



Az Országgyűlés  
Európai ügyek bizottsága

### **Az Európai ügyek bizottságának véleménye**

*az egyes hárszabályi rendelkezésekről szóló 10/2014. (II.24.) OGY határozat  
145. §-a alapján*

- 1) Az 561/2006/EK rendeletnek 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 európai parlamenti és tanácsi rendelettervezet [COM (2017) 277; 2017/0122 (COD)] és**
- 2) 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 szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvtervezet [COM (2017) 278; 2017/0121 (COD)]  
tekintetében**  
(a továbbiakban: javaslatok)

Az Európai ügyek bizottsága

- emlékeztet arra, hogy a mobilitási csomagról 2017. szeptember 19-én eszmecsere-t folytatott az Európai Bizottság közlekedésért felelős tagjával, valamint a 2017. november 7-i ülésén a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium képviselőjének előterjesztésében megvitatta a javaslatokat;
- elfogadhatatlannak tartja, hogy a javaslatok a közép-kelet-európai fuvarozó vállalkozások számára jelentős többletköltségeket és növekvő adminisztratív terheket eredményeznek;
- kifejezi aggályát a szociális dömpingre való hivatkozással kapcsolatban, mivel a tagállamok közötti bérkülönbségek elsősorban történelmi és gazdasági természetűek, ezáltal nem értelmezhetőek tisztességtelen versenyelőnyként;
- elutasítja a rendszeres heti pihenőidő járműben töltésének tiltására vonatkozó javaslatot;
- álláspontja szerint a mobilitási csomag nem szolgálja sem a járművezetők szociális érdekeit a vezetési és pihenőidő tekintetében, sem az áruk biztonságát, mivel hiányoznak a biztonságos, védett parkolók, valamint nincsenek megfelelő és megfizethető szálláshelyek, továbbá a megvalósítás biztonsági kockázatokkal is jár a parkolóban hagyott járművezető nélküli fuvarszállítmányok tekintetében;
- leszögezi, hogy a nemzetközi közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők utazó munkavállalóknak tekintendők, ezért rájuk a kiküldött munkavállalókra vonatkozó általános szabályok nem alkalmazhatók, továbbá a tranzitműveletek sem tartozhatnak a kiküldetési szabályok hatálya alá;

- e vonatkozásban indokoltnak tartja, hogy a nemzetközi közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetőkre vonatkozó majdani különleges szabály (lex specialis) tartalmazzon általános és a kabotázsra vonatkozó speciális mentességi időszakot, valamint ne legyen alkalmazandó a kiküldetési irányelv módosításában meghatározott alkalmazási tilalomnál korábban;
- rövidnek és ezért elfogadhatatlannak tartja a 3 napos mentességi időszakot nemzetközi közúti áru fuvarozási műveleteknél, mivel a kiküldetés szinte azonnal megvalósulna, s nem lenne értelme a lex specialisnak a gyakorlatban;
- sajnálatát fejezi ki, hogy a javaslatokban visszaköszönnek egyes régebbi tagállamok piacvédelmi intézkedései, amelyek veszélyeztetik a munkaerő szabad mozgását, a határon átnyúló szolgáltatásnyújtás szabadságát és – közúti áru fuvarozásról lévén szó – közvetetten az áruk szabad mozgását.

Budapest, 2017. december 11.