

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Unióból történő kilépésével összefüggésben az alapszintű közúti árufuvarozási összeköttetést biztosító közös szabályokról**

(COM(2018) 895 final – 2018/0436 (COD))

(2019/C 190/08)

Előadó: **Raymond HENCKS**

Felkérés:	Európai Parlament, 2019.1.14. az Európai Unió Tanácsa, 2019.1.14.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikkének (1) bekezdése
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elnökségi határozat:	2019.1.22.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2019.2.20.
Plenáris ülés száma:	541.
A szavazás eredménye: (mellette/ellene/tartózkodott):	76/1/0

## 1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság arra irányuló törekvéseit, hogy átmenetileg biztosítsa az alapszintű összeköttetést az Unió és az Egyesült Királyság között nehéz tehergépjárművekkel végzett nemzetközi közúti árufuvarozás tekintetében, mivel az Egyesült Királyság esetleg megerősített kilépésről rendelkező megállapodás nélkül fog kilépni az EU-ból, és így többé nem köti majd az uniós jog.

1.2. Az EGSZB helyesli, hogy a véleményben tárgyalt rendeletjavaslat 2019. december 31-ig jogot biztosít a brit közúti árufuvarozóknak arra, hogy a javaslatban lefektetett feltételek mellett az Egyesült Királyságban, illetve az Európai Unióban levő kiindulási vagy érkezési pontok között kétoldalú fuvarozást végezzenek, külön szem előtt tartva azt is, hogy az uniós fuvarozók ugyanolyan feltételek, azaz tisztességes, egyenlő és megkülönböztetésmentes versenyfeltételek mellett szintén szabadon közlekedhetnek az Egyesült Királyság területén.

1.3. Az EGSZB nagyon reméli, hogy a brit hatóság legkésőbb az EU-ból való megállapodás nélküli kilépés időpontja előtt egy sor azonos hatályú átmeneti intézkedést állapít meg, amelyek ugyanolyan jogokat biztosítanak az Egyesült Királyságban közlekedő uniós közúti fuvarozóknak, mint amilyeneket átmeneti jelleggel az Európai Bizottság javasol az egyesült királyságbeli engedéllyel rendelkező fuvarozóknak, és megengedik számukra, hogy árufuvarozást végezzenek az Egyesült Királyság területe és a megmaradó 27 tagállam között.

1.4. Az EGSZB kéri, hogy amennyiben az Egyesült Királyság kilépésről rendelkező megállapodás nélkül lép ki az EU-ból, az Egyesült Királyság és az EU a fent említett átmeneti időszak lejártá előtt tárgyaljon az ECMT-rendszerben megvalósuló alapszintű összeköttetésről, valamint az Egyesült Királyság és az Európai Unió közötti kapcsolatokra alkalmazandó jövőbeli szabályokról, és ezeket közös megegyezéssel vezesse be.

1.5. A brit engedéllyel rendelkező és az Unió területén közlekedő fuvarozók által az átmeneti időszakban betartandó szociális és műszaki szabályok közül hiányzik az, amelyik a hivatásos nehézgépjármű-vezetők alapképzésére és továbbképzésére vonatkozik. Mivel a jelen esetben egy rendkívül fontos biztonsági tényezőről van szó, az EGSZB kéri, hogy a véleményezett rendeletjavaslat 4. cikkét egészítsék ki az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 61/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. július 15-i 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(1)</sup> való hivatkozással.

## 2. Bevezetés

2.1. Az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> a 3,5 tonnánál nagyobb megengedett össztömegű gépjárművel végzett, a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve az egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályait állapítja meg az egész Közösségre vonatkozóan.

2.2. A rendelet az áru fuvarozási szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatóval szembeni minden olyan korlátozást meg kíván szüntetni, ideértve a piachoz való hozzáférést érintő korlátozásokat is, amely az állampolgárságon, vagy pedig azon a tényen alapul, hogy a szolgáltató a szállítási szolgáltatás nyújtása szerinti tagállamtól eltérő tagállamban rendelkezik székhellyel. Az ilyen fuvarozási tevékenység a valamely tagállam által kiállított közösségi engedélyhez és – amennyiben a járművezető harmadik ország állampolgára – járművezetői igazolványhoz kötött.

2.3. A tagállamok és a harmadik országok közötti kétoldalú megállapodások továbbra is nagy mértékben kiterjednek a tagállamok és a harmadik országok közötti fuvarozásra.

2.4. Abban az esetben, ha az Egyesült Királyság kilépésről rendelkező megállapodás nélkül lép ki az Európai Unióból, a brit közúti áru fuvarozási szolgáltatásokra már nem fog vonatkozni az uniós jog. Érvényes engedély híján a brit közúti áru fuvarozók nem fognak hozzáférni az uniós közúti fuvarozási piachoz és ez (valószínűleg) fordítva is így lesz.

2.5. A kilépésről rendelkező megállapodás hiányát enyhítő egyetlen jogalapot jelenleg a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (ECMT) többoldalú kvótarendszere jelenti, amely 43 országban, köztük 26 uniós tagállamban (Ciprus kivételével) és az Egyesült Királyságban alkalmazandó, és amely engedélyezi a jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország és valamely másik ECMT-ország közötti nemzetközi áru fuvarozást.

2.6. Az ECMT-országoknak kiadott engedélyek 2019-re meghatározott száma (23252 a 27 tagú EU és 984 az Egyesült Királyság számára) azonban túl korlátozott ahhoz, hogy elegendő legyen a jelenlegi fuvarozási mennyiségekhez. Ezen engedélyek száma csak az összes ECMT-ország egyhangú döntésével növelhető, ezért ez a lehetőség nem kínál megfelelő megoldást az EU-ból az Egyesült Királyságba és az onnan az EU-ba irányuló közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés megszakadásának elkerülésére.

2.7. Az összeköttetés bármilyen aránytalanul nagy zavarának és az ebből eredő, mindkét oldal számára katasztrofális következményeknek az elkerülése érdekében sürgősen ideiglenes uniós közlekedési jogokat kell kiadni a brit közúti fuvarozók részére azzal a feltétellel, hogy az Egyesült Királyság maga is ugyanezeket a szabályokat alkalmazza az uniós fuvarozókra.

## 3. Az Európai Bizottság javaslatai

3.1. Arra az esetre, ha az Egyesült Királyság kilépésről rendelkező megállapodás nélkül lépne ki az EU-ból, az EU-ban a brit közúti fuvarozóknak a véleményben vizsgált rendeletjavaslat biztosítja a kétoldalú fuvarozás folytatásához való jogot az azon napot követő naptól, amelytől fogva a Szerződések az Egyesült Királyságra többé nem alkalmazhatóak, és egészen 2019. december 31-ig.

<sup>(1)</sup> HL L 226., 2003.9.10., 4. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

3.2. Az említett kétoldalú fuvarozás folytatásához való jogot azonban csak akkor adják meg, ha az Egyesült Királyság garantálja, hogy a brit fuvarozókat az Unióban megillető jogok teljesen egyenértékűek azokkal a jogokkal, amelyeket az uniós közúti fuvarozóknak adnak meg az Egyesült Királyságban. Az Európai Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy ezen egyenértékűség be nem tartása esetén felhatalmazáson alapuló jogi aktussal:

korlátozza a kapacitást és/vagy az utak számát; vagy

felfüggeszse a véleményezett rendelet alkalmazását; vagy

egyéb megfelelő intézkedéseket hozzon.

3.3. A brit közúti áru fuvarozók részére biztosított jogoknak feltétele a közúti áru fuvarozás tekintetében alkalmazandó, különösen az alábbiakra vonatkozó uniós jognak való megfelelés:

- az utazó munkavállalók és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők;
- a közúti szállításra vonatkozó szociális jogszabályok;
- a menetíró készülékek;
- az egyes közúti járművek megengedett legnagyobb méretei és tömege;
- egyes gépjármű-kategóriák esetében a sebességkorlátozó készülékek;
- a biztonsági övek kötelező használata;
- a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv tiszteletben tartása;
- a tisztességes és megkülönböztetésmentes versennyel kapcsolatos közösségi rendelkezések tiszteletben tartása.

3.4. A tagállamok és az Európai Bizottság ellenőrizhetik, hogy az Unió területére árut szállító közúti áru fuvarozók rendelkeznek-e az Egyesült Királyság által a vonatkozó előírásoknak megfelelően kiállított engedéllyel vagy bizonyítványokkal, valamint hogy valamilyen vonatkozó nemzeti és uniós jogszabályt betartották, és nem lépték túl a biztosított jogokat.

3.5. A vizsgált rendeletjavaslat hatálya alá tartozó ügyekben a tagállamok nem tárgyalhatnak, illetve nem köthetnek a közúti áru fuvarozásra vonatkozó kétoldalú megállapodást az Egyesült Királysággal.

#### 4. Általános megjegyzések

4.1. A közúti áru fuvarozás mind az Egyesült Királyság, mind az EU számára kulcsfontosságú ágazat. Évente több mint 4,4 millió áru fuvarozó jármű és sofőrje közlekedik az Egyesült Királyság és az EU között. 2015-ben az Egyesült Királyság összesen 21 350 000 tonna árut exportált közúton az EU-ba. Az EU ugyanekkor 26 816 000 tonna árut exportált az Egyesült Királyságba <sup>(3)</sup>.

4.2. Ebből az következik, hogy az ezt a forgalmat érintő korlátozások mindkét félnél súlyos hatással lehetnek a kereskedelemre, a foglalkoztatásra és a gazdasági növekedésre, és komoly zavart okozhatnak az ellátási láncban.

<sup>(3)</sup> A brit közúti áru fuvarozási egyesület (Road Haulage Association) statisztikái.

4.3. Az EGSZB üdvözli, hogy az Európai Bizottság a legrosszabb eset elkerülése érdekében rendkívüli intézkedésekre tesz javaslatot azzal, hogy amíg az átmeneti időszak 2019. december 31-i lejárta előtt meg nem tárgyalják és közös megegyezéssel meg nem határozzák az ECMT-rendszerben megvalósuló alapszintű összeköttetéshez szükséges rendelkezéseket, valamint az Egyesült Királyság és az EU közötti kapcsolatokra alkalmazandó esetleges jövőbeli szabályokat, ideiglenesen jogot biztosít a brit közúti árufuvarozóknak arra, hogy a javaslatban lefektetett feltételek mellett az Egyesült Királyság, illetve az Európai Unió között kétoldalú fuvarozást végezhesenek úgy, hogy az uniós fuvarozók is ugyanúgy, tisztességes versenyfeltételek mellett hozzáférhessenek a brit piachoz.

4.4. Az EGSZB nagyon reméli, hogy a brit hatóság legkésőbb az esetlegesen az EU-ból való kilépésről rendelkező megállapodás nélküli kilépés időpontja előtt egy sor azonos hatályú átmeneti intézkedést állapít meg, amelyek ugyanolyan jogokat biztosítanak az Egyesült Királyságban közlekedő uniós közúti fuvarozóknak, mint amilyeneket átmeneti jelleggel az Európai Bizottság javasol az egyesült királyságbeli engedéllyel rendelkező fuvarozóknak, és megengedik számukra, hogy árufuvarozást végezzenek az Egyesült Királyság területe és a fennmaradó 27 tagállam között.

4.5. Abban az esetben, ha az Egyesült Királyság a kijelölt határidőn belül elutasítja a fuvarozási jogok kölcsönösségét, a véleményezett rendeletjavaslat érvénytelenné válik, és a brit tehergépjárművek áruit vagy át kell rakodni az EU-val közös határon az Unióban bejegyzett nehéz tehergépjárművekre, vagy azokat a lehetőségekhez mérten 3,5 tonnánál kisebb megengedett össztömegű könnyű haszongépjárművekkel kell szállítani, amelyekre nem alkalmazandók a nemzetközi árufuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó közös szabályok.

4.6. Az 1072/2009/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló rendeletjavaslatot tárgyaló és 2018. január 18-án elfogadott, „A nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés és a közúti fuvarozói szakma gyakorlása” című véleményében <sup>(4)</sup> az EGSZB már kiemelte, hogy a versenytorzulás kockázatát hordozza magában az, ha ezt a rendeletet nem terjesztik ki a könnyű haszongépjárművekre. Az EGSZB emlékeztet arra irányuló kérésére, hogy a könnyű haszongépjárműveket is rendeljék a fent említett rendelet hatálya alá, akár esetlegesen könnyített formában.

## 5. Részletes megjegyzések

5.1. A véleményezett rendeletjavaslat 4. cikke azokat a szociális és műszaki szabályokat tartalmazza, amelyeket a brit engedéllyel rendelkező és az Unió területén közlekedő fuvarozóknak az átmeneti időszakban be kell tartaniuk.

5.2. Az EGSZB megállapítja, hogy ezen kötelezettségek közül hiányzik a hivatásos nehézgépjármű-vezetők alapképzésével és továbbképzésével kapcsolatos kötelezettség. Mivel a jelen esetben egy rendkívül fontos biztonsági tényezőről van szó, az EGSZB kéri, hogy az említett cikket egészítsék ki az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 61/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. július 15-i 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre való hivatkozással.

Kelt Brüsszelben, 2019. február 20-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Luca JAHIER

<sup>(4)</sup> HL C 197., 2018.6.8., 38. o.