Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról

(COM(2017) 282 final – 2017/0113 (COD))

(2018/C 129/11)

Előadó: **Brian CURTIS**

Felkérés:	Európai Parlament, 2017.6.15.
	az Európai Unió Tanácsa, 2017.6.12.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdése
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2017.11.22.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2017.12.6.
Plenáris ülés száma:	530.
A szavazás eredménye:	121/0/1
(mellette/ellene/tartózkodott)	

1. **Következtetések és ajánlások**

Következtetések

1.1. Az EGSZB üdvözli az európai közúti árufuvarozási ágazatban érvényesülő hatékony és méltányos egységes piac megvalósulásának még útjában álló egyes akadályok eltávolítása felé tett újabb lépést. E módosító irányelv célja, hogy elősegítse a járműflották legjobb felhasználását egész Európában, különös tekintettel a szezonális csúcsidőszakokra, valamint hogy minimális szintű liberalizációt biztosítson. Pozitív lépés a tehergépjárművek saját számlás fuvarozás céljára történő használatára vonatkozó korlátozások eltörlése.

1.2. Az EGSZB továbbra is úgy véli, hogy a szállítási kérdésekkel kapcsolatos jogszabályalkotásnak megfelelőbb formát biztosítana a rendelet, mint az irányelv, mivel az utóbbi nagyobb eltéréseket enged meg a tagállami értelmezés és az alkalmazás szigorúsága terén. Az EGSZB azonban tudomásul veszi, hogy e rövid irányelv eléri céljait, és hogy ebben az esetben a rendeletté történő átalakítás aránytalan lett volna.

Ajánlások

1.3. A postafiókcégek növekedésének megelőzése érdekében az EGSZB szorgalmazza, hogy valamennyi tagállam fogadja el és hatékonyan hajtsa végre a tisztességtelen postafiókcégek megszüntetését célzó 1071/2009/EK rendelet és 1072/2009/EK rendelet megerősítésének érdekében javasolt intézkedéseket. Az eredményeket gondosan nyomon kell követni, és a módosító irányelv hatékonyságáról szóló jelentésben szerepeltetni kell.

1.4. Amennyiben a felülvizsgálati időszakban végrehajtott elemzés szerint szükséges, további intézkedésekkel biztosítandó, hogy a fuvarozók ne használják ki azt, hogy egyes tagállamokban a járművek regisztrációs adójának mértéke alacsonyabb. Ilyen intézkedés például egy felső határ megállapítása arra nézve, hogy az egy fuvarozó tulajdonát képező flotta mekkora hányadát lehetséges másik tagállamban működő kapcsolt fuvarozóhoz ideiglenesen átvinni.

1.5. Az EGSZB megjegyzi, hogy – bár egyre hatékonyabb nyomonkövetési módszereket alkalmaznak – az illegális kabotázs továbbra is komoly problémát jelent a fuvarozási ágazatban. Fennáll a veszélye, hogy a jelen irányelvben foglalt intézkedések végrehajtása megnehezítheti az illegális kabotázs felderítését. Ezért bevezethetők további követelmények, amelyek a vállalat és a jármű közötti nyomon követhető kapcsolat biztosítását célozzák.

2. **Bevezető**

2.1. E módosító irányelv az *„Európa mozgásban”* című csomag részét képezi, amelynek széles körű kezdeményezései az alábbiakat célozzák: a közúti közlekedés biztonságosabbá tétele; az intelligens útdíjrendszer előmozdítása; a CO_2-kibocsátás, levegőszennyezés és a forgalmi torlódások csökkentése; a vállalkozások adminisztratív terheinek csökkentése; a jogellenes foglalkoztatás elleni küzdelem, valamint a dolgozók számára rendezett körülmények és pihenőidők biztosítása.

2.2. A javaslat a bérelt tehergépjárművek egységes piacon történő használatának liberalizációjához kapcsolódó egyes lezáratlan kérdésekkel foglalkozik. A tagállamokban továbbra is eltérő szabályok és szabályozások vannak érvényben. E kérdéssel először 1984-ben foglalkoztak ([1]), majd a 2006-os irányelv értelmében egységesítésre került sor ([2]). Azonban számos tagállamban e módosító irányelv átültetése után is eltérő mértékű korlátozások lesznek majd érvényben.

2.3. A jelen módosítás elsősorban azzal a problémával foglalkozik, hogy a fuvarozók a helyi keresletre reagálva járműflottájukat mozgatni kívánják az EU-ban. Jelenleg erre a lehetőségre a nemzeti törvényekben előírt korlátozások, valamint szabályozási és a működési követelmények vonatkoznak (puha jog).

2.4. Egyfelől a fuvarozók azzal érvelnek, hogy a jelenlegi helyzet korlátozza az európai közlekedési flották hatékony használatát. Másfelől a szállítási szakszervezetek aggodalmuknak adnak hangot amiatt, hogy a javaslat tovább gyengíti majd a fuvarozó és az eszközei közötti alapvető fontosságú kapcsolatot, valamint a tagállamoknak a területükön regisztrált fuvarozók tényleges jellegével kapcsolatos ellenőrzési és végrehajtási képességét. A tagállamok maguk sem egységesen közelítik meg a kérdést; egy kis hányaduk a jelenlegi állapot fenntartása mellett érvel.

2.5. Emellett egyes tagállamok kormányai aggasztónak tartják a bevételkiesést, amellyel az jár, ha a járművek egy adott országban vannak regisztrálva, de működésük szerinti székhelyük másik országban van. A tehergépjárművek adójának összege például a járművenkénti 500 EUR-tól (Lettország) csaknem 5 000 EUR-ig (Írország) terjed ([3]).

2.6. A szállítással kapcsolatos korábbi véleményeiben ([4]) az EGSZB amellett érvelt, hogy az értelmezésben, valamint a végrehajtás szigorúságában tapasztalható tagállami különbségek csökkentése érdekében az EGSZB-nek az irányelv rendeletté alakítását kell támogatnia. Ezt a véleményét fenntartja, de elismeri, hogy ebben az esetben az irányelv teljes átdolgozása aránytalan lenne. Az EGSZB továbbá megjegyzi, hogy az irányelv mint jogi forma nagyobb rugalmasságot biztosít a tagállamok számára az átültetés és a végrehajtás terén, ugyanakkor nagyobb valószínűséggel vezet további tagállami anomáliákhoz, valamint eltérő tagállami értelmezésekhez.

3. **Az európai bizottsági közlemény lényegi tartalma**

3.1. Az Európai Bizottság által elvégzett átfogó felülvizsgálat, konzultáció és elemzés után jelen javaslat a 2006-os irányelvhez terjeszt elő módosításokat. A 2006-os irányelv megengedi a tagállamok számára, hogy korlátozzák a hat tonna össztömegűnél nehezebb bérelt tehergépjárművek saját számlás áruszállítás céljára történő használatát, valamint lehetővé teszi az olyan járművek használatának korlátozását is, amelyeket a járművet bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban béreltek.

3.2. A javasolt módosítások, amelyek elmélyítik és erősítik majd a belső piacot, eltörlik az összes bérelt jármű saját számlás áruszállítás céljára történő használatára vonatkozó korlátozás lehetőségét. Ezenfelül a másik tagállamban bérelt jármű használatát is engedélyezni kell legalább négy hónap időtartamban annak érdekében, hogy a vállalkozások képesek legyenek kiszolgálni az átmeneti vagy szezonális csúcskeresleteket és/vagy a meghibásodott vagy sérült járművek helyett cserejárműveket biztosítani. A liberálisabb rendszereket alkalmazó tagállamok (például Belgium, a Cseh Köztársaság, Észtország és Svédország) számára lehetővé kell tenni rendszereik megtartását.

3.3. A négy hónapos időtartam célja, hogy – tekintettel a tagállamok között a közúti járművek adóztatásában tapasztalható jelentős különbségekre – kivédje a bevételek esetleges torzulását.

([1]) 84/647/EGK irányelv.
([2]) 90/398/EGK irányelv, 2006/1/EK irányelv.
([3]) A 2006/1/EK irányelv utólagos értékelése, végleges jelentés, 2016 január.
([4]) HL C 34., 2017.2.2., 176. o.

3.4. A javaslat egyenlő hozzáférést biztosítana a fuvarozók számára a bérelt járművek uniós piacához, valamint a fuvarozók jobb hatékonyságát lehetővé tevő egységes keretszabályozást biztosítana. További pozitív hatása lenne a biztonság javulása és az alacsonyabb mértékű szennyezés, mivel a bérelt járművek általában újabbak.

3.5. Az Európai Bizottság öt éven belül elkészíti az ezen változtatások végrehajtásáról szóló jelentést, amely további intézkedések elfogadásának alapjául szolgálhat.

4. **Általános megjegyzések**

4.1. Az EGSZB üdvözli az irányelv-módosítás szándékait, mivel ez újabb lépést jelent az európai közúti árufuvarozási ágazatban érvényesülő hatékony és méltányos egységes piac megvalósulásának útjában álló egyes akadályok eltávolítása felé. E módosító irányelv célja, hogy elősegítse a járműflották legjobb felhasználását egész Európában, különös tekintettel a szezonális csúcsidőszakokra, valamint hogy minimális szintű liberalizációt biztosítson. Pozitív lépés a tehergépjárművek saját számlás fuvarozás céljára történő használatára vonatkozó korlátozások eltörlése.

4.2. Az EGSZB továbbra is úgy véli, hogy a szállítási kérdésekkel kapcsolatos jogszabályalkotásnak megfelelőbb formát biztosítana a rendelet, mint az irányelv, mivel az utóbbi nagyobb eltéréseket enged meg a tagállami értelmezés és az alkalmazás szigorúsága terén. Az EGSZB azonban tudomásul veszi, hogy e rövid irányelv eléri céljait, és hogy ebben az esetben a rendeletté történő átalakítás aránytalan lett volna.

4.3. AZ EGSZB ugyanakkor szeretne hangot adni néhány fenntartásnak a lehetséges következményeket illetően. Ezek két kategóriába sorolhatók: az első a postafiókcégek növekedésére vonatkozik, míg a másik arra, hogy egy fuvarozó illegális kabotázst végezhet anélkül, hogy ezt felfedeznék. Ezeket az alábbiakban foglaljuk össze.

5. **Részletes megjegyzések**

5.1. A haszongépjárművek minden típusa költséges eszköz, amelyet egyre gyakrabban lízingelő vállalkozások bocsátanak a fuvarozók rendelkezésére. A fuvarozás hatékonyságának maximalizálása érdekében a járművek hozzáférhetőségének ki kell elégítenie a keresletet. Ez azonban nemcsak szezonálisan, hanem földrajzilag is változik, és többek között a mezőgazdasági termelésben és a turizmusban jelentkező kereslettől függ. A működési követelményeknek és a biztonsági előírásoknak való megfelelés, valamint a gépjárművezetők munkakörülményeinek fenntartása érdekében fontos, hogy a fuvarozók eszközökkel és közvetlen támogatási infrastruktúrával rendelkezzenek a működés szerinti országban.

5.2. A postafiókcégek olyan gazdálkodó egységek, amelyek – az alacsonyabb adókat, béreket stb. biztosító rendszerek kihasználása érdekében – a letelepedésük szerinti uniós ország területén nem végeznek (vagy kismértékben végeznek) gazdasági tevékenységet. Az ilyen vállalatok kevés helyi támogatási infrastruktúrával rendelkeznek (vagy egyáltalán nem rendelkeznek helyi infrastruktúrával), tisztességtelen versenyhelyzeteket teremtenek, és kizsákmányolják munkásaikat.

5.3. A mobilitási csomag más részei foglalkoznak a kihívásokkal, amelyeket e vállalatok működése jelent; a probléma kezelésére intézkedéseket javasolnak ([5]). Az EGSZB tudomásul veszi, hogy a postafiókcégek kezelése e módosító irányelvnek nem közvetlen feladata, de aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy e módosító irányelv segítheti a postafiókcégek növekedését és működését. Ezért szorgalmazzuk, hogy valamennyi tagállam fogadja el és hatékonyan hajtsa végre a tisztességtelen postafiókcégek megszüntetését célzó 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet megerősítésének érdekében javasolt intézkedéseket. Az eredményeket gondosan nyomon kell követni, és a módosító irányelv hatékonyságáról szóló jelentésben szerepeltetni kell.

5.4. Ezek az intézkedések azonban nem érintik azokat a fuvarozókat, amelyek azt használják ki, hogy egyes tagállamokban a járművek regisztrációs adójának mértéke alacsonyabb. Mivel a más tagállam területén történő működés négy hónapig engedélyezett, elképzelhető, hogy a fuvarozók e korlátozás megkerülése érdekében a járműveiket rotálnák az országok között.

5.5. Ez az aggály bizonyos mértékben elméletileg megalapozottnak tekinthető, jóllehet a szükséges lépések logisztikailag bonyolultak lennének. A felülvizsgálati időszak feltárja majd, hogy az érintettek kihasználják-e ezt a lehetséges kiskaput. Amennyiben ez megtörténne, az EGSZB javasolja, hogy a négy hónapos korlátozást további intézkedések egészítsék ki, például állapítsanak meg felső határt arra nézve, hogy az egy fuvarozó tulajdonát képező flotta mekkora hányadát lehetséges másik tagállamban működő kapcsolt fuvarozóhoz átvinni.

([5]) Az 1071/2009/EK rendeletet és az 1072/2009/EK rendeletet az ágazati fejleményekre tekintettel módosító COM(2017) 281 final.

5.6. Az EGSZB némileg aggályosnak tartja az illegális kabotázs elősegítésének lehetőségét. A kabotázs áruk ellenszolgáltatás fejében végzett szállítása valamely tagállamban az adott tagállamban nem honos, valamely másik tagállamban regisztrált fuvarozó tulajdonában lévő gépjármű használatával. (A normál nemzetközi engedéllyel rendelkező, tehergépjárművet használó fuvarozókat közösségi engedélyük arra jogosítja fel, hogy a fogadó tagállamban hét napon belül legfeljebb három kabotázsműveletet hajtsanak végre. E műveleteknek olyan utak formájában kell megvalósulniuk, amelyek során valamely tagállamból a fogadó tagállamba árukat szállítanak.) Egy tökéletesen versenyképes belső piacon a korlátozó előírások természetesen feleslegesek lennének, azonban ez a cél egyelőre még nem valósult meg. A bérelt járművekre vonatkozó korlátozások megszüntetése megkönnyítené a fuvarozók számára, hogy állandó jelleggel végezzenek kabotázst (illegális kabotázs) egyszerűen úgy, hogy olyan járműveket bérelnek, amelyek abban a tagállamban vannak regisztrálva, ahol a fuvarozó ilyen jellegű tevékenységet kíván folytatni.

5.7. Ennek elkerülése érdekében az EGSZB javasolja a vállalat és a jármű közötti nyomon követhető kapcsolat konszolidálását és biztosítását célzó követelmények megfontolását. E követelmények közé a következőket kell fellvenni:

— az egy fuvarozó által használt valamennyi jármű rendszámának kötelező bejelentése a nemzeti elektronikus nyilvántartásokba,

— az útfelügyeletek valós idejű hozzáférése a nemzeti elektronikus nyilvántartásokhoz a közúti és a vállalati ellenőrzések során,

— a bérelt járművekről szóló irányelvhez kapcsolódó jogsértések felvétele „a jó hírnév elveszítését eredményező jogsértések kategóriáit tartalmazó listára.”

Kelt Brüsszelben, 2017. december 6-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Georges DASSIS