

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Véleménye – Tárgy: Közúti fuvarozás – Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaideje

(2009/C 27/12)

2007. november 20-án az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy Eljárási Szabályzata végrehajtási rendelkezéseinek 29. A) cikke alapján saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki a következő tárgyban:

Közúti fuvarozás – az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaideje

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2008. június 5-én elfogadta véleményét. (Előadó: Eduardo Manuel CHAGAS ⁽¹⁾, akitől a munkát Brian CURTIS vette át).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. július 9–10-én tartott 446. plenáris ülésén (a július 9-i ülésnapon) 121 szavazattal 14 ellenében, 6 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt:

1. Következtetések

1.1 Az EGSZB úgy véli, hogy valamennyi önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőt be kellene vonni a 2002/15/EK irányelv alkalmazási körébe – ahogyan az ennek a 2009. március 23-tól érvénybe lépő 2. cikkében is szerepel.

1.2 Ez a bevonás azt feltételezi, hogy a tagállamok megfelelően hajtják végre az irányelvet, és főként, hogy megfelelően alkalmazzák az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezető fogalmát.

1.3 Az EGSZB úgy véli, hogy erre a bevonásra a közúti fuvarozás biztonságának növelése, a kiegyenlített versenyhelyzet megteremtése és az utazó munkavállalók és az önálló vállalkozók munkafeltételeinek – és különösképpen fizikai és mentális egészségének – javítása érdekében van szükség. Köztudott, hogy az irányelvben (3. cikk a2. pont) definiált általános adminisztratív tennivalók nincsenek benne a munkaidő meghatározásában.

1.4 Az EGSZB szerint a közúti közlekedés európai belső piaca feltételezi a tisztességes verseny kialakítását, amely az ágazatra vonatkozó szociális jogszabályok hatékony és valódi alkalmazásán alapul. Azzal, hogy megkülönböztetést alkalmazunk a munkaidővel kapcsolatos jogszabály alkalmazhatóságában az utazó munkavállalók és az önálló vállalkozók között, hozzájárulunk a tisztességtelen versenyhez. Ezért az EGSZB nem fogadhatja el annak lehetőségét, hogy az irányelv csupán az „álfüggetlen vállalkozó” gépjárművezetőkre vonatkozzon.

1.5 A bevonás végrehajtásával járó esetleges nehézségek kiküszöbölése érdekében az EGSZB a szállítási láncban részt vevő egyes szereplők együttes felelősségvállalásáért száll síkra, ahogyan ez a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó jogszabályban is megvalósul.

1.6 Az EGSZB jelzi, hogy a különböző nemzeti közigazgatások közötti európai szintű együttműködés alapvető feltétele az irányelv hatékony megvalósításának.

1.7 Az EGSZB úgy véli, hogy az irányelv hatályának az önálló tevékenységet folytató gépjárművezetőkre való kiterjesztésekor ügyelni kell arra, hogy ne terheljük túl őket fölösleges adminisztratív feladatokkal.

2. Bevezetés

2.1 Az EGSZB már több ízben dolgozott az európai közlekedésbiztonsági politikán, és szilárd alapokat szerzett ezen a területen. Legutóbbi, „Európai közlekedésbiztonsági politika és hivatásos járművezetők – Biztonságos és őrzött parkolóhelyek” című saját kezdeményezésű véleményében (TEN/290) ⁽²⁾ az EGSZB a hivatásos gépjárművezetők számára létesítendő pihenőhelyek fontos kérdésére tért ki a közúti infrastruktúrára vonatkozó politika keretében. Egy másik kulcsfontosságú téma – az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők munkaideje – a biztonságos és őrzött parkolóhelyekről szóló vélemény kiegészítéseként került kidolgozásra. A különböző gazdasági, szociális és biztonsági aspektusokkal még nem foglalkoztak megfelelő módon európai szinten. A kiegészítő vélemény elkészítésének további alapja az Európai Bizottság jelentése a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknél a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv hatálya alóli kizárásának következményeiről (COM(2007) 266 végleges).

2.2 A 2002/15/EK irányelv rögzíti a munkaidő szervezésére vonatkozó minimális előírásokat a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek biztonságának és egészségének fokozottabb védelme, a közúti biztonság és a versenyfeltételek közelítése érdekében. Az irányelv 2002. március 23-án lépett hatályba, és a tagállamoknak három év állt rendelkezésére (ez az időszak 2005. március 23-án ért véget) az utazó tevékenységet végző személyekre vonatkozó rendelkezések végrehajtására. Az irányelv 2. cikkének (1) bekezdése szerint ezt az irányelvet az önálló vállalkozói tevékenységet végző gépjárművezetőkre 2009. március 23-tól kell alkalmazni. Időközben az Európai Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, majd a jelentés alapján jogalkotási javaslatot terjeszt elő.

⁽¹⁾ Mandátumáról lemondott.

⁽²⁾ HL C 175., 2007.7.27., 88–90. o.

2.3 Az Európai Parlament és a Tanács által aláírt, a szóban forgó irányelvre vonatkozó egyeztetési megállapodás keretében úgy határoztak, hogy legkésőbb a fenti dátum lejárta előtt két évvel, vagyis 2007. március 23-ig az Európai Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentés elemzi az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők ezen irányelv hatálya alóli kizárásának következményeit a közúti biztonság, a versenyfeltételek, a szakma struktúrája, valamint a társadalmi aspektusok szempontjából. A jelentés számba veszi az egyes tagállamokra jellemző körülményeket a közlekedési ágazat struktúrája, illetve a közúti szállítók munkakörülményei szempontjából.

2.4 E jelentés alapján az Európai Bizottság javaslatot terjeszt elő, melynek célja (a) az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alá történő bevonása körülményeinek megállapítása bizonyos önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők tekintetében, akik más tagállamokban nem folytatnak közúti fuvarozási tevékenységet, és akikre helyi korlátozások vonatkoznak, vagy (b) az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek ezen irányelv hatálya alóli további kizárása.

2.5 Az irányelv 7. cikkének (2) bekezdése értelmében az Európai Bizottság az irányelv végrehajtásáról készített kétévenkénti jelentésének keretében legkésőbb 2007. március 23-ig értékeli az irányelv éjszakai munkára vonatkozó rendelkezéseinek következményeit.

3. Az Európai Bizottság jelentése

3.1 Az Európai Bizottság véleménye szerint a jelentés átfogó képet nyújt az irányelv tagállamok általi végrehajtásának jelenlegi állásáról, foglalkozik az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők az irányelv hatálya alóli kizárásának lehetséges következményeivel, és értékeli az irányelv éjszakai munkára vonatkozó rendelkezéseinek következményeit.

3.2 Az első következtetés az, hogy a tagállamok többségének az irányelvet az erre rendelkezésre álló három éves időszak során nem sikerült átültetnie. Ennek következtében az Európai Bizottság úgy véli, nincs olyan helyzetben, hogy megjelentesse első kétéves jelentését, amelyet 2007 márciusában kellett volna bemutatnia.

3.3 Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők kizárásának következményeivel kapcsolatban az Európai Bizottság emlékeztet azokra az okokra, amelyek miatt bevonásukat javasolta: a rendelet vezetési és pihenőidőkre vonatkozó szabályai nem tesznek ilyen különbséget a gépjárművezetők között; el kell kerülni az iparág felaprózódását azáltal, hogy a munkavállalókat arra bátorítják, legyenek önálló vállalkozási tevékenységet folytató gépjárművezetők (vagy „álfüggetlen vállalkozók”); biztosítani kell, hogy a tisztességes versenyre, a közúti közlekedés biztonságának fokozására és a munkakörülmények javítására vonatkozó célkitűzések elérésére a teljes közúti fuvarozási ágazatban törekedjenek.

3.4 Egy, külső tanácsadók által elkészített jelentés következtései alapján az Európai Bizottság elismeri, hogy a fáradtság és annak hatása a közúti közlekedés biztonságára minden gépjárművezetőt érint, akár önálló vállalkozóról, akár utazó munkavállalóról van szó. A jelentés ezenkívül alátámasztotta, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők az alkalmazásban lévő utazó munkavállalóknál hosszabb munkaidőben dolgoznak, és mindkét csoport többet dolgozik, mint a más ágazatokban tevékenykedő munkavállalók.

3.5 Miközben elismeri, hogy „a munkaidő megrövidítése kétségtelenül segítene a fáradtság csökkentésében”, a külső jelentés azt is leszögezi, hogy egy ilyen intézkedés „nagyobb stresszt is eredményezne, hiszen az önálló vállalkozási tevékenységet folytató gépjárművezetők a nyereségesség fenntartása érdekében rövidebb idő alatt többet kívánnak teljesíteni, ami viszont ismét nagyobb fokú fáradtsághoz és több balesethez vezet”. Úgy tűnik, az Európai Bizottság osztja ezt a nézetet.

3.6 A versenyfeltételekkel kapcsolatban az Európai Bizottság egyetért a jelentés következtetéseivel, melyek szerint az önálló vállalkozási tevékenységet folytató gépjárművezetők kihagyása az irányelv alkalmazási köréből a felaprózódás jelenlegi tendenciájának folytatását ösztönözhetné, és az várhatóan nem gyakorolna jelentős hatást az iparágban zajló versenyre. Az önálló vállalkozási tevékenységet folytató gépjárművezetők bevonása ezzel szemben a költségek növekedését és a munkaidő csökkenését eredményezné számukra, így a közúti áru fuvarozásban tevékenykedő önálló vállalkozók versenyelőnye jelentősen csökkenne. Így úgy tűnik, az Európai Bizottság azt támogatná, ha az irányelv hatálya alá csak az „álfüggetlen” egyéni vállalkozók tartoznának.

3.7 Az Európai Bizottság úgy véli, hogy „bár gazdasági szempontból kedvezőbb az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők kihagyása, a kihagyás vagy a szabályozás hatálya alá történő bevonás lehetséges társadalmi hatásai kevésbé egyértelműek. A kihagyás valószínűleg nem segíti az egészségügyi és biztonsági problémák orvoslását, ugyanakkor a bevonás még több stressz és adminisztratív teher mellett kevesebb bevett eredményez az önálló vállalkozó számára.”

3.8 Következésképpen az Európai Bizottság úgy véli, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők bevonása fokozhatja a stresszt és az anyagi nehézségeket, nehezen betartatható, ezért nem hatékony.

3.9 Az irányelv éjszakai munkavégzésre vonatkozó rendelkezései következményeinek értékelésével kapcsolatban az Európai Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a szabályok alkalmazása behatóbb vizsgálatot érdemel.

4. Általános észrevételek

4.1 Az EGSZB megismerkedett az Európai Bizottság által az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek a közúti közlekedés területén tevékenykedő személyek munkaidejéről szóló irányelv alkalmazási köréből történő kizárása következményeiről készített jelentéssel.

4.2 Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alóli kizárása több szociális partner szerint is a verseny torzulását okozza a közúti ágazatban. Az EGSZB ezért a közelmúltban, a közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálatáról szóló véleményében (TEN/257, előadó: Rafael Barbadillo López) ^(?) a következő kérést fogalmazta meg:

^(?) HL C 161., 2007.7.13., 89. o.

„A közúti közlekedésre vonatkozó szociális jogszabályoknak minden foglalkoztatottal szemben biztosítaniuk kell az egyenlő bánásmódot, függetlenül attól, hogy munkavállalókról vagy magánvállalkozókról van szó. Ezért a közúti közlekedés területén tevékenykedő személyek munkaidejének szabályozásáról szóló, 2002. március 11-i 15/2002/EK irányelvet azonnal, átmeneti idő nélkül alkalmazni kell a magánvállalkozókra, hiszen az irányelv célja a közúti biztonság növelése, a verseny torzulásának megakadályozása és a jobb munkafeltételek elősegítése”. (4.3.1.2. pont)

4.3 Ebben a tekintetben az EGSZB komoly aggályainak ad hangot a tanulmány eredményei között felsorolt közúti biztonsággal és versenyfeltételekkel kapcsolatos, illetve szociális tényezőkre vonatkozó következtetéseket illetően.

4.4 Az EGSZB szerint a közúti biztonság elősegítése, az egyenlő versenyfeltételekhez való hozzájárulás és a közúti fuvarozásban önálló vállalkozóként dolgozók munkakörülményeinek – különösen fizikai és mentális egészségük – javítása érdekében az önálló vállalkozói tevékenységet folytató fuvarozókra is ki kell terjeszteni a 2002/15/EK irányelv hatályát.

4.5 A túl hosszú idejű munkavégzés az egyik olyan tényező, amely jelentős mértékben járul hozzá a túlfáradáshoz és ennélfogva a volánnál történő elalváshoz, ezért ellentétes a közúti biztonsággal. Tisztességes versenyfeltételek akkor alakulnak ki, amikor az áruelosztás és -szállítás minden részletét megszervező nagyvállalatok által az alvállalkozóknak kifizetett árban tükröződik az ágazatra vonatkozó szociális jogszabályok betartása – mind az utazó munkavállalók, mind pedig az önálló vállalkozók esetében.

4.6 Az önálló vállalkozóknak a 2002/15/EK irányelv hatálya alól történő kizárása valószínűleg nagyobb fokú stresszt eredményez, hiszen a vállalkozók ki vannak téve megbízóik árcsökkenésre irányuló nyomásának. Emiatt ugyanazon jövedelemszint elérése érdekében hosszabb munkaidőben dolgoznak, a közúti biztonság, saját egészségük, illetve a munka és a magánélet – már most is bizonytalan – egyensúlyának kárára.

4.7 Eközben az EGSZB úgy véli, hogy a 2002/15/EK irányelv hatályának az önálló vállalkozókra való kiterjesztése feltételezi az irányelv nemzeti jogba történő megfelelő átültetését, különösen az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezető definíciójának tekintetében.

4.8 Az Európai Bizottságnak, úgy is, mint „a Szerződés őrének”, ügynelnie kell arra, hogy a tagállamok megfelelően ültessék át nemzeti jogrendszerükbe az irányelv 3. cikkének e) pontjában meghatározottak szerinti (*) „önálló vállalkozói

(*) 3. cikk e) pont: „önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezető” minden olyan személy, aki a közösségi jogszabályok értelmében közösségi engedély vagy bármely egyéb szakmai engedély alapján foglalkozásszerűen személyek szállítását vagy áruk közúti fuvarozását végzi harmadik fél számlájára vagy, aki jogosult a saját számlájára munkát vállalni, és aki nem kötődik munkaadóhoz sem munkaszerződéssel, sem egyéb munkavégzésre irányuló, alá-, fölérendeltségen alapuló jogviszony formájában, aki szabadon szervezheti a vonatkozó munkatevékenységeket, akinek a jövedelme közvetlenül a megtermelt nyereségtől függ, és akinek megvan az a szabadsága, hogy egyénileg vagy más önálló vállalkozó gépjárművezetőkkel történő együttműködés keretein belül több ügyféllel is üzleti kapcsolatot tartson fenn.

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában azokra a gépjárművezetőkre, akik nem felelnek meg ezeknek a feltételeknek, ugyanazon kötelezettségek és ugyanazon jogok vonatkoznak, mint amelyeket ez az irányelv az utazó munkavállalók tekintetében előír.

tevékenységet folytató gépjárművezető” definícióját. A nemzeti jogba történő megfelelő átültetés az első feltétel, aminek teljesülnie kell ahhoz, hogy egy tagállam szembeszállhasson az „álfüggetlen vállalkozó” gépjárművezetők jelenségével.

4.9 A hatály kiterjesztése mellett még az irányelv módosítására is szükség van a szállítási lánc különböző szereplőinek együttes felelőssége vonatkozásában. A vezetési és pihenőidőről szóló rendelet (?) 10. cikkének 4. pontja kimondja, hogy „A vállalkozások, a feladók, a szállítmányozók, az utazásszervezők, a fővállalkozók, az alvállalkozók és a járművezető munkaközvetítők kötelesek biztosítani, hogy a szerződésben megállapodott szállítási időbeosztás ezen rendeletnek megfelelően”. Az együttes felelősséget ki kell terjeszteni a munkaidőről szóló jogszabály alkalmazására is. Így az utazó munkavállalók és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők egyenlő elbírásban részesülhetnek; valójában, mivel ez utóbbiak alvállalkozói pozícióban vannak, áraik csökkentésére irányuló nyomás nehezedik rájuk, így hosszabb munkaidőben dolgoznak. Ezzel elkerülhető az utazó munkavállalók kárára kialakuló tisztességtelen versenyhelyzet.

4.10 Az EGSZB nem tartja ésszerűnek a tanulmány azon következtetéseit, amelyek az irányelvnek az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre történő kiterjesztéséből származóan megnövekedő stresszel kapcsolatosak. A munkaidőnek a szaktanácsadók által használt definíciója nem egyértelmű. Ha az önálló tevékenységet folytató gépjárművezetőknek egyazon munkaidőn belül kell elvégezniük tevékenységeik adminisztrációját és irányítását is – amire az utazó munkavállalók nincsenek rákényszerülve –, valóban magasabb szintű stressz alakul ki. Ha azonban egy munkaidőn belül ugyanolyan feladataik vannak, mint az utazó munkavállalóknak, nem világos, hogy miért nehezedne nagyobb nyomás az önálló tevékenységet folytató gépjárművezetőkre.. Köztudott, hogy az irányelvben (3. cikk a2. pont) definiált általános adminisztratív tennivalók nincsenek benne a munkaidő meghatározásában.

4.11 Ezenkívül ha a munkaidő csökkentése hozzájárul a túlfáradás csökkentéséhez, viszont növeli a stresszt, akkor az önálló vállalkozásban dolgozóknak két rossz közül kell választaniuk. Az EGSZB szerint a közúti biztonság az elsődleges, és a túlfáradás – mint a túl hosszú (vezetési időt is tartalmazó) munkaidő következménye – a közúti biztonság hiányának az oka lehet, függetlenül attól, hogy a gépjárművezető utazó munkavállaló, vagy magánvállalkozó.

4.12 Egyébiránt a tanulmány nem szól arról – az Európai Bizottság pedig elfogadja az okfejtését –, hogy a gépjárművezetőket érő stressz abban az esetben is fennmaradhat és növekedhet, ha az irányelv nem vonatkozik rájuk, hiszen a megbízók ki fogják használni az ebből adódó lehetőséget arra, hogy növeljék az ár csökkentésére irányuló nyomást.

4.13 Az Európai Bizottság kiemeli, hogy a Tanács nem adta beleegyezését a munkaidőre vonatkozó szabályokat érintő, a legkisebb mértékben is rendszeres ellenőrzési kötelezettségre. Az

(?) Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i, 561/2006/EK rendelete a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről.

EGSZB az Európai Bizottsághoz hasonlóan sajnálatát fejezi ki emiatt, azonban nem gondolja úgy, hogy emiatt nem kellene a jogszabályt az önálló tevékenységet folytató gépjárművezetőkhez igazítani. Az, hogy az önálló tevékenységet végzők esetében nehéz ellenőrizni a munkaidőt, nem jelenti azt, hogy nem kellene őket erre kötelezni. Ezért lehet érdekes elem a szállítási lánc szereplőinek együttes felelőssége a jogszabály alkalmazásában. Ha kiderül, hogy a szállítási lánc különféle szereplői közötti szerződések olyanok, hogy az átlagosan 48 órás munkaidő nem tartható, legalább lenne egy elem, ami megvédi az önálló tevékenységet folytató gépjárművezetőt attól, hogy túl hosszú vezetési és munkaidőre kényszerüljön.

4.14 Az EGSZB szerint a közúti közlekedés európai belső piaca feltételezi a tisztességes verseny kialakítását, amely az ágazatra vonatkozó szociális jogszabályok hatékony és valódi alkalmazásán alapul. Azzal, hogy megkülönböztetést alkalmazunk a munkaidővel kapcsolatos jogszabály alkalmazhatóságában az utazó munkavállalók és az önálló vállalkozók között, hozzájárulunk a tisztességtelen versenyhez. Ezért az EGSZB nem fogadhatja el annak lehetőségét, hogy az irányelv csupán az „álfüggetlen vállalkozó” gépjárművezetőkre vonatkozzon.

4.15 Az EGSZB egyébiránt meg kívánja említeni, hogy több, különböző közúti közlekedési piaci struktúrákkal rendelkező állam – például Észtország (kevés vállalkozó) és Szlovákia (70 % magánvállalkozó) – is úgy döntött, hogy a 2002/15/EK irányelvet kiterjeszti az önálló tevékenységet folytatókra. Ha tehát már ma is így történik, akkor az EGSZB nem érti, miért ragaszkodik az Európai Bizottság ahhoz, hogy – gazdasági okok miatt – ne terjessze ki a 2002/15/EK irányelv hatályát az önálló vállalkozókra.

4.16 Az Európai Bizottság joggal érti „szociális vonatkozások” alatt az utazó munkavállalók és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők egészségén, biztonságán

és munkakörülményein kívül a díjazásukat, valamint a munka és a magánélet egyensúlyát is.

4.17 Az Európai Bizottság szerint ha az irányelv nem vonatkozik rájuk, az önálló tevékenységet folytatók „jobban kezükben tarthatják munkájuk irányítását és magasabb jövedelemhez juthatnak, ugyanakkor több időt és energiát kell szánniuk a nyereségesség elérésére”.

4.18 Az EGSZB emlékeztet arra, hogy a munkaidő definíciója az önálló tevékenységet folytató munkavállalók esetében nem egyértelmű, és/vagy feltételezi, hogy az általános adminisztratív feladatok nem tartoznak a munkaidőbe. Ebben az esetben az EGSZB nem érti, hogy miért származik magasabb jövedelme az önálló vállalkozóknak abból, hogy nem vonatkozik rájuk a munkaidőről szóló irányelv.

4.19 Az EGSZB jelzi, hogy a különböző nemzeti közigazgatások közötti európai szintű együttműködés alapvető feltétele az irányelv hatékony megvalósításának.

4.20 Az EGSZB úgy véli, hogy az irányelv hatályának az önálló tevékenységet folytató gépjárművezetőkre való kiterjesztésekor ügyelni kell arra, hogy ne terheljük túl őket fölösleges adminisztratív feladatokkal.

4.21 Az Európai Bizottság a jelen tanulmány után újabb, részletesebb hatástanulmányt kíván készíteni, mielőtt kidolgozná a jogalkotási javaslatot. Az elemzésnek figyelembe kellene vennie az új tényezőket, amilyen például a vezetési és pihenőidőre vonatkozó új rendelet. Az Európai Bizottság ezenkívül a hatástanulmányban továbbra sem kívánja kiterjeszteni a munkaidőre vonatkozó ágazati szabályok hatályát a valódi önálló tevékenységet folytatókra. Az EGSZB nincs meggyőződve arról, hogy egy újabb hatástanulmány hozzáadott értéket jelentene.

Kelt Brüsszelben, 2008. július 9-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS