



Brüsszel, 2019.5.13.
COM(2019) 223 final

2019/0108 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS HATÁROZATA

Olaszországnak a Svájccal a két ország között a határ menti régiókban végzett nemzetközi autóbuszos közúti személyszállítási szolgáltatások során folytatott kabotázsműveletek engedélyezéséről kötendő megállapodásról szóló tárgyalásokra, valamint egy ilyen megállapodás megkötésére való felhatalmazásáról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A tárgyról

Olaszország és Svájc határ menti régiói szorosan integráltak. Sok olasz állampolgár ingázik svájci munkahelyére, és fordítva, és élénk a határon átkelő közúti utasforgalom is. Számos autóbuszos fuvarozó kínál határon átkelő szolgáltatásokat, összekötve ezáltal a két ország határ menti régióit.

Az Európai Unió és Svájc közötti kétirányú közúti személyszállítást az EU és Svájc közötti közúti személyszállításról szóló megállapodás¹ (a továbbiakban: az uniós megállapodás) szabályozza.

Az uniós megállapodás 20. cikkének (1) bekezdésével összhangban „[e] megállapodás értelmében az ugyanazon Szerződő Fél területén található két pont között a másik Szerződő Fél területén letelepedett szolgáltatók által végzett szállítás nem megengedett”. Ez azt jelenti, hogy a határon át személyszállítást végző fuvarozók csak a határon át vagy a letelepedési helyük szerinti szerződő fél területén szállíthatnak utasokat. A Svájcban letelepedett autóbusz-üzemeltetők nem szállíthatnak utasokat a határ olasz oldalának két pontja között, az EU-ban letelepedett autóbusz-üzemeltetők pedig nem szállíthatnak utasokat a határ svájci oldalának két pontja között.

Az uniós megállapodás 20. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi az uniós megállapodás megkötésekor már hatályban lévő, az egyes uniós tagállamok és Svájc között létrejött kétoldalú megállapodásokban biztosított jogok folyamatos gyakorlását, feltéve, hogy az uniós szolgáltatók azonos bánásmódban részesülnek, és a verseny nem torzul. Az autóbuszos személyszállítás terén kabotázs Svájc viszonylatában tehát akkor lehetséges, ha azt egy uniós tagállam és Svájc közötti, 1999. június 21-én hatályos megállapodás kilátásba helyezte. A gyakorlatban a tagállamok és Svájc között a fenti időben hatályos egyetlen releváns kétoldalú megállapodás sem helyezett kilátásba kabotázsjogokat az autóbuszos személyszállításra vonatkozóan.²

2018. február 7-én kelt levelében Olaszország értesítette a Bizottságot, hogy tárgyalásokat kíván folytatni Svájjal egy olyan megállapodás megkötése céljából, amely kabotázsműveleteket tesz lehetővé a két ország között a határ menti régiókban végzett nemzetközi autóbuszos személyszállítási szolgáltatások során. Az uniós megállapodással létrehozott Uniós/Svájci Belföldi Szállítási Bizottság 2018. júniusi találkozója során Svájc tájékoztatta a Bizottságot, hogy ő is hasonló megállapodást kíván kötni.

¹ Megállapodás az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a vasúti és közúti áru- és személyszállításról, HL L 114., 2002.4.30., 91. o.

² Jóllehet az uniós megállapodás 20. cikke (2) bekezdésének utolsó mondata szerint a kapcsolódó jogokat a megállapodás 8. melléklete tartalmazza, a 8. melléklet jelenleg csak a háromszögforgalmú személyszállításra vonatkozó jogokat tartalmaz (az uniós megállapodás 19. cikkének (2) bekezdése alapján), kabotázásra vonatkozó jogokat nem. 2007-ben Franciaország módosította a Svájjal 1951-ben kötött kétoldalú közúti szállításról szóló megállapodását, hogy a két ország közötti, határon átnyúló, menetrend szerinti szolgáltatásnyújtás során kabotázst tegyen lehetővé a két ország határ menti régióiban. Jelenleg Franciaország az egyetlen olyan ország, amelynek olyan megállapodása van Svájjal, amely kabotázst tesz lehetővé az autóbusszal végzett közúti személyszállítást illetően.

Az autóbusszal végzett személyszállítást érintő kabotázs hatékonyabbá teheti a fuvarozási műveleteket, mivel lehetővé teszi a jármű kihasználtsági tényezőjének növelését. Az EU ezért általánosságban támogatja a kabotázspiact megnyitását, ahogyan azt az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel³ (a továbbiakban: az 1073/2009/EK rendelet) összhangban az EU-n belül is megtette. Az Olaszország és Svájc közötti, a határ menti régiókban autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítási szolgáltatások összefüggésében a kabotázsműveletek engedélyezése lehetővé tenné, hogy az érintett fuvarozók versenyképesebbé és hatékonyabbá váljanak.

Az Unió hatásköréről:

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 3. cikkének (2) bekezdése szerint „[a]z Unió szintén kizárólagos hatáskörrel rendelkezik nemzetközi megállapodás megkötésére, ha annak megkötését valamely uniós jogalkotási aktus írja elő, vagy ha az hatásköreinek belső gyakorlásához szükséges, illetve annyiban, amennyiben az a közös szabályokat érintheti, vagy azok alkalmazási körét megváltoztathatja”.

Az 1073/2009/EK rendelet alapján Unión belül kabotázsműveleteket kizárólag a közösségi engedéllyel rendelkező fuvarozók végezhetnek bizonyos feltételek mellett. A más fuvarozók – különösen a harmadik országbeli fuvarozók – számára ilyen műveletek végzését engedélyező nemzetközi kötelezettségvállalások az EUMSZ 3. cikkének (2) bekezdése értelmében érintik a fenti rendeletet.⁴

Továbbá, az ilyen nemzetközi kötelezettségvállalások az uniós megállapodást – különösen annak 20. cikkét – is érintik. Azokat a fenti cikk (1) bekezdése nem engedélyezi, kivéve a (2) bekezdésben foglaltak szerint.

Következésképpen az olyan kötelezettségvállalások, mint amelyeket Olaszország tervez, az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak. Ugyanakkor az EUMSZ 2. cikkének (1) bekezdésével összhangban az Unió felhatalmazhatja a tagállamokat arra, hogy fellépjenek a kizárólagos hatáskörébe tartozó területeken.

E javaslat célja, hogy felhatalmazza Olaszországot arra, hogy tárgyalásokat folytasson Sváccal egy olyan megállapodás megkötése céljából, amely kabotázsműveleteket engedélyez a két ország határ menti régióiban autóbusszal végzett, határon átnyúló személyszállítási szolgáltatásnyújtás terén.

Az eljárásról

Az 1073/2009/EK rendelet szerinti közösségi engedéllyel nem rendelkező harmadik országbeli fuvarozók által az Unión belül végzett kabotázsműveletek érintik az autóbussz-szolgáltatások belső piacának működését, amelyet az uniós jogalkotó az 1073/2009/EK rendelettel hozott létre. Ezért az EUMSZ 2. cikkének (1) bekezdése szerinti valamennyi felhatalmazást az uniós jogalkotónak kell megadnia, az EUMSZ 91. cikkében említett jogalkotási eljárással összhangban.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

⁴ Egy hasonló helyzettel kapcsolatban vö. az Európai Unió Bíróságának 2017. május 16-i 2/15. sz. véleményét, EU:C:2017:376, (189) és (190) bekezdés.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Az uniós megállapodás jelenleg nem engedélyez kabotázsműveleteket az autóbusszal végzett közúti személyszállítás terén. Az uniós megállapodás 20. cikkének (2) bekezdése azonban kifejezetten lehetővé teszi a már meglévő kabotázsjogok további gyakorlását, feltéve, hogy az uniós szolgáltatók azonos bánásmódban részesülnek, és a verseny nem torzul. Az Olaszország és Svájc közötti, az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítási szolgáltatások terén kabotázsműveleteket engedélyező megállapodás nem változtatná meg Svájcnak az uniós megállapodásból fakadó jogait. Továbbá, az érintett határ menti régiókban végzett kabotázásra korlátozó és – a megkülönböztetésmentesség és a torzulásoktól mentes verseny tekintetében – az uniós megállapodás 20. cikkének (2) bekezdésében megállapított feltételekkel azonos feltételekhez kötött kétoldalú megállapodás megkötése összhangban áll a fenti rendelkezésben meghatározott kivétel mögötti elvvel.

Az EU-n belül az autóbusszal végzett közúti személyszállítási szolgáltatások terén kabotázsműveletek az 1073/2009/EK rendelet rendelkezéseinek megfelelően végezhetőek. A fenti rendelet 15. cikke kabotázsműveleteket engedélyez az EU-n belül az alábbiak céljából: (1) különjárat; (2) menetrend szerinti különcélú járat, amennyiben a szervező és a fuvarozó egymással szerződést kötött; valamint (3) nemzetközi menetrend szerinti járat keretében lebonyolított menetrend szerinti járat, kivéve egy városközpont vagy agglomeráció szállítási igényeinek és egy ilyen központ és a vonzaskörzete között felmerülő szállítási igényeknek a kielégítését szolgáló járatokat. Az Olaszország által kérelmezett kétoldalú közúti személyszállítási megállapodás megkötése érintené ugyan a rendelet működését, de kellően korlátozott mértékben, amennyiben az engedélyt a fenti feltételek mellett adják meg.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Egy Olaszország és Svájc közötti, a két ország határ menti régióiban végzett, nemzetközi autóbusszos személyszállítási szolgáltatások során folytatott kabotázsműveleteket engedélyező megállapodás nem lenne összeegyeztethetetlen más uniós szakpolitikával.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

E javaslat jogalapja az EUMSZ 2. cikkének (1) bekezdése és az EUMSZ 91. cikke.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A javaslat az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozik.

- **Arányosság**

E javaslat célja, hogy az EUMSZ 2. cikkének (1) bekezdése alapján felhatalmazza Olaszországot arra, hogy tárgyalásokat folytasson egy Olaszország és Svájc közötti olyan bilaterális megállapodás megkötése céljából, amely kabotázsműveleteket engedélyez a két ország között a határ menti régiókban autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítási szolgáltatások során. Következésképpen a javasolt európai parlamenti és tanácsi határozat nem lépi túl az e célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Az 1073/2009/EK rendelet szerinti közösségi engedéllyel nem rendelkező harmadik országbeli fuvarozók által az Unión belül végzett kábótázműveletek érintik az autóbusszolgáltatások belső piacának működését, amelyet az uniós jogalkotó az 1073/2009/EK rendelettel hozott létre. Ezért az EUMSZ 2. cikkének (1) bekezdése szerinti valamennyi felhatalmazást az uniós jogalkotónak kell megadnia, az EUMSZ 91. cikkében említett jogalkotási eljárással összhangban. A javasolt aktust – amely jellegénél fogva egyéni felhatalmazás – Olaszország kapcsolódó kérelmének megválaszolásaként kell elfogadni, Olaszországnak címzett határozat formájában. Következésképpen a javasolt európai parlamenti és tanácsi határozat megfelelő eszköz ahhoz, hogy az EUMSZ 2. cikkének (1) bekezdésével összhangban felhatalmazza Olaszországot arra, hogy e kérdésben eljárjon.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A javaslat alapját az Olaszország által benyújtott kérelem képezi, és az csak ezt a tagállamot érinti. Hasonló kérelem érkezett Németország részéről, amely párhuzamos eljárás tárgyát képezi.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS HATÁROZATA

Olaszországnak a Svájccal a két ország között a határ menti régiókban végzett nemzetközi autóbusszos közúti személyszállítási szolgáltatások során folytatott kabotázsműveletek engedélyezéséről kötendő megállapodásról szóló tárgyalásokra, valamint egy ilyen megállapodás megkötésére való felhatalmazásáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 2. cikke (1) bekezdésére és 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁵,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁶,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a vasúti és közúti áru- és személyszállításról szóló megállapodás⁷ (a továbbiakban: az uniós megállapodás) 20. cikkének (1) bekezdésével összhangban az ugyanazon Szerződő Fél területén található két pont között a másik Szerződő Fél területén letelepedett szolgáltatók által végzett, autóbusszal történő személyszállítás, ún. kabotázs nem megengedett.
- (2) Az uniós megállapodás 20. cikkének (2) bekezdésével összhangban az uniós megállapodás megkötésekor – azaz 1999. június 21-én – hatályban lévő, az uniós tagállamok és Svájc között létrejött kétoldalú megállapodásokból fakadó meglévő kabotázsjogok továbbra is gyakorolhatók, feltéve, hogy az Unióban letelepedett szolgáltatók azonos bánásmódban részesülnek, és a verseny nem torzul. Olaszországnak nincs olyan kétoldalú megállapodása Svájccal, amely kabotázsműveleteket engedélyezne a két ország közötti, autóbusszal végzett személyszállítási szolgáltatások során. Ezért egy ilyen megállapodás esetleges megkötéséből fakadó, ilyen műveletek végzéséhez való jog nem szerepel az uniós megállapodás 20. cikkének (2) bekezdésében felsorolt jogok között.
- (3) Azon nemzetközi kötelezettségvállalások, amelyek engedélyezik, hogy a svájci fuvarozók az Unión belül kabotázsműveleteket végezzenek, érinthetik az uniós megállapodás 20. cikkét, mivel e rendelkezés nem engedélyez ilyen műveleteket.

⁵ HL C , , o.

⁶ HL C , , o.

⁷ HL L 114., 2002.4.30., 91. o.

- (4) Továbbá, az 1073/2009/EK rendelet⁸ alapján az Unión belül kabotázsműveleteket kizárólag a közösségi engedéllyel rendelkező fuvarozók végezhetnek bizonyos feltételek mellett. Az ilyen engedéllyel nem rendelkező harmadik országbeli fuvarozók számára ilyen műveletek végzését engedélyező nemzetközi kötelezettségvállalások érinthetik a fenti rendeletet.
- (5) Következésképpen az ilyen kötelezettségvállalások az Unió kizárólagos külső hatáskörébe tartoznak. A tagállamok csak akkor tárgyalhatnak ilyen kötelezettségvállalásokról és tehetnek ilyen kötelezettségvállalásokat, ha arra az EUMSZ 2. cikkének (1) bekezdésével összhangban az Uniótól felhatalmazást kapnak.
- (6) Az 1073/2009/EK rendelet szerinti közösségi engedéllyel nem rendelkező harmadik országbeli fuvarozók által az Unión belül végzett kabotázsműveletek érintik az autóbussz-szolgáltatások belső piacának működését, amelyet az uniós jogalkotó az 1073/2009/EK rendelettel hozott létre. Ezért az EUMSZ 2. cikkének (1) bekezdése szerinti valamennyi felhatalmazást az uniós jogalkotónak kell megadnia, az EUMSZ 91. cikkében említett jogalkotási eljárással összhangban.
- (7) 2018. február 7-én kelt levelében Olaszország az Unió felhatalmazását kérte ahhoz, hogy megállapodást kössön Svájjal a két ország határ menti régióiban autóbusszal történő nemzetközi személyszállítási szolgáltatások során végzett kabotázsműveletek engedélyezéséről.
- (8) A kabotázsműveletek növelik a járművek kihasználtsági tényezőjét, ami gazdaságilag hatékonyabbá teszi a szolgáltatásokat. Ezért helyénvaló engedélyezni az ilyen műveleteket a Svájc és Olaszország határ menti régióiban folytatott, autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítási szolgáltatások során. Ez tovább erősítheti e határ menti régiók szoros integrációját.
- (9) Annak biztosítása érdekében, hogy az érintett kabotázsműveletek ne változtassák meg túlzott mértékben az autóbusszal végzett szolgáltatásoknak az 1073/2009/EK rendelettel létrehozott belső piacát, engedélyezésüket azon feltételekhez kell kötni, hogy az uniós szolgáltatók azonos bánásmódban részesüljenek, és a verseny ne torzuljon.
- (10) Ugyanezen okból a kabotázsműveleteket csak Olaszország határ menti régióiban, az Olaszország és Svájc közötti autóbussz-szolgáltatások során szabad engedélyezni. E célból úgy kell meghatározni Olaszország e határozat értelmében vett határ menti régióit, hogy az kellőképpen figyelembe vegye az 1073/2009/EK rendelet működését, ugyanakkor pedig lehetővé tegye az érintett műveletek hatékonyabbá tételét,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Olaszország felhatalmazást kap arra, hogy tárgyalásokat folytatasson Svájjal egy olyan megállapodás megkötése céljából, amely kabotázsműveleteket engedélyez Olaszország és Svájc határ menti régióiban a két ország közötti, autóbusszal végzett szolgáltatások során, feltéve hogy az uniós szolgáltatók azonos bánásmódban részesülnek, és a verseny nem torzul.

⁸ HL L 300., 2009.11.14., 88. o.

Az első bekezdés értelmében Olaszország határ menti régiójának tekintendő Piemonte és Lombardia régió, valamint Valle d'Aosta és Trentino-Alto Adige autonóm régió.

2. cikk

Olaszország tájékoztatja a Bizottságot az e határozat 1. cikke szerinti megállapodás megkötéséről, és bejelenti az említett megállapodás szövegét. A Bizottság arról tájékoztatja a Tanácsot és az Európai Parlamentet.

3. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*