldetéséről szóló általános irányelv módosításával való kölcsönös összefüggés. Az említett irányelvre vonatkozóan a Tanács csupán 2017. október 23-án fogadta el az általános megközelítést, és a háromoldalú egyeztetések épphogy elindultak.

Az észtt elnökség alatt a Tanács előkészítő szerveiben végzett munka igazolta, hogy célszerű koherens és párhuzamos megközelítéssel kezelni a mobilitási csomag egyes elemeit.

V. ÖSSZEGZÉS

A Coreper a 2017. november 22-i ülését követően felkéri a Tanácsot, hogy a csomag részét alkotó javaslatokkal kapcsolatos további munka előkészítésével összefüggésben nyugtázza ezt a jelentést.
