



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2020. április 1.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2017/0122(COD)

7044/20
ADD 1

CODEC 221
TRANS 139
SOC 179

FELJEGYZÉS AZ „I” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága
Tárgy:	Tervezet – 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 (első olvasat) – Döntés: a Tanács az első olvasatban kialakított álláspontjának és az indokolásának az elfogadására az írásbeli eljárást alkalmazza = Nyilatkozatok

Belgium nyilatkozata

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

Belgium üdvözlí a tehergépkocsi-vezetők munkakörülményeinek jelentős, különösen 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 érvényesítését lehetővé tevő, új intelligens menetíró készülékek bevezetésére vonatkozó ambiciózus menetrend.

Belgium ezért úgy véli, hogy nem következetes a piacra jutás további korlátozása a kabotázsműveletek tekintetében 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.

**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 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 kobotársra 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 kobotázműveletekre 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 esetében 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 vizsgáltak megfelelően. Ez különösen aggasztó, mivel a bevezetendő megoldás hosszú távú hatásokat 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. Napjainkban minden eddiginél fontosabb, hogy biztosítsuk az egységes piac és az EU valamennyi tagállama gazdaságának zökkenőmentes, a többi uniós szakpolitikával összhangban történő működését.

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

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia ellenzi a szubszidiaritási és arányossági záradék automatikus beillesztését az I. mobilitási csomag három jogi aktusára vonatkozóan elfogadott politikai megállapodásba a szövegek jogász-nyelvész szakértők általi technikai felülvizsgálata során.

Elismerjük, hogy a szubszidiaritás és az arányosság elve elsődleges fontosságú az uniós hatáskörök gyakorlása szempontjából. Mindazonáltal egy ilyen záradék beillesztése a jogalkotási folyamat késői szakaszában általában véve nem helyes gyakorlat, és az I. mobilitási csomag esetében különösen nehéz azt elfogadni az egész csomag politikai érzékenysége miatt és figyelembe véve a javasolt rendelkezéseknek az európai közúti szállítási ágazat működésére gyakorolt hosszú távú következményeit.

Sajnálatos módon ez azt is bizonyítja, hogy az eljárások gyors lefolytatása hátrányosan befolyásolta az elfogadott jogszabályok minőségét. Hangsúlyozni szeretnénk továbbá, hogy a politikai megállapodás egyes kulcsfontosságú rendelkezései tekintetében nem készült hatásvizsgálat. Ezt a tényt a Bizottság is elismerte a Coreper (I. rész) 2019. december 20-i ülésén benyújtott nyilatkozatában, amelyben a Bizottság megerősítette, hogy egyes intézkedések nem képezték részét a Bizottság 2017. május 31-én előterjesztett javaslatainak, és nem képezték hatásvizsgálat tárgyát.

Az alapos elemzés hiánya akadályozza az I. mobilitási csomag három jogalkotási aktusában javasolt intézkedések megfelelő értékelését az arányossági szabálynak való megfelelésük tekintetében.

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 bevezetését. 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 hatékornynak és környezetbarátnak kell lennie. Észtország véleménye szerint a további követelmények nem róhatnak észszerűtlen adminisztratív terheket a vállalkozásokra, illetve a hatóságokra, továbbá nem lehetnek ellentétesek 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 azáltal, 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).

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.

¹ 9668/17 – COM(2017) 281 final; 9670/17 – COM(2017) 277 final; 9671/17 – COM(2017) 278 final.

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>

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. Emellett nem áll összhangban 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 „postafiókcek” jelensége elleni küzdelem. A járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség potenciálisan ösztönözheti az ilyen gyakorlatokat, és emellett arra buzdíthatja a peremterületeken elhelyezkedő tagállamok közötti 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 közlekedésbiztonságra 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.

Magyarország nyilatkozata

Magyarország ismételten mély aggodalmát fejezi ki az első mobilitási csomag különböző elemeinek káros, piactorzító és kedvezőtlen éghajlati hatásai miatt, és mélységes elégedetlenségének ad hangot a megfelelő és kiterjedt hatásvizsgálatok hiánya miatt, ami ellentétes az első mobilitási csomag eredeti célkitűzéseivel.

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>

Magyarország mindig is készen állt a csalás, a visszaélések és a tisztességtelen gyakorlatok elleni küzdelemre, valamint a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők szociális körülményeinek kezelésére. E kérdések kezelése során el kell kerülnünk a fragmentációt, a protekcionizmust és azt, hogy a közúti szállítás belső piacán tisztességesen működő európai szállítási vállalkozásokra túlzott adminisztratív terhek nehezedjenek. Számunkra nem képezheti alku tárgyát a belső piac hatékony működésének megőrzése, mivel az az európai foglalkoztatás és versenyképesség növekedését fogja eredményezni egy olyan időszakban, amelyet növekvő globális gazdasági feszültségek jellemeznek.

Ezért ezzel a csomaggal biztosítanunk kellett volna, hogy a jövőbeli uniós jogi keret lehetővé tegye a versenylőnyök teljes mértékű kiaknázását a tisztességes verseny védelme és a járművezetők megfelelő szintű munkakörülményeinek biztosítása mellett. Ezzel szemben a végleges megállapodás nem teremti meg ezt az egyensúlyt, és csak egyetlen, a nemzeti protekcionizmuson és az ágazatban érvényesíthetetlen szabályokon alapuló megközelítést részesít előnyben.

Meg vagyunk győződve nevezetesen és különösen arról, hogy a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok (*lex specialis*) az alapvető szabadságok indokolatlan korlátozását jelentik, és ennek következtében torzítják az egyenlő versenyfeltételeket az EU-n belül. Megjegyezzük, hogy a végleges megállapodás igazolta kételyeinket a közúti szállítás kérdésének a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv [(EU) 2018/957 irányelv] módosításától való elválasztásával kapcsolatban. Először is a járművezetők kiküldetésére vonatkozóan bevezetett megosztott modell nem képezte részét a bizottsági javaslatnak, és így nem képezte hatásvizsgálat tárgyát.

Másodszor, rendkívül problematikusnak tartjuk azt is, hogy a heti pihenőidőnek a vezetőfülkében való eltöltésére vonatkozó teljes tilalom nem veszi figyelembe azt, hogy az EU-n belül nincs kellő számban olyan megfelelő pihenőhely, amely megfelelő szállást tudna biztosítani a járművezetők számára. Így ez a tilalom olyan uniós rendelkezésnek minősülne, amelyet nem lehetne érvényesíteni, megkérdőjelezve annak jogszerűségét.

Harmadszor, ami az éghajlat-politikai céljainkat illeti, az a követelmény, melynek értelmében a járműveknek legalább 8 hetente egyszer vissza kell térniük a székhely szerinti tagállamba, ellentmond azoknak az ambíciózus uniós éghajlat-politikai céloknak, amelyeket az Európai Bizottság 2019. december 11-én az új európai zöld megállapodásban előterjesztett. Egy ilyen intézkedés – annak elfogadása esetén – az európai utakon üresen közlekedő tehergépjárművek számának növekedését, és következésképpen a közúti szállítási ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás növekedését fogja eredményezni.

Annak kockázata, hogy harmadik országbeli gazdasági szereplők tisztességtelen versenyelőnyhöz jutnak, szintén olyan tényező, amelyet nem vesznek megfelelően figyelembe a végleges megállapodásban. Ezenkívül a magas költségű menetíró készülékek kötelező lecserélése versenyelőnyhöz juttatja a harmadik országbeli fuvarozókat, mivel a tevékenységüket az AETR-megállapodás alapján végző vállalkozások járművei esetében bizonytalan az intelligens menetíró készülékek üzembe helyezésének az időpontja.

Az európai közúti szállítási ágazat korszerűsítése, amely az európai gazdaság egyik döntő fontosságú építőköve, szociális és versenyképességi szempontból egyaránt szükséges. Ezt a célt csak úgy lehet elérni, hogy teljes körű figyelmet fordítunk a belső piac eredményeinek és működésének fenntartására, valamint felelősségteljesen lépünk fel az ambiciózus éghajlat-politikai célok elérése érdekében.
