



Brüsszel, 2020. február 11.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszámok:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20

ADD 4

TRANS 25

SOC 29

EMPL 21

MI 11

COMPET 13

CODEC 37

FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész)/a Tanács

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 rendeletnek és az 1072/2009/EK rendeletnek az 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, valamint a 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

– Politikai megállapodás

A Bizottság és a tagállamok nyilatkozatai.

A Bizottság nyilatkozata

A Bizottság tudomásul veszi a Tanács és az Európai Parlament által az I. mobilitási csomag szociális és piaci vonatkozásairól szóló, a 2019. december 11–12-én tartott 4. háromoldalú egyeztetés során létrejött ideiglenes megállapodást.

A Bizottság sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a Tanács és az Európai Parlament által elért politikai megállapodás olyan elemeket tartalmaz, amelyek nincsenek összhangban az európai zöld megállapodás törekvéseivel és a klímasemleges EU 2050-ig történő megvalósítására vonatkozó célkitűzés Európai Tanács általi támogatásával. Ezek az elemek a következők: a járművek 8 hetente történő kötelező visszatérése a letelepedés helye szerinti tagállamba, valamint a kombinált fuvarozási műveletek korlátozása. Ezek az intézkedések nem képezték a Bizottság 2017. május 31-én elfogadott javaslatainak részét, és hatásvizsgálat sem készült róluk. A teherautók visszatérésére vonatkozó kötelezettség a közlekedési rendszer hatékonyságának hiányát, valamint a kibocsátások, a környezetszennyezés és a forgalmi torlódások szükségtelen növekedését fogja eredményezni, a kombinált fuvarozásra vonatkozó korlátozások pedig csökkenteni fogják a multimodális áru fuvarozási műveletek támogatásának hatékonyságát.

E javaslat jelentős szociális fejlesztéseket tartalmaz. A Bizottság most alaposan értékelni fogja e két szempontnak az éghajlatra, a környezetre és az egységes piac működésére gyakorolt hatását. A Bizottság ezt a zöld megállapodásra, valamint a közlekedés szén-dioxid-mentesítését és a környezet védelmét célzó intézkedésekre tekintettel fogja megtenni, biztosítva egyúttal az egységes piac megfelelő működését.

A hatásvizsgálatot követően a Bizottság szükség esetén élni fog azzal a jogával, hogy a két rendelkezés hatálybalépése előtt célzott jogalkotási javaslatot terjesszen elő.

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia nyilatkozata

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia mélységes aggodalmának ad hangot amiatt, hogy az I. mobilitási csomagról szóló ideiglenes megállapodás ellentétes az egységes piacon történő szolgáltatásnyújtás alapvető szabadságával, a munkavállalók szabad mozgásának elvével, valamint az EU legfontosabb éghajlat-politikai intézkedéseivel és céljaival.

Az a követelmény, melynek értelmében a nehézgépjárműveknek legalább 8 hetente egyszer vissza kell térniük a székhely szerinti tagállamba, különösen ellentmond azoknak az ambiciózus uniós éghajlat-politikai céloknak, amelyeket az Európai Bizottság a 2019. december 11-i új zöld megállapodásban meghatározott. Egy ilyen kötelezettség – annak elfogadása esetén – az európai utakon üresen közlekedő nehéz tehergépjárművek számának jelentős növekedését, és ebből következően a közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátásának nagy mértékű emelkedését fogja eredményezni. Az említett ágazat már jelenleg is az üvegházhatásúgáz-kibocsátás mintegy negyedéért felel az EU-ban.

A fenti érvek hangsúlyozása érdekében tett erőfeszítéseink, valamint azon tanulmányok tudományos bizonyítékai ellenére, amelyek témája az említett kötelezettség hatása az üresen futó járművek számának emelkedésére, és ezáltal a szén-dioxid-kibocsátás növekedésére, nem mutatkozott készség e rendelkezés várható hatásainak, valamint az észérveknek a figyelembevételére. Ugyanakkor, bár a minőségi jogalkotási program valamennyi ilyen intézkedés esetében uniós szintű hatásvizsgálatot ír elő, ilyen hatásvizsgálat egyelőre nem került előterjesztésre.

A járműveknek a székhely szerinti tagállamba való visszatérése csak egy példa az I. mobilitási csomagban javasolt túlzottan korlátozó és diszkriminatív intézkedésekre. Hasonló aggályaink vannak a kabotázsra vonatkozó, túl hosszú várakozási időt előíró korlátozásokkal kapcsolatban is. A várakozási időről való rendelkezés protekcionista intézkedésnek tekintendő, amely összességében véve inkább negatív hatást gyakorol majd az egységes piacra. A tehergépkocsik visszatérési kötelezettsége, valamint a kabotázsműveletekre vonatkozó korlátozások – elismert kutatóintézetek becslései szerint – további több millió tonnányi szén-dioxid-kibocsátást eredményeznek majd évente.

Ugyancsak aggályos, hogy a járművek kötelező visszatérése hátrányos helyzetbe hozza azokat a tagállamokat, amelyek számára földrajzi elhelyezkedésük nagy mértékben megnehezíti majd, hogy közúti teherszállítási szolgáltatásokat nyújtsanak az egységes piacon, mivel járműveiknek jóval nagyobb távolságokat kell megtenniük, valamint jelentős természetes akadályok is nehezítik a helyzetüket, különösen a szigetek esetében.

A harmadik országok gazdasági szereplői által folytatott tisztességtelen verseny egy további olyan tényező, amelyet nem jártak körül megfelelően. Ez különösen aggasztó, mivel a bevezetendő megoldás hosszú távú hatást gyakorol majd nemcsak a közlekedési ágazatra, hanem az EU gazdaságának egészére is.

A közlekedési ágazat méltányos és szilárd uniós jogi keretet érdemel, amely tovább ösztönzi fejlődését, ugyanakkor reális és végrehajtható szabályokat biztosít. Kiegyensúlyozott rendelkezések és valódi kompromisszum helyett az ideiglenes megállapodás korlátozó, aránytalan és protekcionista intézkedéseket ír elő.

Az I. mobilitási csomag alapvető fontosságú az európai egységes piac és a közúti szállítási ágazat számára. Minden eddiginél fontosabb, hogy biztosítsuk az egységes piac és az EU valamennyi tagállama gazdaságának zökkenőmentes, a többi uniós szakpolitikával összhangban történő működését.

Belgium nyilatkozata

Belgium tudomásul veszi a Tanács és az Európai Parlament által az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérét illetően, december 11-én elért ideiglenes megállapodást eredményeit.

Belgium üdvözlí a tehergépkocsi-vezetők munkakörülményeinek jelentős, annak köszönhető javulását, hogy tilos lesz a heti pihenőidőt a vezetőfülkében tölteni, valamint hogy a kiküldetésre vonatkozó szabályokat a kabotázsműveletekre is alkalmazni fogják. A jövőben várhatóan egyenlőbb versenyfeltételek fognak megvalósulni az alábbiak révén: a teljes mobilitási csomag hatályának kiterjesztése a könnyű haszongépjárművekre; a tehergépkocsik 8 hetente történő visszatérése a telephelyre; valamint a hatályos és új szabályok jobb végrehajtását lehetővé tevő, új intelligens menetíró készülékek bevezetésére vonatkozó ambiciózus menetrend.

Belgium ezért úgy véli, hogy nem következetes a piacra jutás további korlátozása a kabotázsműveletekre alkalmazott 4 napos várakozási idő előírásával, miközben az Európai Unió biztosítani fogja a felfelé irányuló társadalmi konvergenciát.

Véleményünk szerint a várakozási idő egy olyan kereskedelmi akadály, amely ellentétes a belső piac szellemével és a logisztikai lánc hatékonyságával, hiszen a kabotázsműveletek révén elkerülhetők az üresen megtett utak.

Sajnálatosnak tartjuk a hosszú távú kiküldetésre vonatkozó szabályok beillesztését is, amelyek nem szerepeltek sem a bizottsági javaslatban, sem pedig a két társjogalkotó megállapodásaiban, és mindeddig nem is képezték részletes vizsgálat tárgyát.

Ezért Belgium – a csomagban foglalt pozitív szociális elemek ellenére – tartózkodni fog a megállapodásról szóló szavazás során.

Észtország nyilatkozata

Észtország teljes mértékben támogatja az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérére vonatkozó eredeti javaslatok¹ célkitűzéseit, amelyek célja, hogy előkészítsék a közúti szállításra vonatkozó egyértelmű szabályok felé vezető utat. Észtország úgy véli, hogy az Európai Unióban a nemzetközi közúti árufuvarozási piacnak összhangban kell állnia az egységes piac általános elveivel, emellett a versenyre nyitottnak, továbbá hatékornak és környezetbarátnak kell lennie. Észtország véleménye szerint a további követelmények nem róhatnak indokolatlan adminisztratív terheket a vállalkozásokra, illetve a közigazgatási szervekre, továbbá nem mehetnek szembe az Európai Unió éghajlat-politikájának célkitűzéseivel sem.

A csomagról folytatott tárgyalások során Észtország konstruktív megközelítést alkalmazott, törekedve az olyan javaslatok figyelembevételére és támogatására, amelyek a járművezetők munkakörülményeinek javítását és az illegális piaci gyakorlatok elleni küzdelmet szolgálják, valamint csökkentik a környezetre gyakorolt negatív hatásokat. A tárgyalások azonban egy olyan megállapodáshoz vezettek, amely versenyhátrányba hozza az észt fuvarozókat különösen azért, hogy kötelezi a közúti fuvarozási vállalkozásokat flottatevékenységük olyan módon történő megszervezésére, amely biztosítja azt, hogy járműveik a székhely szerinti tagállamból való kilépésüket követő 8 héten belül visszatérjenek oda (a továbbiakban: a jármű visszatérésére vonatkozó kötelezettség).

¹ Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról; COM(2017)281;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>

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; COM(2017)277;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>

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; COM(2017)278;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Ez a kötelezettség nem képezte az eredeti csomag részét, és arról nem készült érdemi hatásvizsgálat sem, ami aggályokat vet fel a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodással² való összeegyeztethetőségével kapcsolatban.

Ezenfelül a járműveknek a székhely szerinti tagállamba való visszatérése korlátozza az érintett tagállam közúti fuvarozási vállalkozásainak működési területét, és mint ilyen, nincs összhangban az I. mobilitási csomag azon céljával, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson.

Továbbá, mivel ez a kötelezettség növeli az üresen megtett utak számát és a szén-dioxid-kibocsátást, Észtország azon az állásponton van, hogy ez a követelmény ellentmond az EU éghajlat-politikai célkitűzéseinek és a Párizsi Megállapodás céljainak. Nem áll összhangban továbbá az Európai Tanács 2019. december 12-i következtetéseivel sem³.

Észtország ráadásul úgy véli, hogy ez a követelmény aránytalan, mivel a megállapodás már tartalmaz olyan intézkedéseket, amelyek célja az úgynevezett „postafiókcégek” jelensége elleni küzdelem. A járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség adott esetben az ilyen gyakorlatok elterjedéséhez, és emellett arra ösztönözheti peremterületeken elhelyezkedő tagállamok közúti fuvarozási vállalkozásait, hogy helyezték át székhelyüket, ami a munkahelyek és az adóbevételek csökkenéséhez vezet majd.

Végezetül, mivel az intézkedés potenciálisan növelheti a forgalom volumenét, Észtország aggodalmát fejezi ki a közúti biztonságra gyakorolt hatás miatt.

Következésképpen Észtország, jóllehet ismételten hangsúlyozza, hogy támogatja az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérére vonatkozó eredeti javaslatok célkitűzéseit, sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a megállapodásba bekerült a járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség. Tekintettel a fentiekre, Észtország nem fogja megszavazni az említett megállapodást.

² Intézményközi megállapodás az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság között a jogalkotás minőségének javításáról;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ I. szakasz, 5. pont: *Minden releváns uniós jogszabálynak és szakpolitikának összhangban kell lennie a klímasemlegességi célkitűzés megvalósításával, és hozzá kell járulnia ahhoz, tiszteletben tartva az egyenlő versenyfeltételeket. /...*

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/hu/pdf>