EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2024.9.13.
COM(2024) 405 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK rendelet és a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelv 2021–2022-es időszakban történő végrehajtásáról

(a Bizottság 32. jelentése a közúti szállításra vonatkozó szociális jogszabályok végrehajtásáról)

{SWD(2024) 215 final}

Bevezetés

Ez a jelentés a 2021. január 1-jétől 2022. december 31-ig terjedő időszakot illetően áttekintést nyújt az uniós szociális szabályoknak a közúti szállítás területén történő tagállami végrehajtásáról. A jelentés összefoglalja az ellenőrzési tevékenységek elemzését, és kiemeli az alábbi négy jogalkotási aktusban foglalt vonatkozó jogszabályi rendelkezések érvényesítésével és alkalmazásával kapcsolatos főbb kihívásokat:

1) az 561/2006/EK rendelet[1] (más néven **a vezetési időről szóló rendelet**), amely a napi és heti vezetési időre, a szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelményeket szabályozza;

2) a 2002/15/EK irányelv[2] (más néven **a közúti fuvarozást végzők munkaidejét szabályozó irányelv**), amely az utazó munkavállalók munkaidejének szervezését szabályozza. Ez az irányelv a maximális heti munkaidőre, a minimális pihenőidőre és az éjszakai munkavégzésre vonatkozó követelményeket határozza meg. Az irányelv a vezetési időről szóló rendelet hatálya alá tartozó gépjárművezetőkre alkalmazandó;

3) a 2006/22/EK irányelv[3] (más néven a **végrehajtási irányelv**), amely a közúti ellenőrzések és a fuvarozási vállalkozások telephelyein a vezetési időről szóló rendelet rendelkezéseinek való megfelelés ellenőrzése céljából végrehajtandó ellenőrzések minimális szintjét határozza meg;

4) a 165/2014/EU rendelet[4] (más néven **a menetíró készülékekről szóló rendelet**), amely a menetíró készülékeknek a vezetési időről szóló rendelet hatálya alá tartozó járművekbe való beépítésére és használatára vonatkozó követelményeket szabályozza.

Az előző jelentéstől eltérően a nehézgépjárművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv[5] (más néven **a méretek és az össztömeg megállapításáról szóló irányelv**) alkalmazásának vizsgálata a

[1]Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) 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 (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

[2]Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

[3]A Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállítási tevékenységekre vonatkozó szociális jogszabályok tekintetében az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet, valamint a 2002/15/EK irányelv végrehajtásának minimumfeltételeiről, továbbá a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

[4]Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

[5]A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

szükséges információk hiánya miatt nem szerepel ebben a jelentésben, mivel csak öt tagállam[6] teljesítette a nemzeti jelentés benyújtására vonatkozó jogi kötelezettséget.

Ez a jelentés a vezetési időről szóló rendelet 17. cikkén és a közúti fuvarozást végzők munkaidejét szabályozó irányelv 13. cikkén alapul[7].

A jelentés három szakaszból áll: az I. szakasz elemzi a 2006/22/EK irányelv és az 561/2006/EK rendelet végrehajtásával kapcsolatos ellenőrzésekre és szabálysértésekre vonatkozó nemzeti adatokat, a II. szakasz pedig leíró jelleggel beszámol a 2002/15/EK irányelv tagállamok általi végrehajtásáról. A III. szakasz levonja e jelentés főbb következtetéseit. A Bizottság jelentését egy bizottsági szolgálati munkadokumentum egészíti ki, amely további tájékoztatást nyújt a szankciókról, a tagállamok közötti együttműködésről, a végrehajtó hatóságok észrevételeiről, valamint részletesebb statisztikákkal szolgál az ellenőrzésekről.

Az adatok benyújtása

A 2002/15/EK irányelv és az 561/2006/EK rendelet előírásainak végrehajtásáról szóló nemzeti jelentéseket a kétéves tárgyidőszak végét követő év szeptember 30-ig kell benyújtani a 2017. március 30-i bizottsági végrehajtási határozatban[8] foglalt egységes formanyomtatványon. A 2021–2022-es évekre vonatkozó jelentések benyújtásának határideje 2023. szeptember 30-án lejárt.

Minden tagállam benyújtotta az 561/2006/EK rendelet végrehajtására vonatkozó nemzeti adatait, bár sokan a határidőn túl[9]. A tagállamok benyújtották a megfelelés közúti és telephelyi ellenőrzésére vonatkozó részletes statisztikák kért lebontását. Néhányuk azonban nem szolgáltatott a kért kategóriák – pl. a menetíró készülék típusa[10] és a szabálysértés típusa[11] – szerint lebontott adatokat.

A 2002/15/EK irányelv végrehajtására vonatkozó információkat csak 21 tagállam nyújtotta be, és közülük csak 11 tagállam bocsátott rendelkezésre az ellenőrzésekre és azok eredményére vonatkozó – ám eltérő részletességi szintű – statisztikai adatokat[12]. A tagállamoktól származó számszerű és összehasonlítható adatok hiánya megnehezíti az értékelést.

---

[6]Csak Ausztria, Hollandia, Litvánia, Lengyelország és Svédország nyújtott be a 96/53/EK tanácsi irányelv 10g. cikke szerinti információkat a 2021–2022-es időszakra vonatkozóan.

[7]Az 561/2006/EK rendelet 17. cikke előírja a tagállamok számára, hogy kétévente bocsássák a Bizottság rendelkezésére a szükséges információkat annak érdekében, hogy a Bizottság jelentést készíthessen a rendelet alkalmazásáról és a szóban forgó területeken történt fejleményekről. A 2002/15/EK irányelv 13. cikke alapján a tagállamoknak jelentést kell benyújtaniuk a Bizottságnak az irányelv végrehajtásáról, a jelentésben feltüntetve a szociális partnerek álláspontját. A 2002/15/EK irányelvre és az 561/2006/EK rendeletre vonatkozó jelentések benyújthatók egyetlen dokumentumba foglalva, mivel mindkét jogi aktus azonos kétéves jelentéstételi időszakot fed le, és egymást kiegészítő szabályokat állapít meg a hivatásos járművezetők számára.

[8]C(2017) 1927 final.

[9]Az utolsó nemzeti jelentést 2024. május 30-án nyújtották be.

[10]Ez a helyzet áll fenn Litvánia esetében, amely közölte, hogy az analóg és intelligens menetíró készülékekre vonatkozó adatok technikai hiba miatt nem álltak rendelkezésre.

[11]Az előző jelentéstételi időszakhoz hasonlóan Lettország nem végezte el a kategóriák szerinti lebontást a telephelyeken elkövetett szabálysértések tekintetében.

[12]A legrészletesebb statisztikákat a Cseh Köztársaság, Finnország, Görögország, Lengyelország és Szlovénia szolgáltatta.

I. A 2006/22/EK irányelvvel és az 561/2006/EK rendelettel kapcsolatos végrehajtási tevékenységek áttekintése

1. Ellenőrzések

A 2006/22/EK irányelv 2. cikke előírja a tagállamok számára egy megfelelő és rendszeres ellenőrzésre szolgáló rendszer felállítását, amely a közúti ellenőrzéseket, valamint az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó vállalkozások telephelyein végzett ellenőrzéseket is magában foglalja. Ez a cikk azt is előírja, hogy az ellenőrzések minimális számának el kell érnie az 561/2006/EK rendelet hatálya tartozó járművek vezetői összes munkanapjának legalább 3 %-át[13].

A nemzeti adatok szerint az EU területén ellenőrzött munkanapok[14] teljes száma a 2019–2020-as kb. 108,9 millióról az aktuális jelentéstételi időszakban 111,7 millió ellenőrzött munkanapra nőtt. Ez 3 %-os növekedést jelent. A nemzeti adatokat tekintve az ellenőrzött munkanapok számának növekedése Máltán (+450 %[15]) és Hollandiában (+185 %) a legjelentősebb, míg az ellenőrzött munkanapok számának csökkenése Szlovéniában (–48 %), Franciaországban (–45 %) és Magyarországon (–39 %) a leglátványosabb.

Amint azt az alábbi 1. ábra szemlélteti, **az ellenőrzött munkanapok uniós átlaga 4,7 %,** ami magasabb az irányelvben előírtnál[16], viszont csökkenő tendenciát mutat a korábbi jelentéstételi időszakokhoz képest (5,4 % 2017–2018-ban és 6,3 % 2015–2016-ban), kivéve a 2019–2020-as időszakot (4,5 %). Mindazonáltal a Románia magas arányt (21,3 %) ért el.

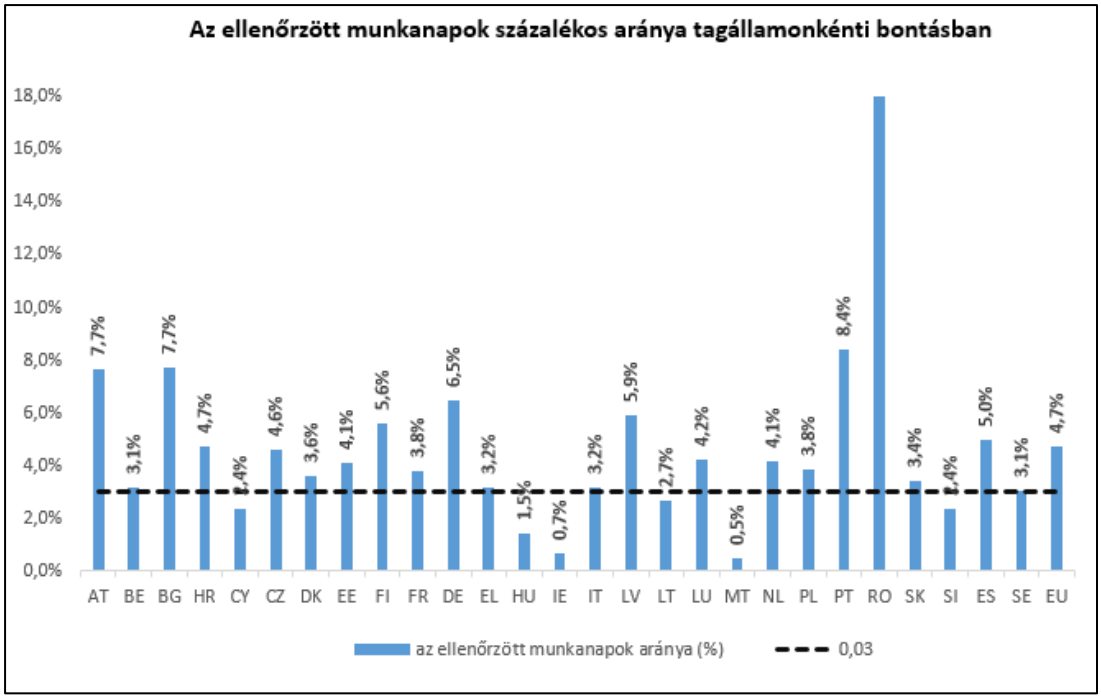
[13]Ez a szám a munkanapok kétévi számán és az adott időszakban az egyes tagállamok esetében a rendelet hatálya alá tartozó, nyilvántartásba vett járművek számán alapul.

[14]A „munkanapok” és a vezető által „ledolgozott napok” kifejezést egymás szinonimájaként használják a vonatkozó jogszabályok: az 561/2006/EK rendelet, a 2006/22/EK irányelv és az (EU)2017/1013 határozat.

[15]Mindazonáltal Málta még mindig nem érte el az ellenőrzött munkanapok 3 %-ában meghatározott küszöbértéket.

[16]Különösen Ausztriában, Bulgáriában, Németországban, Portugáliában és Romániában.

1. ábra: Az ellenőrzött munkanapok százalékos aránya tagállamonkénti bontásban



A tagállamok többsége az irányelv által megkövetelt minimumnál több munkanapot ellenőrzött. Ugyanakkor hat tagállam – Ciprus, Magyarország, Írország, Litvánia, Málta és Szlovénia – nem érte el a 3 %-os küszöbértéket. Ez hasonló helyzet, mint az előző jelentéstételi időszakban (amikor a 2017–2018-as és a 2019–2020-as időszakban hat tagállam, a 2015–2016-os időszakban pedig három tagállam nem érte el a 3 %-os küszöbértéket). Azon hat tagállam közül, amely 2021–2022-ben nem érte el a 3 %-os küszöbértéket, csak Magyarország, Írország és Málta maradt ebben a csoportban, amelyhez három másik, az előző jelentéstételi időszakban jól teljesítő tagállam csatlakozott. Görögország jelentősen fokozta a végrehajtásra irányuló erőfeszítéseit (az arány a 2015–2016-os 0,1 %-ról, a 2017–2018-as 0,7 %-ról és a 2019–2020-as 2,4 %-ról a jelenlegi időszakban 3,2 %-ra javult), és tíz év után most először teljesített a küszöbérték felett.

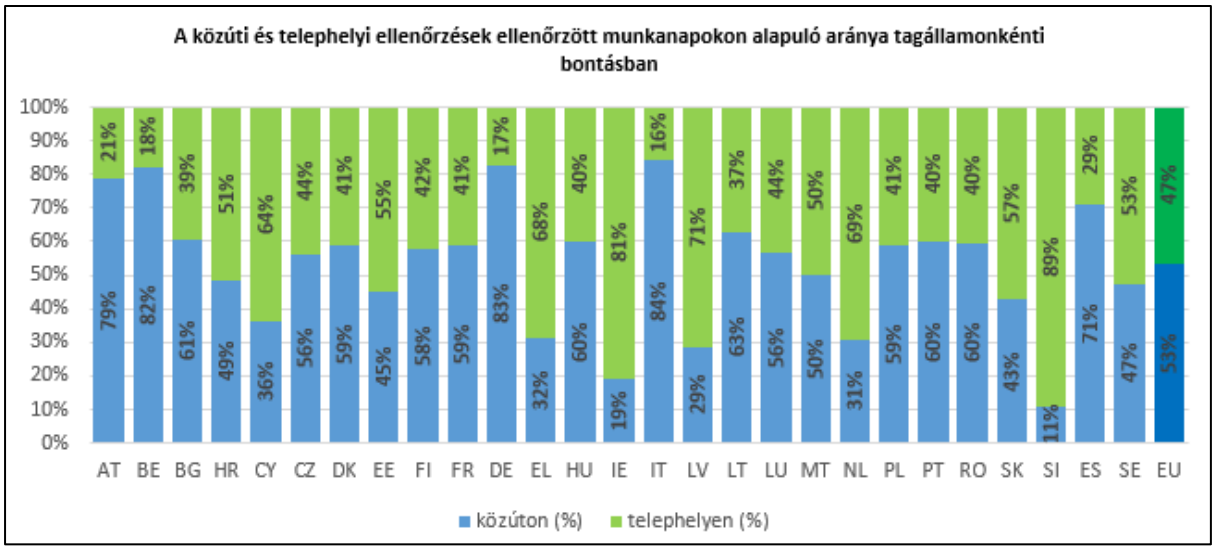
A 2006/22/EK irányelv 2. cikke ezenfelül meghatározza – legalább 30 %-ban, illetve legalább 50 %-ban – a közúti, illetve a telephelyi ellenőrzés keretében ellenőrizendő munkanapok arányát. Ezen arány meghatározásának alapja a végrehajtó hatóságok által ténylegesen végrehajtott ellenőrzések száma, nem pedig a minimálisan ellenőrizendő munkanapszám.

Átlagosan az ellenőrzött munkanapok 53 %-át közúti ellenőrzés, 47 %-át pedig telephelyi ellenőrzés során ellenőrizték. Ez az utolsó időszakhoz képest a közúti ellenőrzések számának csökkenését (2019–2020-ban 60 %), illetve a telephelyeken végzett ellenőrzések számának növekedését (2019–2020-ban 40 %) jelenti. A legtöbb tagállamban az ellenőrzések nagy részét közúton végezték. Írország és Szlovénia kevés közúti ellenőrzésről számolt be. A 2019–2020-

as hat tagállammal szemben nyolc tagállam[17] esetében figyelhető meg a telephelyi és közúti ellenőrzések között előírt kiegyensúlyozott arány.

A közúti és telephelyi ellenőrzések tagállamonkénti arányával kapcsolatos részletekért lásd a 2. ábrát.

2. ábra: A közúti és telephelyi ellenőrzések ellenőrzött munkanapokon alapuló aránya tagállamonkénti bontásban



1.1. Közúti ellenőrzések

EU-szerte összesen 3 564 138 járművet és 3 745 458 járművezetőt ellenőriztek közúton, szemben a 2019–2020-as időszakban ellenőrzött 4 112 717 járművel és 4 323 245 járművezetővel. Az ellenőrzött járművek és járművezetők száma közötti különbség a több fős személyzettel történő vezetéssel magyarázható, amikor is a jármű vezetését legalább két járművezető végzi felváltva. A járművezetők és járművek száma közötti különbségek főként a Belgium, Németország, Lettország és Románia által benyújtott jelentésben figyelhetők meg.

A 2019–2020-as időszakra vonatkozó jelentéshez képest az ellenőrzött járművek bejelentett száma 548 579 járművel, az ellenőrzött járművezetők száma pedig 577 787 járművezetővel csökkent.

A járművek nyilvántartási országa alapján az ellenőrzött járművek 64 %-a hazai jármű volt, 29 %-uk származott más uniós tagállamból[18], és 7 %-uk volt nem uniós országban nyilvántartásba vett jármű. Összességében a közúton ellenőrzött járművek többsége (az összes jármű mintegy 93 %-a) áruszállító volt, és csupán mintegy 7 %-uk volt személyszállító jármű.

2021–2022-ben a közúton ellenőrzött járművek 83 %-a rendelkezett menetíró készülékkel, míg ez az arány az előző jelentéstételi időszakban 74 % volt. Ezért nem indokolt az ellenőrzések minimális arányát 3 %-ról 4 %-ra emelni, mivel ezt a 2006/22/EK irányelv

[17]Horvátország, Ciprus, Észtország, Görögország, Málta, Hollandia, Szlovákia és Svédország. 2019–2020-ban a következő országok tartoztak ide: Bulgária, Ciprus, Észtország, Lettország, Litvánia és Szlovákia.
[18]Az adatok az EGT-országokat és Svájcot is magukban foglalják.

2. cikkének (3) bekezdése szerint akkor kell megtenni, amikor már az ellenőrzött járművek 90 %-a rendelkezik menetíró készülékkel.

1.2. Telephelyi ellenőrzések

A 2021–2022-es időszakban 84 128 fuvarozási vállalkozást ellenőriztek, ami 44 %-os növekedést jelent a 2019–2020-as időszakban ellenőrzött 58 300 fuvarozási vállalkozáshoz képest. Az ellenőrzött telephelyek ellenőrei körülbelül 39,3 millió munkanapot ellenőriztek, ami az előző jelentésben szereplő 34,3 millióhoz képest mintegy 14 %-os növekedést jelent. Összességében a tagállami ellenőrző hatóságok 582 218 járművezető nyilvántartását ellenőrizték a telephelyeken, ami 16 %-kal több a 2019–2020-as 499 943 járművezetőhöz képest.

2. Szabálysértések

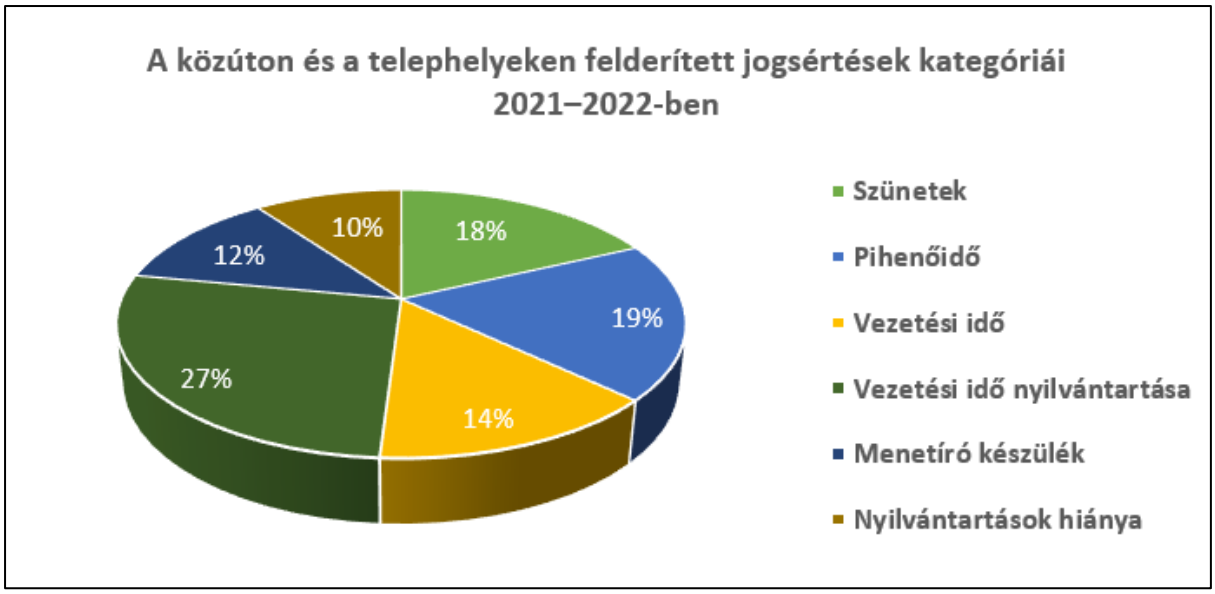
A felderített szabálysértésekről mind a 27 tagállam szolgáltatott adatokat, de nem mindegyikük[19] szolgált részletes információkkal a jogsértések típusát illetően. **A jelentett szabálysértések teljes száma körülbelül 3,03 millió volt, ami növekedést jelent a legutóbbi jelentéshez (2,25 millió) képest.** A felderített közúti szabálysértések részaránya csökkent, és az összes felderített szabálysértés mintegy 50 %-át teszi ki (a legutóbbi jelentésben ez az arány 60 % volt).

A jogsértések típusainak a felderített jogsértések teljes számához viszonyított aránya hasonló maradt, mint az előző jelentéstételi időszakban, miközben a jogsértések egyes kategóriát illetően kisebb csökkenés vagy növekedés figyelhető meg. Az alábbi 3. ábra a 2021–2022-es időszakban a közúton és telephelyeken észlelt jogsértések átlagos uniós arányát mutatja a megsértett rendelkezés típusa szerint. A szünetekkel kapcsolatos szabálysértések aránya 19 %-ról 18 %-ra, a vezetési idővel kapcsolatos szabálysértések aránya pedig 15 %-ról 14 %-ra csökkent, miközben a vezetési idő nyilvántartásával kapcsolatos szabálysértések aránya 26 %-ról 27 %-ra nőtt. A pihenőidőkkel kapcsolatos szabálysértések az összes szabálysértés 19 %-át teszik ki (a legutóbbi jelentésben ez az arány 23 % volt), a menetíró készülékkel kapcsolatos szabálysértések[20] aránya 12 % (a legutóbbi jelentésben 9 %), az egyéb munkavégzésre vonatkozó nyilvántartás hiánya/hozzáférhetősége pedig 10 % (a legutóbbi jelentésben 8 %) az összes felderített jogsértésen belül. Ezeket a fejleményeket az alábbi 4. ábra mutatja be.

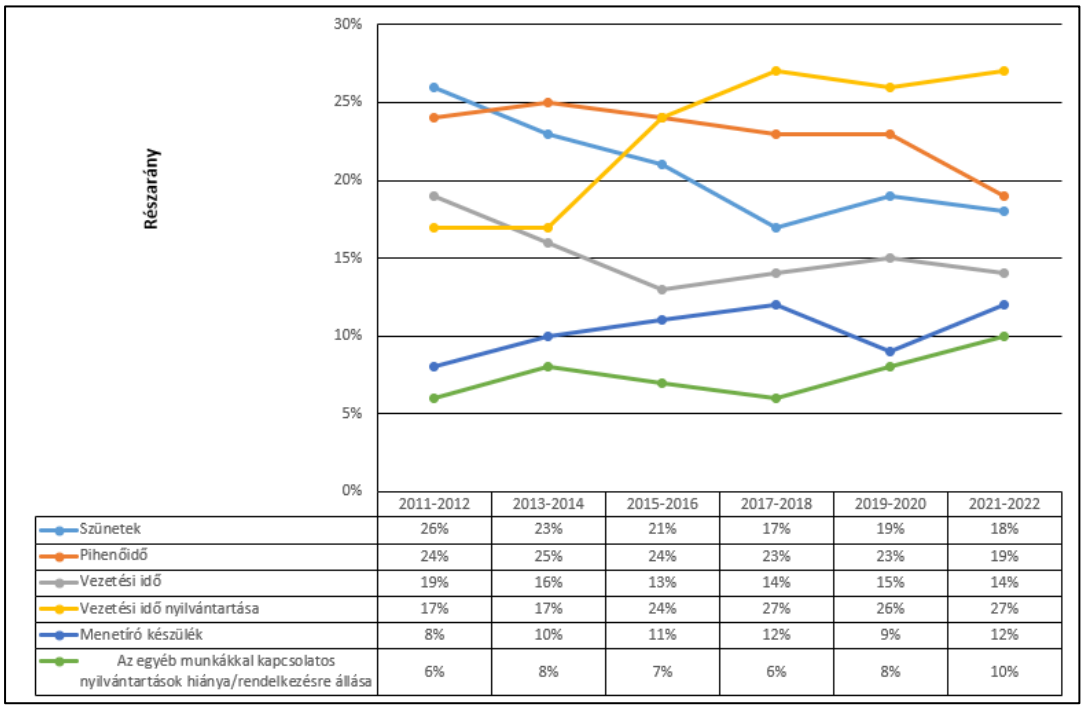
[19]Lettország nem adott meg szabálysértéstípusokat a telephelyi ellenőrzéseknél.

[20]A menetíró készülékekkel kapcsolatos szabálysértések a menetíró készülékek nem megfelelő működésével, valamint helytelen használatával vagy manipulációjával függenek össze.

3. ábra: A közúton és a telephelyeken felderített jogsértések kategóriái 2021–2022-ben



4. ábra: A közúton és a telephelyeken felderített jogsértések kategóriái az elmúlt 10 év során



	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020	2021-2022
Szünetek	26%	23%	21%	17%	19%	18%
Pihenőidő	24%	25%	24%	23%	23%	19%
Vezetési idő	19%	16%	13%	14%	15%	14%
Vezetési idő nyilvántartása	17%	17%	24%	27%	26%	27%
Menetíró készülék	8%	10%	11%	12%	9%	12%
Az egyéb munkákkal kapcsolatos nyilvántartások hiánya/rendelkezésre állása	6%	8%	7%	6%	8%	10%

Az átlagos szabálysértési arányszám, amelyet 100 munkanap telephelyi és közúti ellenőrzései alapján számítanak ki, a 2019–2020-as 2,1-hez képest ebben a jelentéstételi időszakban 2,7-re nőtt. A legutóbbi jelentéstételi időszakhoz képest a közúti és a telephelyi ellenőrzések felderítési aránya is nőtt. **A telephelyi ellenőrzések felderítési aránya továbbra is magasabb, mint a közúti ellenőrzések felderítési aránya, ami alátámasztja azt, hogy a telephelyi ellenőrzések hatékonyabbak, mint a közúti ellenőrzések.**

2.1. Közúton felderített szabálysértések

2021–2022-ben mintegy 1,53 millió szabálysértést derítettek fel közúton, **ami körülbelül 12 %-kal több, mint a 2019–2020-ban felderített mintegy 1,36 millió szabálysértés.** A közúton felderített szabálysértések uniós átlaga 100 ellenőrzött munkanapra vetítve 1,82-ről 2,11-re nőtt. A szabálysértések átlagosan 51 %-át hazai járművezetők követték el, míg az ellenőrzés céljából megállított összes jármű 64 %-a volt belföldi jármű.

2.2. Telephelyeken felderített szabálysértések

A telephelyeken mintegy 1,50 millió szabálysértést derítettek fel, ami jelentős növekedést jelent a legutóbbi jelentéshez képest (890 000). Az EU-ban a szabálysértések 100 ellenőrzött munkanapra vetített átlagos felderítési aránya 2,59-ről 3,81-re nőtt, ami 47 %-os növekedést jelent 2019–2020-hoz képest. A telephelyeken felderített szabálysértések vállalkozásonkénti átlagos felderítési aránya a 2019–2020-ban vállalkozásonként tapasztalt 15 szabálysértésről vállalkozásonként több mint 17 szabálysértésre nőtt.

2.3. A végrehajtásban közreműködő hatósági személyek és a menetíró készülékek elemzésére szolgáló berendezések száma

A jelenlegi jelentéstételi időszakban az EU-ban 60 040 ellenőrző tisztviselő (2019–2020-ban 54 679 fő) vett részt az ellenőrzésekben.

17 081 ellenőrző tisztviselő részesült képzésben a menetíró készülékekben rögzített adatok elemzése érdekében (a 2019–2020-as 20 058 főhöz képest). Az ellenőrző tisztviselők részére biztosított, a menetíró készülékekben rögzített adatok elemzésére alkalmas berendezések száma a 2019–2020-as 13 031-ről 2021–2022-ben 8 336-ra csökkent.

Ez megerősíti azt a folyamatos tendenciát, hogy a tagállamokban csökken a végrehajtási kapacitás.

3. Az 561/2006/EK rendeletnek az Európai Unió Bírósága általi értelmezése

Az Európai Unió Bírósága a C-870/19. és a C-871/19. sz.[21] egyesített ügyekben, valamint a C-428/19. sz.[22], a C-906/19. sz.[23] és a C-13/21.[24] sz. ügyben hozott ítéletében értelmezte az 561/2006/EK rendeletet. Ez utóbbi esetben a Bíróság pontosította az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontját, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy eltérjenek a vezetési időre, szünetekre, valamint napi és heti pihenőidőre vonatkozó szabályoktól a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat terén működő vállalkozások által járművezető nélkül használt vagy bérelt járművek saját tevékenységi körükkel kapcsolatos áruszállítása esetében a vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú körön belül. Először is a Bíróság *a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú kör* fogalmát úgy határozta meg, hogy az említett sugár

[21] Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze kontra MI (C-870/19), TB (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.
[22] OL és társai kontra Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt., ECLI:EU:C:2021:548.
[23] FO elleni büntetőeljárás, ECLI:EU:C:2021:715.
[24] Pricoforest SRL kontra Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), ECLI:EU:C:2022:531.

a térképen az említett telephelytől meghúzott, 100 km-t meg nem haladó, olyan egyenes vonalra vonatkozik, amely e telephelyet az azt körülvevő kör alakú földrajzi terület bármely pontjával összeköti. Ezért független a megtett kilométerek tényleges számától. Másodszor, a Bíróság pontosította, hogy amennyiben a járművek e szállításokat nemcsak az érintett vállalkozás telephelyétől számított, legfeljebb 100 km-es sugarú körben, hanem e körön túl is végzik, a tagállamok által biztosított kivételek kizárólag az e járművek által végzett, azon áruszállításokra vonatkoznak, amelyek az említett körön nem terjednek túl.

4. A tagállamok közötti együttműködés

A 2006/22/EK irányelv 5. cikke szerint a tagállamok kötelesek legalább évente hat alkalommal – legalább egy másik tagállammal együtt – összehangolt közúti ellenőrzéseket végrehajtani. A tagállamok közötti, az összehangolt ellenőrzéseken, közös képzési kezdeményezéseken vagy tapasztalat- és információcseréken alapuló együttműködés döntő szerepet játszik a végrehajtásra irányuló erőfeszítések fokozásában a közúti szállítási ágazatra vonatkozó szociális jogszabályok célkitűzéseinek – úgymint jobb munkafeltételek, tisztességes verseny és jobb közúti közlekedésbiztonság – elérése érdekében. Az I. mobilitási csomag[25] – amely 2022. február 21-én vált teljes egészében alkalmazandóvá – célja, hogy előmozdítsa és megerősítse a tagállamok közötti együttműködést és kölcsönös segítségnyújtást, valamint hogy biztosítsa a hatályos szabályok hatékonyabb és következetesebb végrehajtását. Emellett az Európai Munkaügyi Hatóság, amelyet 2019-ben hoztak létre[26] azzal az átfogó céllal, hogy biztosítsa a méltányos munkaerő-mobilitást a belső piacon, folytatta tájékoztatási, képzési és végrehajtási támogató tevékenységeit a közúti szállítás területén a jelentéstételi időszakban. Az ELA egyik fő feladata a tagállamok közötti együttműködés támogatása a határokon átívelő jogérvényesítés terén és a közös ellenőrzések elősegítése többek között a közúti fuvarozási ágazatra vonatkozó uniós szociális szabályok területén.

A Covid19-válságot követően 2021–2022-ben közös végrehajtási intézkedésekre kerülhetett sor. Ugyanakkor az előző évekhez hasonlóan nem minden tagállam szolgáltatott információt az összehangolt ellenőrzések pontos számáról, illetve voltak olyanok, amelyek egyáltalán nem számoltak be arról, hogy végeztek-e összehangolt ellenőrzéseket. Az ellenőrzésekről információt szolgáltató 22 tagállam közül 10 tagállam[27] hajtott végre megfelelő számú összehangolt ellenőrzést a jelentéstételi időszak során.

A tagállamok közötti együttműködésben többnyire egymással szomszédos tagállamok vettek részt. A legutóbbi jelentéstételi időszakhoz hasonlóan a legtöbb tagállam jelezte, hogy az együttműködésre az Európai Közlekedésrendészeti Hálózat (ROADPOL), az Euro Control Route (ECR) és az Európai Munkaügyi Hatóság (ELA) keretében került sor.

II. A 2002/15/EK irányelv végrehajtásának áttekintése

[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR.

[26] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1149 rendelete (2019. június 20.) az Európai Munkaügyi Hatóság létrehozásáról, a 883/2004/EK, a 492/2011/EU és az (EU) 2016/589 rendelet módosításáról, valamint az (EU) 2016/344 határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 186., 2019.7.11., 21. o.).

[27] Ausztria, Belgium, Dánia, Franciaország, Hollandia, Litvánia, Németország, Olaszország, Románia és Szlovénia.

A 2002/15/EK irányelv 13. cikke értelmében a tagállamok kétévente kötelesek jelentést tenni az irányelv végrehajtásáról, feltüntetve a munkavállalók és a munkáltatók nemzeti szintű képviselőinek álláspontját.

1. A 2002/15/EK irányelv hatálya

Az irányelv szabályokat állapít meg – többek között – a munkaidő folyamán érvényesítendő megfelelő szünetekről, a maximális heti munkaidőről és az éjszakai munkavégzésről. Az irányelv rendelkezései kiegészítik az 561/2006/EK rendelet által a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozólag megállapított szabályokat. Mivel ez az irányelv kifejezetten a közúti szállítási ágazat tekintetében állapít meg a munkaórákra vonatkozó előírásokat, a munkaidő-szervezés alapkövetelményeit minden ágazat munkavállalói tekintetében meghatározó, a munkaidőről általánosan rendelkező 2003/88/EK irányelv[28] vonatkozásában különös szabálynak minősül.

2. A tagállami végrehajtás jellemzői

Néhány tagállam és szociális partner problémákról számolt be a végrehajtással kapcsolatban. A német hatóságok arról számoltak be, hogy a munkáltatók nem ellenőrzik szisztematikusan az utazó munkavállalókra vonatkozó egészségvédelmi és biztonsági szabályok betartását. A munkáltatók általában nem ismerik a vezetési és munkaidőre vonatkozó jogszabályokat, valamint az e szabályok közötti összefüggéseket. A megállapítások szerint az utazó munkavállalók munkaidejét a legtöbb esetben általában a vezetési időre vonatkozó jogszabályok ellenőrzése keretében ellenőrzik, és azt általában nem tartják be teljes mértékben.

Németország azt is megjegyezte, hogy az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó vállalkozásokat alapvetően gyakrabban ellenőrzik, mint a közúti szállítási ágazatra vonatkozó egyéb jogszabályok hatálya alá tartozó vállalkozásokat.

Az olasz hatóságok úgy vélik, hogy az európai jogszabályok hozzájárultak a járművezetők egészségének és biztonságának védelméhez, valamint a fuvarozási vállalkozások közötti versenyfeltételek összehangolásához. Egyes vállalkozások megfelelőbb programokat fogadtak el a menetíró készülékek adatainak letöltése, tárolása és ellenőrzése érdekében. Egyes munkaügyi felügyelőségek arra is rámutattak, milyen fontos, hogy megfelelő technológiai eszközökkel támogassák az ellenőrzési tevékenységeket a szűkös végrehajtási erőforrások által jelentett probléma visszaszorítása érdekében. Ebben az értelemben egy Olaszországban használt célzott informatikai alkalmazás különösen hasznosnak bizonyult a közúti szállítási tevékenységek ellenőrzése tekintetében. Szintén pozitív szempont volt a munkaidőre vonatkozó jogszabályok hatályának kiterjesztése az önálló vállalkozókra.

Egyes hatóságok arról is említést tettek, hogy problémák merültek fel a 2002/15/EK irányelvben szereplő bizonyos fogalommeghatározások tekintetében. Amint arról Németország az előző jelentésben beszámolt, további pontosításra van szükség azzal kapcsolatban, miként kell kezelni „a rámpánál töltött várakozási időket”. Azt is

[28]Az Európai Parlament és a Tanács 2003/88/EK irányelve (2003. november 4.) a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól (HL L 299., 2003.11.18., 9. o.).

megállapították, hogy a kirakodási munkát sok esetben nem „egyéb munkavégzésként”, hanem pihenőidőként rögzítik. Néhány esetben a vállalkozások különbséget tettek a tényleges munkaidő és a díjazás ellenében teljesített munkaidő között is, így az idő rögzítésére és kifizetésére átalányalapon került sor, nem pedig „egyéb munkavégzésként”.

Végül néhány nemzeti hatóság arról számolt be, hogy nehézségekbe ütközik a különböző típusú fuvarozási tevékenységeket folytató vagy több munkáltató számára szállítási műveleteket végző járművezetők munkaidejének ellenőrzése. Egyes tagállamok arról számoltak be, hogy nincsenek ellenőrök a munkaidő ellenőrzésére.

Ezzel szemben Litvánia arról nyújtott tájékoztatást, hogy a 2002/15/EK irányelv szerinti ellenőrzések végzése során nem merültek fel jelentős problémák.

E megosztott észrevételek ellenére továbbra is nehéz uniós szinten azonosítani a tendenciákat és a lezáratlan kérdéseket a tagállamok hiányos beadványainak jelentős száma, valamint az eltérő nemzeti gyakorlatok miatt.

3. A 2002/15/EK irányelv értelmezése

Néhány tagállam[29] beszámolt a 2002/15/EK irányelv egyes rendelkezéseinek a nemzeti bíróságok általi jogi értelmezéséről 2021–2022-ben.

Svédország naprakész információkat osztott meg egy bírósági ítéletről egy olyan ügyben, amelynek tárgya a svéd közlekedési ügynökség és a szociális partnerek felelősségi köreinek elhatárolása a 2002/15/EK irányelvet átültető nemzeti jogi aktus egyes részeitől eltérő kollektív szerződések aláírásakor[30]. Svédország azt is jelentette, hogy az elsőfokú bíróságok már határoztak a 2002/15/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatos néhány más jogvitát illetően, és hogy a legfelsőbb bíróság még nem hozott határozatot. Ugyanerről a helyzetről számolt be Észtország is, ami megerősítette, hogy a 2002/15/EK irányelv végrehajtása a 2021–2022-as időszakban nem okozott problémákat Észtországban.

Ezzel szemben Görögország és Olaszország a 2002/15/EK irányelv egyes rendelkezéseire vonatkozóan legfelsőbb bírósági ítéletekről számolt be. Németországban a BAG a 2021. május 19-i végzésében határozott a 2002/15/EK irányelv 10. cikkének[31] értelmezéséről.

4. A munkaidőre vonatkozó szabályok kapcsán feltárt szabálysértések

[29]Görögország, Észtország, Németország, Olaszország és Svédország. Dánia arról számolt be, hogy a 2002/15/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatos jogvitákban az elsőfokú bíróságok döntöttek. Az észt legfelsőbb bíróság nem hozott bírósági határozatot.

[30]Az ítélet 2023 januárjában jogerőre emelkedett, és kimondta, hogy ha egy vállalatot köt a teljes munkaidőt és az éjszakai munkát szabályozó központi kollektív szerződés, akkor úgy kell tekinteni, hogy az e megállapodás, nem pedig a közúti fuvarozást végzők munkaidejéről szóló törvény egyes cikkeinek hatálya alá tartozik.

[31]A 2002/15/EK irányelv 10. cikke lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek egészségének és biztonságának védelme szempontjából kedvezőbb szabályokat alkalmazzanak vagy vezessenek be.

Csak 12 tagállam[32] szolgáltatott mennyiségi adatokat a felderített szabálysértésekről. Ez a szám valamivel magasabb az előző jelentéstételi időszakhoz képest, amikor 11 tagállam[33] bocsátotta rendelkezésre ezeket az információkat. A hozzájárulások elégtelen száma azonban nem teszi lehetővé az EU egészére vonatkozó következtetések levonását.

Németország arról számolt be, hogy gyakran megsértik a maximális heti munkaidőt, vagy elmulasztják a kompenzációt a maximális heti munkaidő esetében. A legtöbb bejelentett jogszabálysértés a szünetekre vonatkozik.

Néhány tagállam jelezte, hogy a gyakoribb ellenőrzések a szabályokkal kapcsolatos ismeretek gyarapításához, valamint a magatartás megváltoztatásához vezetnek a munkáltatók és a járművezetők körében.

5. Az érdekeltek véleménye a 2002/15/EK irányelv végrehajtásáról

A 2002/15/EK irányelv 13. cikkében előírtaknak megfelelően 11 tagállam[34] egyértelműen jelezte, hogy e jelentéstétel céljából konzultált a szociális partnerekkel. Ez a szám valamivel nagyobb, mint a legutóbbi jelentésben[35], de még mindig azt mutatja, hogy a tagállamok több mint fele nem vonja be a szociális partnereket a munkaidőre vonatkozó szabályok végrehajtására vonatkozó jelentéstételbe. Ausztria kifejtette, hogy nem konzultáltak a szociális partnerekkel, viszont az éves jelentés tervezete nem csupán a Parlamentben (szociális bizottság) kerül megvitatásra, hanem nyilvánosan is elérhető a munkaügyi felügyelőség honlapján.

A 11-ből hét tagállamban[36] a szociális partnerek álláspontjának külön szakaszt vagy bekezdést szenteltek.

A szociális partnerek véleményét nem lehet részletesebben elemezni, mivel nem tekinthető reprezentatív mintának.

III. Következtetések

A közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok végrehajtásáról és érvényesítéséről szóló elemzés általános eredménye azt mutatja, hogy a jogérvényesítés és a megfelelés szintje tekintetében 2021–2022-ben összességében változatlan maradt a teljesítmény a 2019–2020-as időszakhoz képest, és némi pozitív fejlemény figyelhető meg.

[32]Ciprus, Cseh Köztársaság, Finnország, Franciaország, Görögország, Lengyelország, Magyarország, Németország, Románia, Szlovákia, Szlovénia és Svédország.
[33]Ausztria, Ciprus, Cseh Köztársaság, Finnország, Lengyelország, Luxemburg, Magyarország, Németország, Olaszország, Spanyolország és Szlovákia.
[34]Ciprus, Észtország, Finnország, Franciaország, Németország, Görögország, Olaszország, Portugália, Szlovákia, Szlovénia és Svédország.
[35]Ciprus, Észtország, Finnország, Franciaország, Lengyelország, Németország, Olaszország, Portugália, Szlovákia és Svédország.
[36]Franciaország, Németország, Görögország, Olaszország, Portugália, Szlovénia és Svédország.

Ebben a jelentéstételi időszakban nőtt az ellenőrzött munkanapok teljes száma, és ezzel megfordult az elmúlt évek csökkenő tendenciája. Az előző jelentéstételi időszakokhoz képest ugyanakkor mind a bejelentett járművek száma, mind pedig a közúti ellenőrzés alá vont járművezetők bejelentett száma csökkent az egész EU-ban. Növekedés volt megfigyelhető azonban a telephelyeken ellenőrzött fuvarozási vállalkozások száma tekintetében. A közúton és a telephelyeken ellenőrzött munkanapok aránya ugyanakkor kiegyensúlyozottabb (53 % közúton és 47 % a telephelyeken, míg az utolsó jelentésben ez az arány 60 %, illetve 40 % volt), ami kedvező fejlemény, mivel e két típusú ellenőrzés aránya közelít a jogi követelményekhez.

A legutóbbi jelentéshez képest nőtt a telephelyeken és a közutakon felderített szabálysértések teljes száma, különösen a telephelyeken felderített szabálysértések tekintetében. A telephelyi ellenőrzések felderítési aránya továbbra is magasabb, mint a közúti ellenőrzések felderítési aránya, ami alátámasztja azt, hogy a célzott telephelyi ellenőrzések hatékonyabbak, mint a véletlenszerű közúti ellenőrzések. Emellett a legutóbbi jelentéstételi időszakhoz képest nőtt a telephelyi ellenőrzések átlagos felderítési aránya.

A jogsértések felderítési arányszáma jelentős eltéréseket mutat az EU-ban (0,08 és 12,40 között). Ez azt jelzi, hogy elengedhetetlen az ellenőrzések célirányosabbá tétele. Az adatokhoz – például a kockázati besorolásra vonatkozó adatokhoz – való közúti hozzáférés nagy jelentőséggel bír, különösen az ellenőrzések célzottabbá tétele és a szükségtelen, jogsértés megállapítása nélkül lezárt ellenőrzések számának csökkentése érdekében. Az I. mobilitási csomag által bevezetett új követelményeknek megfelelően kötelezően hozzáférhetővé kell tenni a kockázatértékelési adatokat a közúti ellenőrök számára.

Ami a tagállamok közötti összehangolt és közös ellenőrzéseket illeti, egyértelműen látszik, hogy ezek hozzájárulnak az ismeretek megosztásához, valamint a hatályos uniós szabályok értelmezésére és végrehajtására irányuló harmonizált megközelítés kialakításához. A Bizottság ezért arra ösztönzi a tagállamokat, hogy közös ellenőrzések és összehangolt ellenőrzések révén igyekezzenek tovább fokozni az együttműködés javítására irányuló erőfeszítéseiket, valamint használják ki az Európai Munkaügyi Hatóság által nyújtott segítséget. A Bizottság a következő időszakban különös figyelmet fog fordítani a közös végrehajtási intézkedésekre.

A különböző típusú jogsértések aránya nem változott a legutóbbi jelentéstételi időszakhoz képest. A telephelyeken a vezetési időre vonatkozó nyilvántartások hiányához kapcsolódó szabálysértések az összes feltárt szabálysértés közel harmadát teszik ki, ami arra utal, hogy a vállalkozások nehézségekbe ütköznek a vonatkozó adatok megfelelő tárolását illetően. Ezzel szemben a szünetekkel, a pihenőidővel és a vezetési idővel kapcsolatos szabálysértések az összes felderített közúti szabálysértés közel felét teszik ki.

Ami a 2002/15/EK irányelv végrehajtását illeti, az összehasonlítható mennyiségi adatok és minőségi információk hiánya számos nemzeti jelentésben megnehezíti a részletes értékelést. A Bizottság hangsúlyozni kívánja e jelentéstétel fontosságát, és emlékeztet arra, hogy jogi lépések tehetők azon tagállamokkal szemben, amelyek nem tesznek eleget az 561/2006/EK rendelet 17. cikkében előírt információszolgáltatási kötelezettségnek.

A Bizottság megállapítja, hogy az I. mobilitási csomag alkalmazása nyomán a jelenlegi jelentéstételi időszakokban javult a végrehajtás és a megfelelés általános szintje. A Bizottság által elfogadott, a kockázati besorolás kiszámítására szolgáló egységes képletről szóló végrehajtási jogi aktus[37] lehetővé teszi a végrehajtók számára, hogy gyorsan felismerjék az általuk ellenőrizni kívánt vállalat profilját, és megtudják, hogy a vállalat (a jogsértések alacsony szintje miatt) alacsony kockázati besorolással vagy (a jogsértések magas szintje miatt) magas kockázati besorolással rendelkezik-e. Ezen túlmenően a menetíró készülékkel való esetleges manipuláció és visszaélés távolról történő korai észlelése lehetőséget biztosít a végrehajtók számára annak kiválasztására, hogy mely járműveket kell ellenőrizni. A Bizottság folytatni fogja annak vizsgálatát, hogy a digitalizációs és automatizálási technológiák hogyan segíthetik elő a megfelelések ellenőrzésének intelligensebbé tételét (eredményesebb, hatékonyabb, papírmentes, a digitális adatokhoz való hozzáférésen és azok cseréjén alapuló ellenőrzések).

A Bizottság hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a tagállamok teljes körű adatokat nyújtsanak be a közúti szállításra vonatkozó szociális szabályok alkalmazását illetően a 2002/15/EK irányelv 13. cikkében, a 96/53/EK tanácsi irányelv 10g. cikkében és az 561/2006/EK rendelet 17. cikkében meghatározott követelmények teljesítése érdekében. A Bizottság meg fogja erősíteni a jelentéstételi kötelezettségek tagállamok általi teljesítésének nyomon követését. Ezzel egyidejűleg a Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy milyen technikai lehetőségek kínálkoznak arra, hogy a jelentéstételi folyamatot intelligensebbé és egyszerűbbé tegyék a tagállamok számára.

A Bizottság emellett a tagállamok segítségével továbbra is arra törekszik, hogy javítsa a közúti szállításra vonatkozó szociális szabályok végrehajtásának és érvényesítésének nyomon követését. Felszólítja a tagállamokat, hogy a 2002/15/EK irányelvben előírtaknak megfelelően tüntessék fel a jelentésben a szociális partnerek álláspontját a munkaidőre vonatkozó szabályok végrehajtásával kapcsolatban.

[37] A Bizottság (EU) 2022/695 végrehajtási rendelete (2022. május 2.) a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a szállítási vállalkozások kockázati besorolásának kiszámítására szolgáló egységes képlet tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 129., 2022.5.3., 33. o.).