

Brüsszel, 2020.4.15.  
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

#### MEGJEGYZÉS

Ez a közlemény a következő három jogalkotási javaslatra vonatkozik: COM(2017) 281 – intézményközi hivatkozási szám: 2017/0123(COD), COM(2017) 278 – intézményközi hivatkozási szám: 2017/0121(COD), COM(2017) 277 – intézményközi hivatkozási szám: 2017/122(COD).

#### A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

**az 1071/2009/EK rendelet, az 1072/2009/EK rendelet és az 1024/2012/EU rendelet ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról szóló rendelet, 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 szóló rendelet és 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 az 1024/2012/EU rendelet módosításáról szóló irányelv elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

## A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

**az 1071/2009/EK rendelet, az 1072/2009/EK rendelet és az 1024/2012/EU rendelet ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról szóló rendelet, 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 szóló rendelet és 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 az 1024/2012/EU rendelet módosításáról szóló irányelv elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

### 1. ELŐZMÉNYEK

Az „Európa mozgásban” című mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomag részeként 2017. május 31-én a Bizottság egy három jogalkotási javaslatból álló átfogó csomagot fogadott el, amely az uniós közúti fuvarozás szociális és belső piaci vonatkozásaival foglalkozik.

A szóban forgó jogalkotási javaslatok a következők:

- (1) a közúti fuvarozói szakma gyakorlásáról szóló 1071/2009/EK rendelet és a közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésről szóló 1072/2009/EK rendelet módosítására irányuló javaslat;
- (2) a közúti fuvarozásban alkalmazott vezetési idő és pihenőidő szabályairól szóló 561/2006/EK rendelet és a menetíró készülékekről szóló 165/2014/EU rendelet módosítására irányuló javaslat;
- (3) a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályoknak való megfelelés ellenőrzésének minimumkövetelményeiről szóló 2006/22/EK irányelv módosítására, valamint a járművezetők kiküldetésére vonatkozó ágazatspecifikus szabályok megállapítására irányuló javaslat (a kiküldött munkavállalókról szóló 96/71/EK irányelvhez és az annak végrehajtásáról szóló 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódó lex specialis).

A javaslat Európai Parlament, illetve Tanács számára történő megküldésének időpontja:

(COM(2017)281 final – 2017/0123 (COD) dokumentum,  
COM(2017)278 final – 2017/0121 (COD) dokumentum és  
COM(2017)277 final – 2017/0122 (COD) dokumentum):

2017. június 1.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének 2018. január 18.

időpontja:

A Régiók Bizottsága véleményének időpontja: 2018. február 1.

Az Európai Parlament álláspontjának időpontja (első olvasat): 2019. április 4.

A Tanács álláspontja elfogadásának időpontja: 2020. április 7.

## **2. A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA**

A bizottsági javaslatok átfogó célja a közúti fuvarozásban dolgozók munka- és szociális körülményeinek javítása, valamint ezzel egyidejűleg a fuvarozók közötti tisztességes versenyfeltételek biztosítása.

A fuvarozói szakma gyakorlására és a piachoz való hozzáférésre vonatkozó szabályok felülvizsgálatát érintő bizottsági javaslat fő célja e szabályok egyértelművé tétele és egyszerűsítése, valamint a postafiókcégek elleni küzdelem, a piacnyitás jelenlegi szintjének fenntartása mellett.

A vezetési időre és a pihenőidőre, valamint a menetíró készülékekre vonatkozó szabályok felülvizsgálatára irányuló javaslat célja egyes rendelkezések pontosítása, illetve bizonyos szabályoknak az ágazat változó igényeihez való hozzáigazítása, továbbá a közúti fuvarozásra vonatkozó szociális szabályok intelligens végrehajtásának erősítése.

Ami a végrehajtási irányelv felülvizsgálatára és a közúti fuvarozásban dolgozó munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályok meghatározására irányuló bizottsági javaslatot illeti, ennek célja a kiküldetési szabályok arányos és célnak megfelelő alkalmazásának biztosítása, a végrehajtás javítása, valamint a tagállamok közötti igazgatási együttműködés rendszerezettebbé és hatékonyabbá tétele.

## **3. A TANÁCS ÁLLÁSPONTJÁVAL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEK**

A Tanács által 2020. április 7-én első olvasatban elfogadott álláspont támogatja a bizottsági javaslatok átfogó céljait, azaz a közúti fuvarozásban dolgozók munka- és szociális körülményeinek javítását, valamint ezzel egyidejűleg a fuvarozók közötti tisztességes versenyfeltételek biztosítását.

A Tanács álláspontja több okból is jelentős előrelépést jelent a közúti fuvarozásra vonatkozó jelenlegi uniós szociális és belső piaci szabályokhoz képest:

- **A heti pihenőidők megszervezése**

A Bizottság azt javasolta, hogy a heti pihenőidőre vonatkozó követelményeket igazítsák az ágazat tényleges gyakorlatához azáltal, hogy további rugalmasságot biztosítanak a heti pihenőidő megszervezéséhez oly módon, hogy a járművezetők négy héten belül két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tarthatnak. A Tanács álláspontja támogatja a bizottsági javaslat célkitűzését, mindemellett a fenti lehetőséget a nemzetközi árufuvarozást végző járművezetőkre korlátozza, és a következő feltételek mellett teszi lehetővé: a két egymást követő csökkentett pihenőidőt a székhely szerinti tagállamon kívül kell megtartani, az egymást követő csökkentett pihenőidőket a következő rendes pihenőidő előtt kompenzálni kell, és a járművezetőnek 3 hetente haza kell térnie. Ezek a feltételek összhangban vannak a Bizottság azon célkitűzésével, hogy további rugalmasságot biztosítson a távolsági árufuvarozás terén, miközben biztosítják, hogy a járművezetők rendszeresen

hazatérhessenek egy hosszú pihenőidőre. Ami a személyszállítást illeti, a Bizottság további vizsgálatokat kíván folytatni a vezetési idők és a pihenőidők szervezésének kérdésében, hogy felmérje, szükség van-e különös szabályok meghatározására.

- *A fuvarozók rendszeres hazatérése*

A Bizottság azt javasolta, hogy vezessék be a fuvarozási vállalkozások arra vonatkozó kötelezettségét, hogy a járművezetők munkáját oly módon szervezzék meg, hogy három egymást követő héten belül legalább egyszer az otthonukban tölthessék el a heti pihenőidőt. Ennek célja, hogy megelőzze az olyan helyzeteket, amikor a járművezetők hosszú ideig külföldön dolgoznak anélkül, hogy lehetőségük lenne hazatérni a családjukhoz. A Tanács álláspontja megtartja a Bizottság javaslatában szereplő célkitűzést. Előírja, hogy a járművezetőknek minden, négy egymást követő hétből álló időszakban vissza kell térniük a munkáltató azon működési központjába, amely a járművezetők szokásos állomáshelye, vagy a járművezetők tartózkodási helyére. Az egyik preambulumbekzdés pontosítja, hogy „a járművezetők pedig szabadon eldönthetik, hogy hol töltik a pihenőidejüket”. Ha a járművezető két egymást követő csökkentett pihenőidőt tartott, az említett időszak három hétre csökken. A tanácsi álláspont nem megy olyan messzire, mint a Bizottság javaslata. A Bizottság azonban elismeri, hogy a Tanács álláspontja ugyanazt a célt kívánja elérni, különösen a nemzetközi járművezetők esetében, akik rendszerint két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartanak, majd a harmadik hét végén térnek haza.

- *A rendszeres heti pihenőidőnek a jármű vezetőfülkéjében való eltöltésére vonatkozó tilalom, valamint a biztonságos és védett parkolók*

A Bizottság az ítélkezési gyakorlattal összhangban annak egyértelművé tételét javasolta, hogy a járművezetők a heti pihenőidőt nem tölthetik a járműben, valamint hogy a munkáltató köteles a járművezető számára a kellő alvási és tisztálkodási lehetőségekkel felszerelt megfelelő szállást biztosítani, amennyiben a járművezető nem tudja a heti pihenőt a választása szerinti privát helyen eltölteni. E javaslat célja a járművezetők munkakörülményeinek javítása és megfelelő pihenési feltételeinek biztosítása volt. A Tanács álláspontja követi a Bizottság javaslatát a tekintetben, hogy megtiltja a rendszeres heti pihenőidőnek a járműben való eltöltését. Másrészt túlmegegy a bizottsági javaslaton azáltal, hogy felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy részletes rendelkezéseket fogadjon el a biztonságos és védett parkolókra, azaz a parkolók szolgáltatási szintjére és tanúsítási eljárására vonatkozóan. A tanácsi álláspont teljes mértékben megfelel a Bizottság azon célkitűzésének, hogy megfelelő pihenési feltételeket kíván biztosítani a járművezetők számára, sőt, e tekintetben még ambiciózusabb rendelkezéseket tartalmaz.

- *A kiküldetésre vonatkozó szabályok alkalmazása a közúti fuvarozásban*

A Bizottság konkrét kritériumok bevezetését javasolta a kiküldetési szabályok közúti fuvarozásban való alkalmazása tekintetében, amelyek figyelembe veszik az ágazat rendkívül mobil jellegét, és garantálják a huzamosabb ideig külföldön dolgozó járművezetők méltányos díjazását. A bizottsági javaslat szerint mentesíteni kell a minimálbérre és a minimális szabadságra vonatkozó kiküldetési szabályok alól azokat a nemzetközi fuvarozási műveleteket, amelyek esetében a kiküldetés időtartama egy naptári hónapban legfeljebb 3 nap, a kabotázsműveletek esetében azonban továbbra is teljes mértékben alkalmazni kell a kiküldetési szabályokat. A Tanács álláspontja fenntartja a közúti fuvarozásra vonatkozó, ágazatspecifikus kiküldetési szabályok elvét, ugyanakkor a Bizottság által javasolt időalapú rendszer

alternatívjaként egy új, műveletalapú rendszerre tesz javaslatot. A székhely szerinti tagállamot érintő kétoldalú fuvarozási műveletek teljes mértékben mentesülnek a kiküldetési szabályok alkalmazása alól, a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi fuvarozási műveletek és a kabotázsműveletek – amelyek nem érintik a fuvarozók székhelye szerinti tagállamot – esetében azonban teljeskörűen kell alkalmazni a kiküldetési szabályokat.

A kétoldalú műveletekhez kapcsolódó további tevékenységek szintén mentesülnek a kiküldetési szabályok alkalmazása alól. Árufuvarozás esetén a járművezető egy be-, illetve kirakodási tevékenységet végezhet el azokban a tagállamokban vagy harmadik országokban, amelyeken áthalad, feltéve hogy a járművezető nem egyazon tagállamban rakodja be és ki az árut. Abban az esetben, ha a székhely szerinti tagállamból kiinduló olyan kétoldalú szállítási műveletet, amely során nem került sor további tevékenységre, a székhely szerinti tagállam területére irányuló kétoldalú szállítási művelet követ, a további tevékenységekre vonatkozó mentesség legfeljebb két további be-, illetve kirakodási műveletre terjed ki.

Személyszállítás esetén, a kétoldalú műveletek tekintetében a járművezető egyszer vehet fel utasokat és/vagy egyszer tehet le utasokat azon tagállamokban vagy harmadik országokban, amelyeken áthalad, amennyiben a járművezető nem kínál személyszállítási szolgáltatásokat az útja során érintett tagállamban található két helyszín között. Ugyanez alkalmazandó a visszaútra is.

A kétoldalú műveletekhez kapcsolódó további tevékenységekre vonatkozó mentességek attól az időponttól alkalmazandók, amelytől a járművezetők kötelesek manuálisan rögzíteni a határátlépésekre vonatkozó adatokat a menetíró készülékben. E mentességek csak addig az időpontig alkalmazandók, amíg a járműveket fel nem szerelik a határátlépés és a további tevékenységek rögzítésére vonatkozó előírásoknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel.

A Tanács álláspontja azt is egyértelművé teszi, hogy a kiküldetésre vonatkozó szabályok alkalmazása tekintetében a harmadik országokban székhellyel rendelkező fuvarozási vállalkozások nem részesülhetnek kedvezőbb bánásmódban, mint a tagállamokban székhellyel rendelkező vállalkozások, beleértve azt az esetet is, ha az uniós piachoz hozzáférést biztosító két- vagy többoldalú megállapodás keretében nyújtanak fuvarozási műveletet.

Végezetül a tanácsi álláspont pontosítja a kiküldetésről szóló felülvizsgált irányelvben (az (EU) 2018/957 irányelvben) bevezetett hosszú távú kiküldetés fogalmának a nemzetközi közúti fuvarozási műveletekre való alkalmazását oly módon, hogy az egyik tagállamban teljesített időszakok nem kerülnek összesítésre a bármely más tagállamban teljesített időszakokkal.

A Bizottság javaslatához hasonlóan a Tanács álláspontja is azt a célkitűzést tartja szem előtt, hogy azok a járművezetők, akiknek a lakóhelyüktől eltérő tagállamban kell a megélhetési költségeiket fedezniük, e költségeknek megfelelő díjazásban részesüljenek, és így megfelelő életszínvonalat élvezhessenek. A tanácsi álláspontban szereplő, a hosszú távú kiküldetéssel és a kiküldetési szabályok harmadik országokra történő alkalmazásával kapcsolatos pontosítások szükségesek és üdvözlendők a kiküldetésre vonatkozó szabályok tagállamok általi alkalmazásával kapcsolatos kétségek eloszlatása céljából. A Bizottság a fuvarozókra háruló indokolatlan adminisztratív terhek elkerülése érdekében különös adminisztratív követelményeket is javasolt a kiküldetési szabályok közúti fuvarozásra történő alkalmazása tekintetében. A Tanács álláspontja fenntartja a Bizottság javaslatát, és

úgy rendelkezik, hogy a nemzeti hatóságok közötti információcserét és a közúti fuvarozási vállalkozások kiküldetési nyilatkozatainak benyújtását a belső piaci információs rendszerben (IMI) kell elvégezni. Az IMI használata tovább csökkentheti a közigazgatási szervek és a vállalkozások adminisztratív terheit, ezáltal hozzájárul a mobilitási csomag általános célkitűzéséhez.

- *A menetíró készülékekkel kapcsolatos új technológia bevezetése*

A Bizottság nem javasolta a menetíró készülékekről szóló rendelet módosítását. A Tanács azonban szükségesnek tartotta az „intelligens” menetíró készülékek új generációjának bevezetését a határokon átnyúló fuvarozási műveletekhez használt járművek helyének pontosabb meghatározása érdekében, megkönnyítve ezáltal a szociális és belső piaci szabályok végrehajtását. A Tanács álláspontja meghatározza az új technológia bevezetésére vonatkozó ütemtervet, amely az új járművek tekintetében a műszaki előírások elfogadásától számított két év, a meglévő járműállomány tekintetében pedig a műszaki előírások elfogadásától számított három év az intelligens menetíró készülékek 1-es verziójától eltérő menetíró készülékkel utólag felszerelt valamennyi jármű esetében, és a műszaki előírások elfogadásától számított négy év az intelligens menetíró készülékek 1-es verziójával utólag felszerelt valamennyi jármű esetében. A Tanács álláspontja teljes mértékben összhangban van a mobilitási csomag egyik alapvető célkitűzésével, azaz az új szociális és belső piaci szabályok hatékony és eredményes végrehajtásának biztosításával.

- *A szakma gyakorlására, valamint a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok alkalmazása a könnyű haszongépjárművek esetében*

Annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozási ágazat szakmai színvonalának minimális szintjét, és így minden piaci szereplő vonatkozásában közelíteni lehessen a versenyfeltételeket, a Bizottság a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó egyes szabályoknak a könnyű haszongépjárműveket használó vállalkozásokra való kiterjesztését javasolta. A javaslat szerint konkrétan az állandó és tényleges székhelyre, valamint a megfelelő pénzügyi helyzetre vonatkozó kritériumokat kellene alkalmazni ezekre a fuvarozókra. A Tanács álláspontja fenntartja, hogy a könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozóknak a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó szabályok hatálya alá kell tartozniuk, ugyanakkor e fuvarozókra valamennyi szabályt alkalmazná. E szabályok azonban csak az ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi fuvarozásban részt vevő és 2,5 tonnát meghaladó megengedett össztömegű járműveket használó fuvarozókra vonatkoznának. Ezen túlmenően a Tanács álláspontja kiterjeszti a vezetési időre és a pihenőidőre, valamint a menetíró készülékekre vonatkozó szabályokat az említett fuvarozókra. A Tanács álláspontja megfelel a bizottsági javaslat azon célkitűzésének, hogy biztosítani kell a könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozási ágazat szakmai színvonalának minimális szintjét, és egyenlő versenyfeltételeket kell teremteni e fuvarozók és a nehéz tehergépjárműveket használó fuvarozók között. Elfogadható továbbá a Tanács azon álláspontja, hogy ezeket a fuvarozókat a vezetési időre és a pihenőidőre, valamint a menetíró készülékekre vonatkozó szabályok hatálya alá vonja, mivel ez tovább növeli a közúti közlekedés biztonságát az ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi fuvarozásban részt vevő ilyen típusú járművek esetében.

- *A kabotázsra vonatkozó szabályok*

A Bizottság a kabotázsra vonatkozó szabályok oly módon való módosítását javasolta, hogy a fogadó tagállamba érkező nemzetközi szállítmány kirakodásától számított 5 napon belül korlátlan számú művelet legyen engedélyezett. Ez a szabály a 7 napon belül 3 műveletet engedélyező jelenlegi korlátozást váltaná fel a végrehajtás megkönnyítése és a piacnyitás jelenlegi szintjének hozzávetőleges megtartása céljából. A Tanács álláspontja megtartja a jelenlegi kabotázskorlátozásokat (7 nap alatt 3 művelet), emellett egy négynapos várakozási időszakot vezet be, amely alatt a fuvarozók nem végezhetnek több kabotázműveletet ugyanabban a tagállamban. A tanácsi álláspont nem követi a Bizottság által javasolt megközelítést, amelynek elsődleges célja a végrehajtás megkönnyítése volt. A kabotázs jelenlegi modelljének megtartása a végrehajtás szempontjából nagyobb kihívást jelent, de a Bizottság úgy véli, hogy az „intelligens” menetíró készülékek új generációnak – a Tanács álláspontjának is részét képező – bevezetésével könnyebb lesz azonosítani a fuvarozók által végzett műveletek típusát és számát. Ez a jelenlegi helyzethez képest javítaná a kabotázsra vonatkozó szabályok végrehajthatóságát. A Bizottság el tudja fogadni a „szisztematikus kabotázs” elkerülésére szolgáló várakozási időszak koncepcióját, ezzel kezelve azt a jelenséget, amikor a fuvarozók ugyanazon tagállamban több egymást követő kabotázsidőszakot tartanak, megsértve ezzel az 1072/2009/EK rendelet által előírt és a rendelet módosított szövegében is fenntartott korlátozásokat.

- *A járművezetőkkel kapcsolatos, a székhelyre vonatkozó kritériumok (Róma I. rendelet)*

A Bizottság nem javasolt a munkavállalók felvételére vonatkozó új követelményt a közúti fuvarozói szakma gyakorlásához szükséges állandó és tényleges székhely kritériumával kapcsolatban. A Tanács álláspontja a székhelyre vonatkozóan új kritériumot tartalmaz, amely előírja, hogy folyamatos jelleggel a fuvarozók rendelkezésére kell állnia a fuvarozási műveletekkel arányos számú, a székhely szerinti tagállamban található valamely operatív központból kiküldött járművezetőnek. A tanácsi álláspont célja, hogy hozzájáruljon a szükséges létszámú személyzet biztosításához egy elvileg stabil és hatékony székhelyen. Ez a rendelkezés elegendő mozgásteret biztosít ahhoz, hogy ne korlátozza indokolatlanul a fuvarozók szabadságát a munkaerő-felvétel során.

- *Végrehajtási határidők/az alkalmazás kezdőnapja*

A Bizottság nem javasolt konkrét időpontokat az új szabályok alkalmazásának kezdőnapja tekintetében. A Tanács álláspontja értelmében az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendeletet módosító rendelet a hatálybalépésének időpontjától számított 18 hónap elteltével válik alkalmazandóvá. Az 1071/2009/EK rendelet egésze, valamint az 1072/2009/EK rendelet szerinti közösségi engedély birtoklására vonatkozó követelmény azonban csak a módosító rendelet hatálybalépésétől számított 21 hónap elteltével lenne alkalmazandó a nemzetközi fuvarozásban részt vevő és 2,5 tonnánál nagyobb tömegű könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozókra. A felülvizsgált végrehajtási irányelv (2006/22/EK irányelv) és a munkavállalók kiküldetéséről szóló lex specialis tagállamok általi átültetésének határideje a jogi aktus hatálybalépésétől számított 18 hónap lenne. Mivel a felülvizsgált 561/2006/EK és 165/2014/EK rendelet a hatálybalépést követően azonnal alkalmazandó lesz, átmeneti rendelkezéseket tartalmaznak az intelligens menetíró készülékek alkalmazására (lásd fent) és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szabályok alkalmazására (2026. július 1-jétől). A tagállamoknak, a fuvarozóknak és a Bizottságnak jelentős időre lesz szükségük az új szabályokhoz

való alkalmazkodáshoz. A belső piaci információs rendszernek a kiküldetési szabályok alkalmazását szolgáló továbbfejlesztése, a könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozókra vonatkozó új képzési és vizsgáztatási követelmények, valamint a menetíró készülékekkel kapcsolatos új technológiák alkalmazásához szükséges műszaki fejlesztések megfelelő végrehajtási időt igényelnek. A Tanács álláspontja ezért e tekintetben elfogadható a Bizottság számára.

A Bizottságnak azonban fenntartásai vannak a tanácsi álláspont két intézkedésével kapcsolatban, melyek a következők: a tehergépjárműveknek a fuvarozók székhelye szerinti tagállamba való rendszeres visszaküldésére vonatkozó kötelezettség, valamint az a lehetőség, hogy a tagállamok kabotázskorlátozásokat alkalmazzanak a kombinált fuvarozási műveletek belföldi közúti szakaszaira. Ezért a Bizottság az alábbi nyilatkozatot tette az Európai Parlament és a Tanács által 2019. december 12-én elért politikai megállapodás kapcsán:

„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 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 tehergépjárművek 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.”

Mivel a szóban forgó két intézkedés a Tanács álláspontjának részét képezi, a Bizottság megerősíti a nyilatkozatban foglalt álláspontot.

#### **4. KÖVETKEZTETÉS**

A Bizottság úgy véli, hogy a tanácsi álláspont – néhány hiányossága ellenére – olyan új és egyértelműbb rendelkezéseket vezet be, amelyek jobb munka- és szociális feltételeket, tisztességes versenyt és nagyobb jogbiztonságot fognak biztosítani a közúti fuvarozási

ágazatban. Az új rendelkezések szilárd alapot fognak biztosítani a közúti fuvarozásra vonatkozó szabályok jövőbeli végrehajtásához is.

A Bizottság a kompromisszum jegyében elfogadja Tanács álláspontját, lehetővé téve az Európai Parlamentnek a végső szöveg második olvasatban történő elfogadását. A Bizottság úgy véli, hogy a szociális és piaci javaslatok elfogadása jelentős előnyökkel járna a közúti fuvarozási ágazat számára. Azonban továbbra is fenntartással él a tanácsi álláspontban foglalt két intézkedéssel kapcsolatban.