



Brüsszel, 2018. december 4.
(OR. en, fr)

Intézményközi referenciaszámok:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

15084/18

ADD 1

TRANS 603

SOC 754

EMPL 559

MI 922

COMPET 838

CODEC 2194

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: a delegációk

Előző dok. sz.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

Biz. dok. sz.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Tárgy: I. mobilitási csomag:
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 minimumkövetelmények 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
– Nyilatkozatok

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a fenti javaslatokra vonatkozó tanácsi általános megközelítés kapcsán tett nyilatkozatokat.

Lengyelország, Bulgária, Litvánia, Málta és Magyarország

Lengyelország, Bulgária, Litvánia, Málta és Magyarország sajnálattal veszik tudomásul, hogy egyes tagállamoknak a piac felosztását és belső piacaik védelmét célzó törekvései beárnyékolják az I. mobilitási csomag eredeti célját, nevezetesen azt, hogy egyszerűbbé és egyértelműbbé váljanak a fuvarozási ágazatra vonatkozó szabályok, és javuljanak a járművezetők szociális és munkakörülményei.

Az I. mobilitási csomag tekintetében kialakított általános megközelítés nem veszi figyelembe az EU külső határainál elhelyezkedő tagállamok földrajzi sajátosságait. A javasolt csomag emellett figyelmen kívül hagyja a szigetállamok egyedi problémáit is. Ezenfelül nemcsak egyenlőtlen versenyfeltételeket teremt az Unióban működő gazdasági szereplők számára, hanem veszélyezteti az EU nemzetközi versenyképességét is a közúti fuvarozói ágazatban.

Kiegyensúlyozott rendelkezések és az egységes piac megfelelő működéséhez hozzájáruló tényleges kompromisszum helyett a javasolt általános megközelítés korlátozó, aránytalan és protekcionista intézkedéseket vezet be, amelyek szemben állnak a Szerződésben foglalt alapelvekkel és az alapvető uniós szabadságokkal. Ilyen rendelkezésre példa az az előírás, hogy a járművezetőnek vissza kell térnie egy konkrét helyre.

Lengyelország, Bulgária, Litvánia, Málta és Magyarország határozottan ellenzi a következőket:

- Megosztott modell, amely a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi fuvarozást és kabortázműveleteket végző járművezetők tekintetében előírja a kiküldetésre vonatkozó szabályok alkalmazását. A javaslat az uniós piac szétagoltsághoz vezet, és hátrányosan megkülönböztet néhány tagállamot, illetve ezen tagállamok járművezetőit. Ezenkívül akadályozza a közúti szállítás belső piacának zavartalan működését, aránytalan adminisztratív terheket ró a gazdasági szereplőkre, és ezen belül is különösen a kis- és középvállalkozásokra, továbbá még inkább tisztességtelenné teszi a versenyt az uniós és az Unión kívüli fuvarozók között, az előbbieket hátrányára. Végül, de nem utolsósorban, növeli az uniós kereskedelem előtti akadályokat is.
- A rendszeres heti pihenőidőnek a vezetőfülkében való eltöltésére vonatkozó teljes tilalom. Ez korlátozó megoldás, amely nem veszi figyelembe azt a tényt, hogy Európában nincs elég megfelelő szálláshelyekkel rendelkező pihenőhely. A járművezetők munkakörülményei tehát nem fognak javulni, hiszen a nem létező infrastruktúrát nem vehetik igénybe, a megfelelő infrastruktúra kiépítése pedig időbe telik majd.

- A néhány napos várakozási időszak formájában további korlátozások alkalmazása a kabotázsra. Itt szintén korlátozó, aránytalan és protekcionista intézkedésről van szó, amely önkényes adminisztratív akadályt gördít a piacra jutás elé.

Ennek következtében az I. mobilitási csomag jelenlegi formában történő végrehajtása ahelyett, hogy fellendítené az EU fuvarozói ágazatának versenyképességét és fokozná annak prosperitását, a kis- és középvállalkozásként működő fuvarozók csődjét fogja eredményezni, növelni fogja az EU-ban a munkanélküliek arányát, számos termék és szolgáltatás esetében az árak jelentős növekedésével fog járni, hátrányosan érintve a fogyasztókat, valamint lassítani fogja a gazdasági növekedést. A hatások sokkal súlyosabb formában jelentkeznek majd azokban a tagállamokban, amelyek nem az EU közepén helyezkednek el, és amelyekben a fuvarozás a gazdaság egyik fontos ágazatát jelenti.

Mindezek fényében, tekintettel arra, hogy a mobilitási csomagra vonatkozó javasolt tanácsi általános megközelítés nyilvánvalóan méltánytalan és kiegyensúlyozatlan, Lengyelország, Bulgária, Litvánia, Málta és Magyarország az általános megközelítés ellen szavaznak.

Belgium

Belgium megerősíti, hogy a Közlekedési Tanács 2018. december 3-i ülésén az I. mobilitási csomag ellen szavaz.

Belgium nem tudja támogatni az 1072/2009/EK rendelet értelmében a kabotázsra vonatkozóan javasolt új szabályokat, mivel az öt napos várakozási időszak bevezetése veszélyezteti az ágazat gazdasági tevékenységének fenntarthatóságát.

Svédország

Svédország nyilatkozata 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, továbbá a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) módosításáról szóló irányelvre irányuló javaslatához (Brüsszel, 2018. november 28., 14802/18 ADD 4)

Svédország támogatni tudja az e javaslatra vonatkozó általános megközelítést, de a 2. cikk (4) bekezdésének a) pontját illetően a jegyzőkönyvben rögzítendő és az eljárás további szakaszában figyelembe veendő alábbi észrevételt kívánja tenni.

Svédország úgy véli, hogy előnyös lenne, ha a 2. cikk (4) bekezdésének a) pontja egyértelműen kifejezné a nemzeti munkajogi modellek tiszteletben tartásának tényét, és elismerné a szociális partnereknek a Szerződések szerinti szerepét. A szociális partnerek néhány tagállamban szerepet töltenek be a munkakörülmények, valamint a foglalkoztatásra vonatkozó feltételek nyomon követésében. Ezt a kiküldetésről szóló általános irányelvek is garantálják, amelyek tekintetében a javasolt irányelv különös szabályként (*lex specialis*) működne. Ahhoz, hogy e tekintetben a különös szabályok ugyanúgy működjenek, mint az általános irányelvek, világosabb megfogalmazásra van szükség. Ezért fontos, hogy a 2. cikk (4) bekezdésének a) pontja kimondja: az illetékes nemzeti hatóság a kiküldetési nyilatkozatban szereplő információkat a nemzeti joggal és gyakorlattal összhangban, például egy nyilvántartás útján más hatóságok vagy a szociális partnerek rendelkezésére bocsáthatja.

Svédország emlékeztetni kíván továbbá arra, hogy a szociális jogok európai pilléréről szóló intézményközi nyilatkozat tiszteletben tartja a szociális partnerek szerepét.