EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 14.4.2014
COM(2014) 222 final

# A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

## az uniós közúti szállítási piac helyzetéről

# A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

## az uniós közúti szállítási piac helyzetéről

## 1. BEVEZETÉS

A nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésről szóló 1072/2009/EK rendelet[1] 17. cikkének (3) bekezdése szerint:

„A Bizottság 2013 végéig jelentést készít a közösségi közúti szállítási piac helyzetéről. A jelentés tartalmazza a piaci helyzet elemzését, többek között annak értékelését, hogy az ellenőrzések hatékonyak-e, valamint a szakmára jellemző foglalkoztatási feltételek alakulását, továbbá annak értékelését, hogy – többek között a végrehajtás, az úthasználati díjak, valamint a szociális és biztonsági jogszabályok tekintetében – a szabályok összehangolása olyan mértékben haladt-e, hogy előirányozható a belföldi közúti szállítási piacok – a kabotázst is beleértve – további megnyitása."

Ez a jelentés a fenti előírásnak tesz eleget. Összesíti több tanulmány[2] eredményeit, és felhasználja az Eurostat által gyűjtött közúti árufuvarozási statisztikákat[3], valamint a közúti árufuvarozásra vonatkozó szociális szabályok[4] végrehajtására vonatkozóan kapott tagállami adatokat. Emellett felhasználja az uniós közúti árufuvarozási piac fejlesztésével foglalkozó magas szintű munkacsoport 2012. június 19-i jelentését is[5]. Figyelembe veszi ezenkívül a magas szintű munkacsoport jelentésének elkészítését megelőzően és azt követően az érdekelt felekkel folytatott széles körű konzultáció eredményeit. Végül a Bizottság azon megállapítására adott válaszként is szolgál, hogy a REFIT program[6] keretében felül kell vizsgálni az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendeletet.

---

1 Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1072/2009/EK rendelete a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól, HL L 300., 2009.11.14., 72–87. o.

2 Többek között: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union (Az európai uniós közúti árufuvarozási ágazat szerkezetére vonatkozó adatok gyűjtése és elemzése) (AECOM 2013); Development and Implementation of Road Cabotage (A közúti kabotázs kidolgozása és végrehajtása) (Európai Parlament, 2013); Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012 (Közúti árufuvarozási díjak és adók. Összefoglaló elemzés és adattáblázatok – 1998–2012) (OECD, 2013); Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers (A közúti árufuvarozók szociális és munkakörülményei) (Európai Parlament, 2013).

3 Az elérhető adatokra tekintettel ez a jelentés csak 2012-ig vizsgálja az uniós közúti árufuvarozási piac fejlődését. Ennélfogva a szöveg végig a 27 tagú Unióra utal.

4 Azaz a hivatásos járművezetők vezetési idejéről, szüneteiről és pihenőidejéről szóló 561/2006/EK rendelet; az e szabályok végrehajtására vonatkozó minimumkövetelményekről szóló 2006/22/EK irányelv; a menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK rendelet és az utazó tevékenységet végző személyek munkaidejéről szóló 2002/15/EK irányelv.

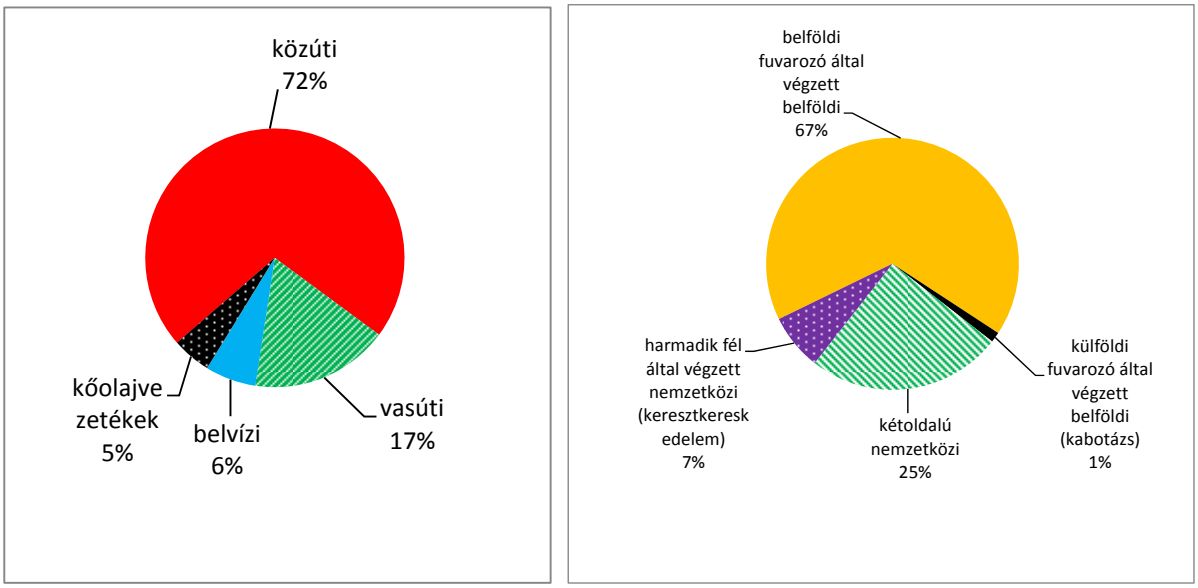
5 A Bayliss professzor által vezetett, az uniós közúti árufuvarozási piac fejlesztésével foglalkozó magas szintű munkacsoport 2012. júniusi jelentése.

6 Célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT): eredmények és következő lépések, COM(2013) 685 final.

## 2. A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI PIAC FEJLŐDÉSE

### 2.1. A közúti árufuvarozási tevékenység

Az 1. ábra adatai szerint az összes szárazföldi szállítási tevékenység több mint 70 %-át kitevő közúti árufuvarozás a legfőbb szárazföldi szállítási mód az Európai Unióban. Az elmúlt évtizedben a közúti szállítás összes szárazföldi árufuvarozási tevékenységen belüli aránya lényegében állandó volt.




**1. és 2. ábra: A szárazföldi árufuvarozás megoszlása szállítási módok szerint 2012-ben (EU-27) (balra); Közúti árufuvarozás a szállítás típusa szerint 2012-ben (EU-27) (jobbra). Forrás: Eurostat, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság.**

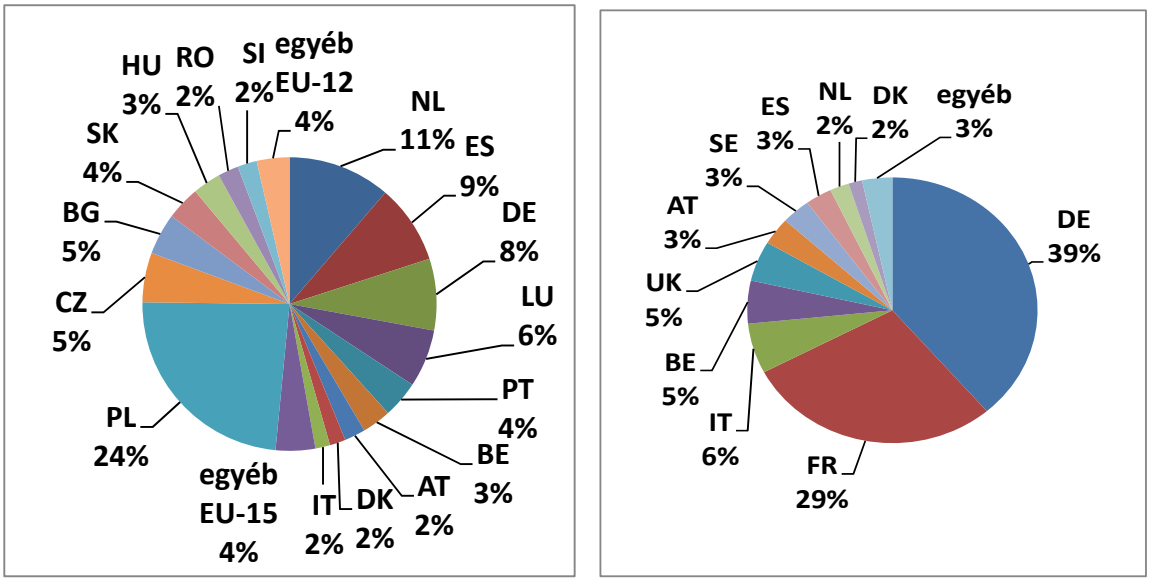
2012-ben a közúti szállítás közel 1700 milliárd tonnakilométert tett ki a 27 tagú Unióban, ami mintegy 4 %-kal marad el a 2004. évi, és hozzávetőleg 13 %-kal a csúcsévnek számító 2007. évi értéktől.

A belföldön nyilvántartásba vett járművekkel végzett belföldi fuvarozási műveletek az összes szállítási tevékenység körülbelül kétharmadát adják. A másik tagállamban nyilvántartásba vett járművel végzett belföldi fuvarozási műveletek (azaz a kabotázs) az összes szállítási tevékenység mindössze alig több mint 1 %-át teszik ki. Az elmúlt évtizedben a nemzetközi szállítási műveletek aránya az összes közúti árufuvarozási tevékenységen belül a 2004. évi 30 %-ról 2012-re 33 %-ra nőtt. Ez az uniós egységes piac egyre erőteljesebb integrációjának a jele. A nemzetközi szállítási tevékenységek négyötödét vagy a berakodás vagy a kirakodás helye szerinti tagállamban nyilvántartásba vett járművel végzik. A fennmaradó egyötöd rész – szemben a 2004. évi egynyolcados aránnyal – harmadik országban nyilvántartásba vett járművekkel (keresztkereskedelem formájában) valósul meg. A keresztkereskedelem összes közúti árufuvarozási tevékenységen belüli aránya 2004 és 2012 között 4-ről 7 %-ra emelkedett (lásd még a fenti 2. ábrát).

A 2004-től 2012-ig több mint 80 %-kal bővülő keresztkereskedelem a közúti árufuvarozási piac legvirágzóbb szegmense. Előnyére válik, hogy a nemzetközi szállítási tevékenységek az Unión belül teljes körűen liberalizáltak. A kabotázstevékenységek szintén növekedtek

(körülbelül 50 %-kal), ám továbbra is meglehetősen alacsony szintűek. A kabotázs az 1072/2009/EK rendelet meghatározása szerint „a fogadó tagállamban díjazás ellenében ideiglenes alapon […] végzett belföldi fuvarozás”. Valamely nemzetközi fuvart követően hét napon belül legfeljebb három kabotázsművelet hajtható végre. A kabotázstevékenységek erőteljes növekedése részben annak köszönhető, hogy 2009-ben, illetve 2012-ben megszüntették az Unióhoz 2004-ben, illetve 2007-ben csatlakozó tagállamok legtöbbjéből származó fuvarozókkal szembeni különleges átmeneti korlátozásokat.

A 3. és 4. ábra adatai szerint a kabotázs többségét (51 %) abszolút értékben továbbra is az EU-15 országok[7] fuvarozói végzik, elsősorban a jármű nyilvántartásba vételének helye szerinti tagállammal szomszédos tagállamokban. A legfontosabb kabotázspiacok központi elhelyezkedésű, nagy szállítási piacok (Németország, Franciaország). A kabotázs terén az első tíz fogadó tagállam közül hétben a kabotázs többségét az EU-15 országokban nyilvántartásba vett járművekkel végzik. Az EU-12 országokbeli fuvarozóknak arányosan több szállítási tevékenységet kell végezniük nemzeti piacukon kívül, mivel belföldi közúti árufuvarozási piacuk viszonylag kicsi. Franciaországban egyedül több belföldi közúti árufuvarozási tevékenység zajlik, mint az Unióhoz 2004-ben és 2007-ben csatlakozó 12 tagállamban együttvéve.




**3. és 4. ábra: Kabotázs az EU-ban 2012-ben a jármű származása (balra) és a fogadó ország (jobbra) szerint. Forrás: Eurostat, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság.**

A 2012. évi összes közúti árufuvarozási tevékenység mintegy 15 %-a saját részre, a fennmaradó 85 % pedig bérmunkában vagy díjazás ellenében végzett szállítás volt. A bérmunkában és díjazás ellenében végzett szállítási tevékenységek az üzleti statisztikák meghatározása szerint az uniós közúti árufuvarozási szektor által végzett tevékenységek, míg

[7] Az EU-15 a 2004. május 1-je előtti uniós tagállamokra utal; az EU-12 az Unióhoz 2004-ben és 2007-ben csatlakozó tagállamokat jelöli.

a saját részre végzett szállítást más gazdasági ágazatok végzik saját célra. A saját részre végzett műveletek belföldi szállításon belüli aránya magasabb, mint a nemzetközi szállításban.

Főszabály szerint a kabotázsban vagy a keresztkereskedelemben részt vevő szolgáltatók nem végezhetnek szállítást saját részre. Ebben az összefüggésben csak a bérmunkában és díjazás ellenében végzett műveleteket lehet figyelembe venni. A kabotázs elterjedtségének mértéke ezért csak a bérmunkában és a díjazás ellenében végzett tevékenységet felölelő piaci szegmens adatain alapul. Az Eurostat adataiból az derül ki, hogy a 2012-ben az EU-27 országokban bérmunkában vagy díjazás ellenében végzett belföldi szállítás teljes piacán belül a külföldi járművek átlagos aránya 2,5 % volt, a tevékenységek fennmaradó 97,5 %-át belföldi járművek végezték.

Noha egyesek szerint az Eurostat adatai alábecsülik a kabotázs tényleges mértékét, a tagállami végrehajtási jelentések nem számolnak be jelentős mértékű rejtett kabotázstevékenységről (lásd a 4.2. pontot). Ezenfelül az Eurostat statisztikái a legátfogóbb és legösszehasonlíthatóbb rendelkezésre álló adatok, mivel a nemzeti statisztikai hivatalok által végzett hivatalos adatgyűjtésből származnak, és azokat elfogadott egységes szabályok szerint jelentik az Eurostatnak.

## 2.2. Vállalati struktúra és foglalkoztatás

Az uniós közúti árufuvarozási piacot hozzávetőleg 600 000 vállalkozás alkotja, amelyek elsősorban kisvállalkozások és átlagban négy munkavállalót foglalkoztatnak. Ez a szám az elmúlt néhány évben nem változott, így a vállalatok 80 %-a kevesebb mint 10 főt foglalkoztat, 99 %-uknál pedig 50-nél kevesebben dolgoznak. A közúti árufuvarozási ágazat 2011-ben körülbelül hárommillió személynek adott munkát. Meg kell jegyezni, hogy ezek a számadatok csak a bérmunkában és díjazás ellenében végzett közúti árufuvarozás terén tevékenykedő vállalatokat és személyeket foglalják magukban, a saját részre végzett szállítást végző szereplőket nem. A hosszú távú tendencia alapján a szállítmányozók és az integrátorok (azaz a harmadik felek részére szállítmányokat szervező személyek vagy vállalatok) egyre nagyobb szerepet játszanak az ilyen fuvarok megszervezésében.

A gazdasági visszaesés során a logisztikai, valamint a közti árufuvarozási ágazaton belül is csökkent a nyereség mértéke. A kevésbé jövedelmező műveleteket egyre inkább kisvállalkozásokhoz szervezik ki alvállalkozás keretében, ezáltal növekszik a logisztikai láncon belüli résztvevők száma[8]. Pénzügyi helyzetük tekintetében számos szállítási vállalat bizonytalan helyzetűnek tekinthető (a Banque de France szerint a francia közúti árufuvarozási vállalatok mintegy egyharmada[9]).

Ugyanakkor mivel az induló fuvarozóvállalatok számára viszonylag egyszerű a piacra lépés, a piacról kiszoruló vállalatok rendszeresen ismét megjelennek, vagy új vállalkozások lépnek a helyükre. A kedvezőtlen gazdasági hangulat ellenére 2010 és 2012 között Spanyolországban

[8] Az európai uniós közúti árufuvarozási ágazat szerkezetére vonatkozó adatok gyűjtése és elemzése, AECOM, 2013.

[9] Panorama économique et financier du transport routier en France, Banque de France, 2012.

például nőtt a kiadott közösségi engedélyek száma (a 2010. év végi közel 26 000-ről 2012 végéig több mint 27 000-re). Ez igazolja az ágazat ellenálló képességét, mivel a jelek szerint gyorsan alkalmazkodik a változásokhoz és a gazdasági fejleményekhez.

Egyes érdekelt felek[10] azt állították, hogy az alacsonyabb költségbázisú tagállamokból származó és a belföldi piacokon kabotázs keretében tevékenykedő fuvarozók jelentette verseny munkahelyek megszűnéséhez vezetett. Ezt a rendelkezésre álló ágazati foglalkoztatási adatok nem támasztják alá. A közúti árufuvarozási ágazaton belül 2005 és 2011 között nőtt a foglalkoztatás, bár 2009–2010-ben némi visszaesés volt megfigyelhető. Noha a tagállami munkahelymegszűnések mértékének meghatározása további vizsgálatot igényel, első megállapításként elmondható, hogy ezek a csökkenések a gazdasági válsággal, valamint a járművezetők magasabb átlagéletkorával vannak összefüggésben. 2011-ben a közúti árufuvarozási ágazat EU-27-re vonatkozó foglalkoztatási adatai ismét elérték a válság előtti szintet. Ennélfogva nincs olyan objektív bizonyíték, amely arra utalna, hogy a belföldi szállítás rendkívül kis hányadát kitevő kabotázsműveletek érdemi hatást gyakorolnának a tehergépjármű-vezetők munkahelyeinek számára.

## 2.3. A termelékenység változásai

### *2.3.1. A munkaerő termelékenysége*

Amint az az 1. táblázatban látható, a munkaerő termelékenysége a szárazföldi szállítási ágazatban elmarad a gazdaság egészére jellemző átlagtól, és valamennyi szállítási mód közül itt a legalacsonyabb. Mindemellett ez az egyetlen olyan szállítási mód, amelynek esetében csökken a munkaerő termelékenysége. A közúti árufuvarozási ágazaton belüli termelékenység mértékére vonatkozóan részletesebb információkra lenne szükség. Ezenkívül további vizsgálat szükséges annak megállapításához is, hogy a verseny miként befolyásolja a termelékenységet a közúti árufuvarozás terén. A különböző ágazatokban végzett tanulmányok rámutatnak, hogy a szélesebb értelemben vett gazdaságban a munkaerő termelékenysége magasabb a nemzetközi verseny előtt nyitott szegmensekben (ebben az esetben ez a nemzetközi szállítás), mint a többnyire a nemzetközi verseny előtt zárt piacokon (ebben az esetben ez a belföldi szállítás). A termelékenység akár 15 %-kal is alacsonyabb lehet a nemzetközi verseny előtt zárt ágazatokban[11]. A belföldi közúti árufuvarozási piacok nemzetközi verseny előtti megnyitása ezért várhatóan hasonló termelékenységnövekedést eredményezne.

A gazdasági válság nyomán a legtöbb tagállam a termelékenység csökkenéséről számolt be. Ez összhangban áll az uniós gazdaság említett időszakban tapasztalt alakulásával. Gazdasági visszaesés idején a gazdasági teljesítmény gyorsabban csökken a foglalkoztatásnál, ami a termelékenység visszaesését eredményezi. A 2008–2011 közötti időszakban az uniós gazdaság egészében rendkívül alacsony, 0,6 %-os termelékenységnövekedést mértek[12]. A

---

10 Pl.: ETF (Európai Közlekedési Szövetség), DTL (Dán Közlekedési és Logisztikai Egyesület) és FNTR (Francia Nemzeti Közúti Közlekedési Szövetség).

11 Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitets Komissionen, 2013.

12 Employment and Social Developments in Europe 2012 (Foglalkoztatás és társadalmi fejlemények Európában, 2012), Európai Bizottság.

munkaerő termelékenysége terén továbbra is jelentős eltérések figyelhetők meg a tagállamok között, amelyek az adott országok árszintjének különbségeit követik.

| | | Száraz földi szállítás | Vízi szállítás | Légi szállítás | Raktározás, támogatási tevékenységek | Szállítási ágazat | Teljes gazdaság |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A munkaerő termelékenysége, 2010** | **EUR/foglalkoztatott fő** | **45 000** | **144 000** | **63 000** | **67 000** | **55 000** | **49 000** |
| **A munkaerő termelékenységének éves átlagos növekedése, 2001/2010** | **%** | **-0,2** | **+7,5** | **+3,2** | **+1,2** | **+1,0** | **+0,9** |

**1. táblázat: A munkaerő termelékenysége a szállítási ágazatban és a teljes gazdaságon belül. Forrás: Eurostat nemzeti számlák és a vállalkozások szerkezeti statisztikái.**

*2.3.2. A járművek termelékenysége*

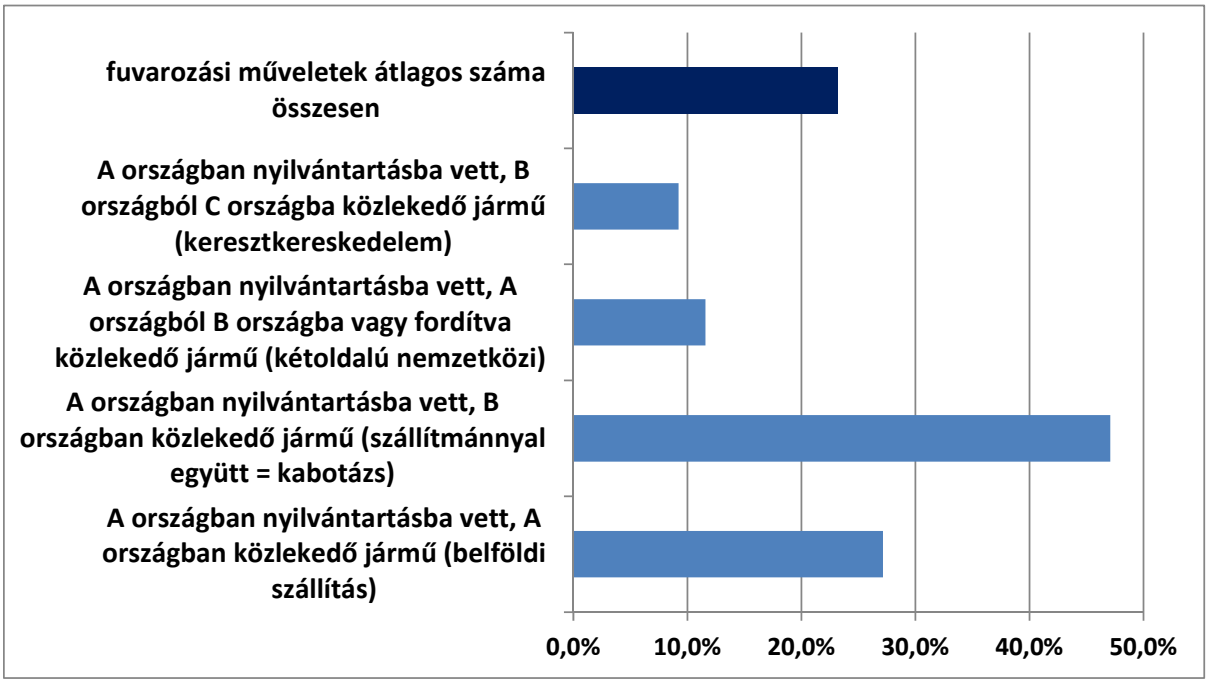
A szállítási forgalom eloszlásában és a logisztikai szervezésben megfigyelhető egyenlőtlenségek miatt az üresjáratok bizonyos mértékben elkerülhetetlen részét képezik a közúti árufuvarozásnak. Tekintettel az üresjáratok üzemanyag-fogyasztásra, $CO_2$-kibocsátásra és költségekre gyakorolt kedvezőtlen hatásaira, az ilyen járatokat a lehető legnagyobb mértékben csökkenteni kell. Az elmúlt években a szállítási tevékenységek szervese terén tapasztalt lassú javulásnak köszönhetően némileg csökkent az üresjáratok aránya. Ennek ellenére 2012-ben a nehéz tehergépjárművek által az Unión belül megtett járműkilométerek közel egynegyedét (23,2 %-át) üres járművek tették meg.[13] Noha más járműtípusok kihasználtsági szintjére vonatkozóan nincsenek megbízható statisztikai adatok, feltételezhető, hogy azok között is gyakori a részleges kihasználtság.

A belföldi szállítási tevékenységek során továbbra is magas az üresjáratok aránya. A belföldi szállítást végző belföldi fuvarozók esetében ez kicsivel meghaladja a 25 %-ot. Azon külföldi tehergépjárművek esetében azonban, amelyek a nyilvántartásba vételük helye szerinti országtól eltérő tagállamban teljesítenek belföldi fuvarokat, ez az érték közel 50 %. A speciális járművek (például a hűtött árut szállító hűtőjárművek, a folyadékot szállító tartálykocsik vagy a hulladékot szállító hulladékgyűjtő járművek) gyakran csak részleges szállítmánnyal vagy üresen közlekednek, mivel ilyen esetben nehéz a visszaútra is speciális szállítmányt találni. A kabotázsfuvarok során ugyanakkor többnyire szokványos árukat

[13] Ebben a pontban az Eurostat által gyűjtött statisztikákat vesszük alapul, a közúti járművek kihasználtsági mutatóinak értéke azonban a szállítmány típusától függően eltérhet. A kihasználtsági mutatókat külső tényezők, például a jármű legnagyobb megengedett tömege és méretei is korlátozzák. Lásd még: Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren, Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

szállítanak függönyponyvás pótkocsikban vagy konténerekben. Az üresjáratok magas szintjének oka itt éppen ezért valószínűleg nem a visszaúti szállítmányok megtalálásának nehézsége, amelyek az általános szállítás területén könnyebben elérhetők. A fuvarozók kezét ezért a jelek szerint a kabotázsműveletekre vonatkozó korlátozások kötik meg, így nem tudják hatékonyan megszervezni szállítási műveleteiket.

Az üresjáratok mértékének különböző piaci szegmenseken belüli elemzése rámutat, hogy a versennyel érintett szegmensekben, azaz a nemzetközi szállítás terén (keresztkereskedelem és kétoldalú nemzetközi árufuvarozás) jóval alacsonyabb az üresjáratok aránya[14], mint a továbbra is műveleti korlátozások között működő piaci szegmensek esetében – lásd az 5. ábrát.




**5. ábra: Az üres járművek által megtett járműkilométerek összes járműkilométerhez viszonyított aránya a szállítás típusa szerint, 2012. A 27 tagú Unió 21 országától származó 2012. évi adatok alapján (a következő országok nem nyújtottak be adatokat: Belgium, Olaszország, Ciprus, Málta, Románia és az Egyesült Királyság). Forrás: Eurostat, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság.**

A piacnyitás kihasználtságra gyakorolt kedvező hatását igazolják az Unióhoz 2004-ben és 2007-ben csatlakozó tagállamok fuvarozóira vonatkozó hozzáférési korlátozások megszüntetésének hatásai is. A számukra előírt kabotázskorlátozások 2009. és 2012. évi megszüntetésekor jelentősen csökkent a kabotázsműveleteken belül rájuk eső üresjármű-kilométerek száma (lásd az alábbi 6. ábrát). Úgy tűnik azonban, hogy az 1072/2009/EK rendelet összességében nem volt kedvező hatással a kabotázsban megfigyelhető üresjáratok szintjére. Az 1072/2009/EK rendelet elfogadását megelőzően több tagállamban megengedőbb

[14] Cabotage en CO2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

rendelkezések voltak hatályban[15]. Az 1072/2009/EK rendelet kabotázsra vonatkozó rendelkezéseinek 2010. májusi hatálybalépését követően a korábbiaknál jelentősen lassabban csökkent az üresjáratok külföldi országokban végzett fuvarokon belüli aránya, és továbbra is kétszerese a belföldi üresjáratok belföldi szállításon belüli arányának. Noha más fejleményeket, például a gazdasági válságot is figyelembe kell venni, ez arra utalhat, hogy a kabotázsműveletekre vonatkozó jelenlegi korlátozások miatt a fuvarozók nem tudják növelni hatékonyságukat. Ezért ésszerűen arra számíthatunk, hogy a további piacnyitás csökkentené a belföldi szállításon belüli üresjáratokat. Az üresjáratok szintjének csökkenthetőségét azonban annak tudatában kell értékelni, hogy a közúti szállítási kínálat növekedése okozta esetleges jelentős áresés megnövekedett keresletet generálhat[16]. Ez – például a szállítási módok közötti eltolódás révén – érzékenyebben érintené a magasabb költségszintű tagállamok fuvarozási ágazatát. Meg kell jegyezni azonban, hogy a közúti szállítás árszintjének csökkenése mind a szállítási szolgáltatásokat igénybe vevőknek, mind a fogyasztóknak hasznára válna[17].

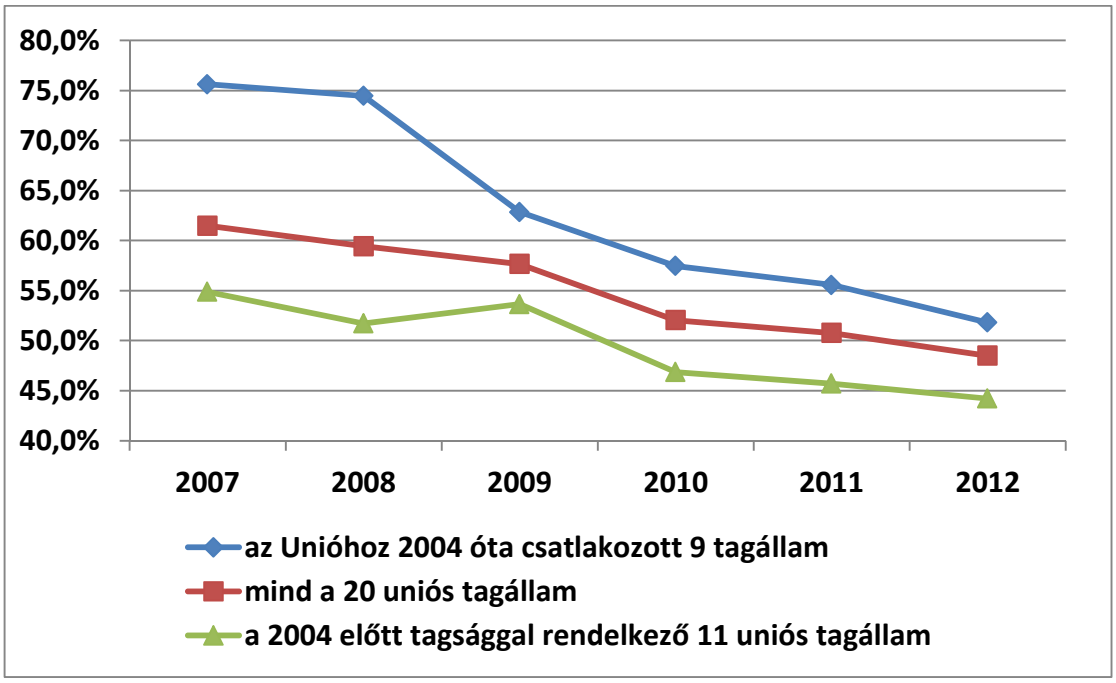
Egyéb tényezők, mint például az üzemanyag-fogyasztás és a szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló módszerek kifejlesztése – amelyek közül egyet a Bizottság a nehéz gépjárművek üzemanyag-fogyasztásának és szén-dioxid-kibocsásának csökkentésére irányuló stratégiáról szóló, a közeljövőben közzétételre kerülő közleményében fog előterjeszteni – hozzájárulhat az összes szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez és a gépjárművek üzemanyag-hatékonyságának növeléséhez.

---

15 Olaszország engedélyezte, hogy területén a fuvarozók havonta 15 napon át – és ezen belül egyszerre legfeljebb 5 egymást követő napig – végezhessenek kabotázst. Az Egyesült Királyság „ideiglenes” tevékenységként határozta meg a kabotázst, és ezen értelmezés szerint a fuvarozónak képesnek kell lennie annak bizonyítására, hogy járműve legalább havonta egyszer elhagyja az ország területét. 1998-ban Görögország évi két hónapos időkorlátot szabott a kabotázsra, majd ezt az előírást 2000-ben a korlátozást megszüntető rendelkezés váltotta fel, és a tevékenység innentől a kabotázs nem állandó, gyakori, rendszeres vagy folyamatos tevékenységként való meghatározásán alapult. Bizonyos egyéb feltételek mellett a járműveknek legalább havonta egyszer el kellett hagyniuk Görögország területét. A Bizottság aránytalannak nyilvánította és ezért elutasította Franciaország arra irányuló 2002. évi kísérletét, hogy alkalmanként egy hétre korlátozza a kabotázstevékenységek időtartamát.

16 4/1. sz. ASSIST összefoglaló adatlap (factsheet) – Assessing the social and economic impacts of past and future sustainable transport policy in Europe (Európa eddigi és jövőbeli fenntartható közlekedéspolitikája társadalmi és gazdasági hatásainak értékelése).

17 Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013.




**6. ábra: Az üresjármű-kilométerek számának a külföldi országokban végzett fuvarokon belüli arányának változása 2007 és 2012 között, a jármű nyilvántartásba vételének helye szerinti tagállamok csoportja szerint. A 27 tagú Unió 20 tagállamától származó 2012. évi adatok alapján (a következő országok nem nyújtottak be adatokat: Belgium, Olaszország, Ciprus, Luxemburg, Málta, Románia és az Egyesült Királyság). Forrás: Eurostat, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság.**

## 3. A KÖLTSÉGSZERKEZETEK ALAKULÁSA A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI ÁGAZATBAN

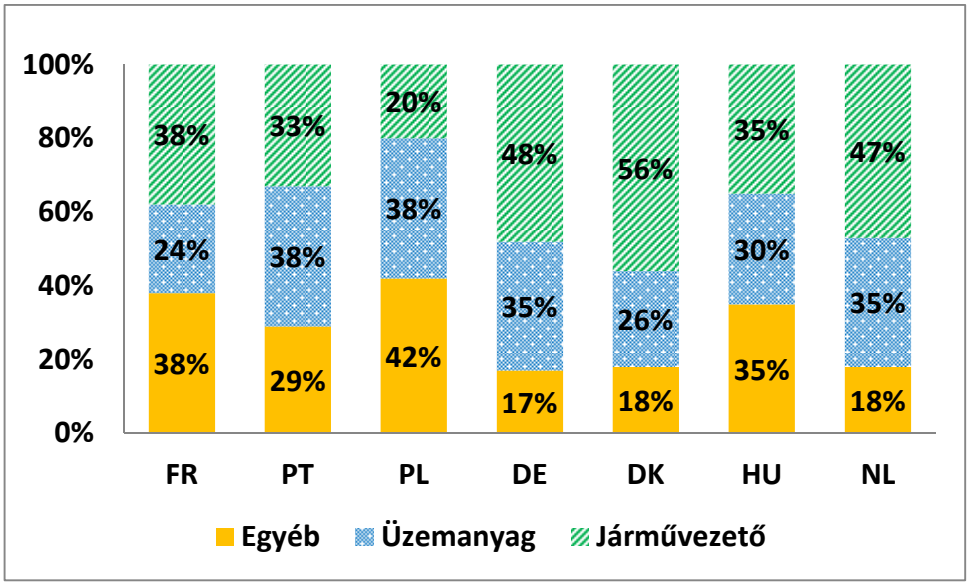
### 3.1. Költségtényezők: Áttekintés

A költségszint a közúti árufuvarozási ágazat versenyképességét meghatározó fő tényezők egyike. További tényezők például a specializáció és a szolgáltatás minősége. Míg e költségek némelyike a letelepedés helye szerinti tagállammal mutat szoros összefüggést (elsősorban a jármű nyilvántartásba vételi és karbantartási költsége, a társasági adózás és a tőkeköltség), mások változóak lehetnek, és az üzemelés helye szerinti tagállamtól függnek (úthasználati díjak vagy üzemanyagadók). A távolságalapú juttatások és az olyan nemzeti jogszabályok miatt, amelyek bizonyos esetekben azt eredményezhetik, hogy a béreket az üzemelés helye szerinti tagállamban előírt minimálbérhez igazítják[18], bizonyos mértékben a munkaerőköltségeket is ebbe a kategóriába kell sorolni. A munkaerő az üzemanyag mellett a közúti árufuvarozási ágazat két fő költségtényezőjének egyike. A lehetséges jövőbeli piacnyitás által a közúti árufuvarozási ágazat szerkezetére gyakorolt hatás meghatározása érdekében célszerű Unió-szerte összehasonlítani az ágazati költségek szerkezetét. Az uniós politikáknak nem célja a költségszerkezetek és költségszintek összehangolása, és ez nem is tartozik az Unió hatáskörébe. Bizonyos vélemények szerint azonban a piacnyitás nem kívánt

[18] Az Európai Parlament és a Tanács 1996. december 16-i 96/71/EK irányelve a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről, HL L 18., 1997.1.21., 1–6. o. Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 593/2008/EK rendelete a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról (Róma I.), HL L 177. 2008.7.4., 6–16. o.

hatásokkal járhat, ha a versenynyomás a szociális előírások, például a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok be nem tartásához vezet, ami egyúttal veszélyeztetné a közutak biztonságát. Egy ilyen fejlemény ellentétes lenne az uniós közlekedési politika céljaival.

A költségszerkezetek a közúti árufuvarozási ágazat egészén belül egyre egységesebbé válnak. A két fő költségtényező (a munkaerő és az üzemanyagköltségek) mára Unió-szerte közel azonos jelentőséggel bír. Míg 2004-ben az Unióhoz akkor csatlakozó országokban az összes költség 10–30 %-át tették ki a munkaerőköltségek, ma már ezekben a tagállamokban a költségek 20–40 %-a munkaerőköltség. Abszolút értékben a 2004-ben és 2007-ben csatlakozó tagállamok munkaerőköltségei továbbra is alacsonyabbak az EU-15 tagállamokban tapasztalhatónál, a különbség azonban folyamatosan csökken. Az üzemanyaghoz kapcsolódó költségek mértéke az összes költség 24–38 %-a között változik.




**7. ábra: Egyes tagállamokból származó fuvarozók költségeinek bontása. Forrás: Az európai uniós közúti árufuvarozási ágazat szerkezetére vonatkozó adatok gyűjtése és elemzése, AECOM, 2013.**

Ezenfelül folytatódott a harmonizáció az Unió hatáskörébe tartozó más területeken – például az útdíjakkal összefüggésben –, amelyek befolyásolják a közúti árufuvarozási vállalkozások működési költségeit. Ezeket a fejleményeket alább, a dokumentum 6. pontjában részletesen ismertetjük.

### 3.2. A munkaerőköltségek alakulása

A közúti árufuvarozási ágazatban a díjazás általában különböző költségelemekre oszlik. A havi béreket minimálbér vagy kollektív szerződések alapján határozzák meg[19]. Az átlagbérek

[19] 2013 júliusában a 28 uniós tagállam közül 21 országban (Dánia, Németország, Olaszország, Ciprus, Ausztria, Finnország és Svédország kivételével valamennyi tagállamban) létezett a minimálbért törvényi úton vagy nemzeti ágazatközi megállapodás útján előíró nemzeti jogszabály. Azokban a tagállamokban, ahol nem határoznak meg minimálbért, kollektív szerződések vannak érvényben, noha ezek a kollektív szerződések adott esetben csak bizonyos vállalkozásokra (például a kereskedelmi kamara tagjaira) vonatkoznak, és egy tagállamon belül régiónként eltérhetnek.

a végzett szállítás típusától (belföldi vagy nemzetközi) függően eltérnek, és a nemzetközi szállítás díjazása magasabb a belföldi szállítás díjazásánál. Ezen eltéréseken túl az adott szinten rögzített bérekhez további ellentételezési formák járulnak, amelyek közül a leggyakoribb a napi juttatás (napidíj) és a távolságalapú pótlék[20]. Mivel a fuvarozók működésiköltség-szerkezetében jelentős részt tesz ki a munkaerőköltség, a bérszintek eltérése befolyásolhatja az ágazati üzleti gyakorlatokat. A vállalatok kiszervezhetik tevékenységeiket az alacsonyabb munkaerő-költségű tagállamokba. Ha azt az 1071/2009/EK rendeletnek a székhely meghatározására vonatkozó követelményeivel összhangban végzik, a külföldi nyilvántartásba vétel gyakorlata elősegítheti a határokon átnyúló beruházások áramlását, ami erősíti az uniós szállítási piac integrációját. Ez a gyakorlat azonban bizonyos esetekben (például ha a tevékenységet kizárólag a nyilvántartásba vétel helyétől eltérő másik tagállamban végzik) az adók és a munkaerőköltségek szándékos elkerülésének jele lehet.

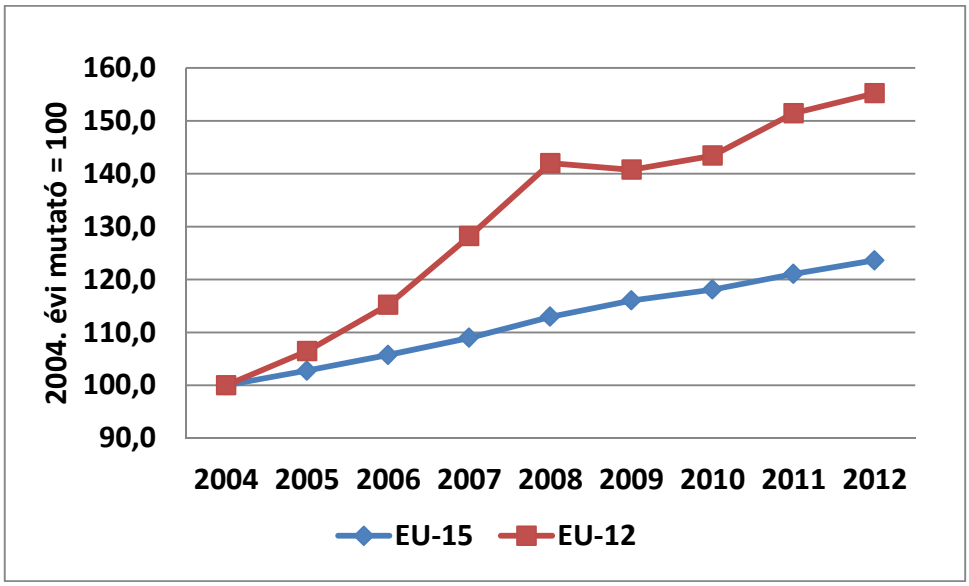
Noha az egyes piacok helyzetét még részletesebben értékelni kell, bizonyos jelek arra utalnak, hogy a bérkülönbségek tapasztalt csökkenésének mértéke enyhíti a jogellenes magatartás kockázatát[21]. Mindenesetre a végrehajtás javítására a továbbiakban is törekedni kell. A még mindig tapasztalható különbségek ellenére a munkaerőköltségek abszolút értékben gyorsabban nőnek az Unióhoz 2004-ben és 2007-ben csatlakozó tagállamokban. Valamennyi díjazási összetevőt figyelembe véve a nemzetközi szállítást végző román járművezetők bére megközelíti a spanyol fuvarozók bérét (4–5 EUR/óra)[22]. Ezek a változások összhangban állnak az átlagbérek Unión belüli közeledésével, amint az a 8. ábrán látható. Ennek következtében a bérszintek közúti árufuvarozási ágazatban megfigyelt különbségei hasonlóak az átlagbérek Unió-szerte és a gazdaság egészében tapasztalható eltéréseihez. Az alábbi ábra az EU-12 országok munkavállalóinak bérében bekövetkezett növekedést veti össze az EU-15 országok munkavállalói bérének változásával.

---

20 Az 561/2008/EK rendelet értelmében jogellenesek azok a távolságalapú juttatások, amelyek jellegükből adódóan veszélyeztethetik a közúti biztonságot.

21 Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung (Otthon is jól keresnek – Nem olyan vonzóak a német munkaerőpiaci lehetőségek a bolgár és a román tehergépjármű-vezetők számára, Német közlekedési magazin), 2014. január 28.

22 Az európai uniós közúti árufuvarozási ágazat szerkezetére vonatkozó adatok gyűjtése és elemzése, AECOM, 2013.




**8. ábra: Az üzleti gazdaság munkaerőköltség-mutatójának változása az EU-15 és az EU-12 tagállamokban 2004 óta. Forrás: Eurostat, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság.**

Amint az fentebb látható, a bérszintek közúti árufuvarozási ágazatban megfigyelt különbségei továbbra is hasonlóak a tagállamok között a gazdaság egészében tapasztalható átlagos bérkülönbségekhez. Meg kell azonban jegyezni, hogy a közúti árufuvarozási tevékenységek utazó jellegéből következően ezek a különbségek ebben az ágazatban erőteljesebben érinthetik a versenyt. Más ágazatoktól eltérően szállítási szolgáltatások ideiglenesen nyújthatók más tagállamokban, részben megtartva a lakóhely szerinti tagállam bérfeltételeit. Létezik azonban olyan uniós szabályozás, amely bizonyos esetekben fokozott védelmet biztosíthat az ideiglenesen más tagállamban szolgáltatást nyújtó, ott lakóhellyel nem rendelkező munkavállalók számára. A munkavállalók kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv[23] a járművezetőkre is alkalmazandó, amennyiben az irányelv hatálya alá tartoznak. A szerződéses kötelezettségekről szóló 593/2008/EK rendelet[24] állapítja meg a szerződéses kötelezettségre alkalmazandó jog meghatározására vonatkozó általános kritériumokat. Bizonyos esetekben az alapesetben a szerződésre alkalmazandó jog mellőzhető, és a rendszerinti munkavégzés helyén alkalmazandó nemzetközi magánjog szerinti kötelező szabályokkal váltható fel (8. cikk).

### 3.3. Az üzemanyagköltségek szintjének alakulása

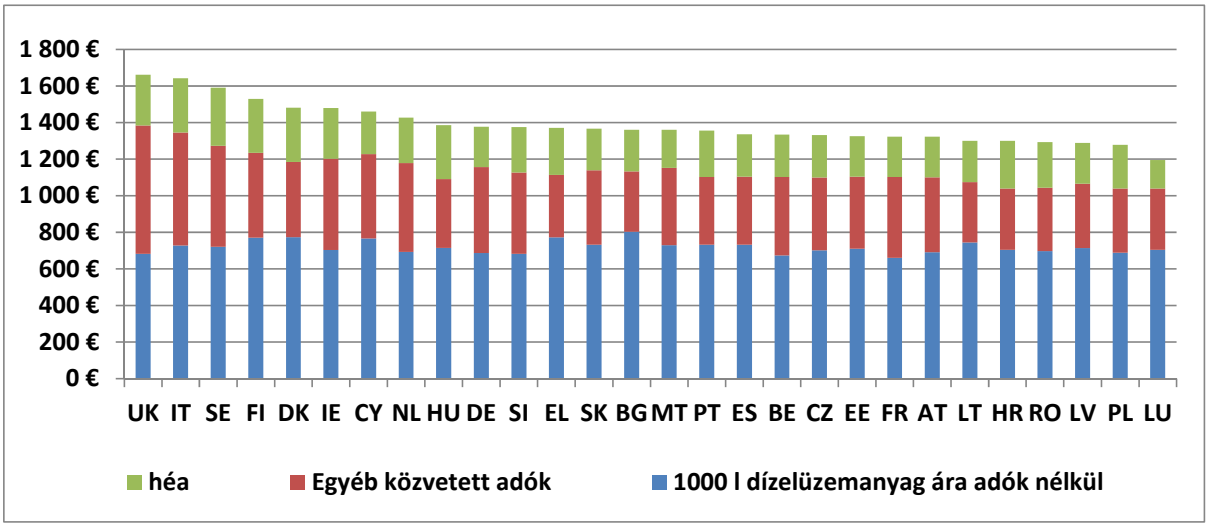
Az üzemanyagköltségek Unió-szerte követik a nyersolaj nemzetközi piaci árának változásait, és nem térnek el egymástól számottevően. Ez részben az energiatermékek és a villamos energia Unión belüli fokozatos harmonizációjára vezethető vissza, amelyet a 2003/96/EK tanácsi irányelv (az energiaadó-irányelv)[25] rendelkezései szabályoznak. Az üzemanyagok jövedéki adóinak szerkezete harmonizált: az irányelv többek között minimum adómértékeket

[23] Az Európai Parlament és a Tanács 1996. december 16-i 96/71/EK irányelve a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről, HL L 18., 1997.1.21., 1. o.

[24] Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 593/2008/EK rendelete a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról (Róma I.), HL L 177., 2008.7.4., 6. o.

[25] A Tanács 2003. október 27-i 2003/96/EK irányelve az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről, HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

ír elő a gépjármű-üzemanyagként használt energiatermékekre vonatkozóan. A tagállamok ugyanakkor belátásuk szerint szabadon dönthetnek saját nemzeti adóik mértékéről. A nemzeti adómértékek tagállamonként eltérnek. Az üzemanyagköltségek Luxemburgban a legalacsonyabbak, és az Egyesült Királyságban a legmagasabbak.




**9. ábra: Jellemző dízelüzemanyag-költségek 1000 literenként, tagállamok szerint (2014. január). Forrás: Az Energiapiaci Megfigyelőközpont olajpiaci közleménye, 2014, Európai Bizottság, Energiaügyi Főigazgatóság.**

### 3.4. Egyéb költségtényezők

A két említett fő költségtényezőn kívül az árufuvarozó vállalatokat más díjak is terhelik, úgymint:

– a vállalkozás alapításához kapcsolódó egyszeri díjak (ideértve a járművek megvásárlását és nyilvántartásba vételét);

– a jármű birtoklásához vagy üzemeltetéséhez kapcsolódó rendszeres adók;

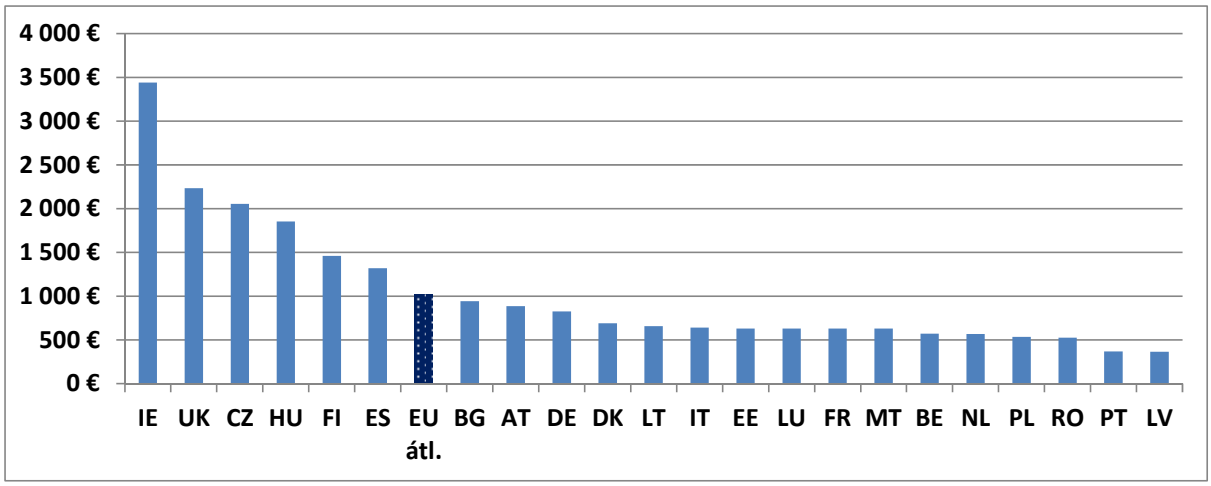
– a járművek használatából származó adók (jövedelemadó, idő- vagy távolságalapú útdíjak).

E díjak relatív mértéke befolyásolhatja a vállalkozói magatartást. A díjak közötti jelentős eltérések jogellenes külföldi nyilvántartásba vételre ösztönözhetnek, ami hátrányos helyzetbe hozza a jogkövető vállalatokat. Noha az adó- és díjmértékek továbbra is eltérőek, bizonyos jelek arra utalnak, hogy a járművenként fizetett díjak nettó összege Unió-szerte egyre egységesebbé válik.

Továbbra is különböznek a vállalatalapítási díjakhoz, illetve a járművek nyilvántartásba vételi és üzemeltetési díjaihoz kapcsolódó költségek. A vállalatalapítás egyszeri díja a Cseh Köztársaságban fizetendő hozzávetőleg 40 EUR és a Bulgáriában kirótt, 1000 EUR-t meghaladó összeg között változik[26]. A gépjárműadók (legyen szó akár a nyilvántartásba vételi, akár a tulajdonosi adókról) szintén tagállamonként különböznek. A díjmértékek közötti különbségek – a munkaerőköltségektől eltérően – nem követik az EU-12–EU-15 törésvonalat.

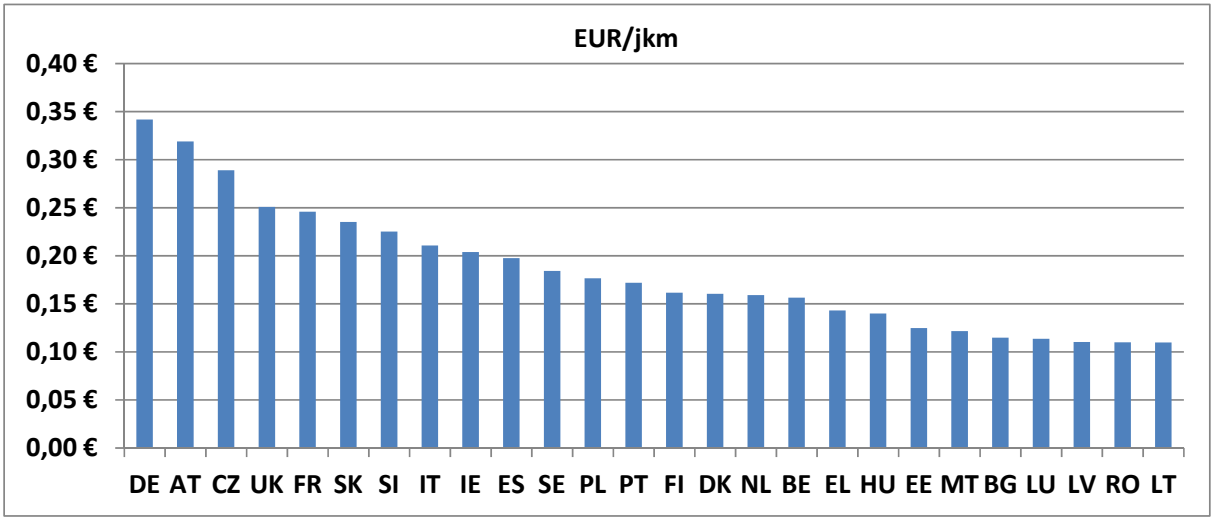
[26] Az európai uniós közúti árufuvarozási ágazat szerkezetére vonatkozó adatok gyűjtése és elemzése, AECOM, 2013.

Az éves gépjárműadók – például az alábbi 10. ábrán szemléltetettek szerint – 1 és 10 közötti tartományban mozognak. Az éves gépjárműadók szempontjából 10 legdrágább tagállam közül három (Cseh Köztársaság, Magyarország és Bulgária) EU-12 ország.




**10. ábra: Szabványos traktor-félpótkocsi szerelvény éves gépjárműadója (EUR), 2012. Forrás: Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA), Adóügyi útmutató, 2012.**

Anélkül, hogy részletesen elemeznénk az egyes költségelemek közötti különbségek mértékét, érdekes megfigyelni, hogy e különbségek ellenére a belföldi közúti adók és díjak a jelek szerint nem térnek el jelentősen az egyes tagállamokban. Az OECD 10. ábrán bemutatott számításai szerint a járműkilométerenként fizetett díjak nettó átlagösszege 0,18 EUR, és az egyes tagállamok között viszonylag kis eltérés tapasztalható. Az Unión belül a legmagasabb díjakat Németországban (0,34 EUR/jkm), a legalacsonyabbakat Bulgáriában, Luxemburgban, Lettországban, Litvániában és Romániában (0,11 EUR/jkm) szedik.




**11. ábra: Járműkilométerenként fizetett díjak nettó összege (belföldi árufuvarozás, 2012). Forrás: Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012 (Közúti árufuvarozási díjak és adók. Összefoglaló elemzés és adattáblázatok – 1998–2012), OECD, 2013.**

Ez részben feltehetően annak köszönhető, hogy a tagállamok egyre gyakrabban alkalmaznak területalapú közúthasználói díjakat (akár matricák, akár úthasználati díjak formájában). A

nehéz tehergépjárművekre kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv elfogadását és későbbi felülvizsgálatát követően egyre több tagállam vezetett be úthasználatidíj-rendszereket[27]. Az egyre egységesebbé váló költségszerkezetekkel összefüggésben az uniós árufuvarozók egyre gyakrabban fogják tapasztalni a hatékonyság és a szolgáltatásminőség javításának szükségességét. Ez a javulás az árufuvarozási ágazat ügyfelei, elsősorban a szállítmányozók és a kiskereskedelmi ágazat javát szolgálná, és rajtuk keresztül növelné az unós gazdaság egészének hatékonyságát és versenyképességét is.

## 4. A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI PIACHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉSRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK VÉGREHAJTÁSA

Az 1071/2009/EK[28] és az 1072/2009/EK rendeletek célja, hogy egyenlő hozzáférést biztosítsanak a vállalkozások számára a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz, többek között azáltal, hogy további kritériumokkal szolgálnak a végrehajtó hatóságok részére e rendeletek betartásának ellenőrzéséhez. E rendeletek megfelelő végrehajtása elengedhetetlen annak biztosításához, hogy a közúti árufuvarozási piacon tevékenykedő vállalatok megbízhatóak legyenek és egyenlő feltételekkel versengjenek. Mindazonáltal a rendeletek egyes rendelkezéseinek végrehajtása továbbra is gondot okoz. Két szempont különös nehézséget jelent a fuvarozók és a végrehajtó hatóságok számára: az 1071/2009/EK rendelet esetében az állandó és tényleges székhelyre, az 1072/2009/EK rendelet esetében pedig a kabotázsra vonatkozó rendelkezések.

### 4.1. Az 1071/2009/EK rendelet végrehajtása

A közúti fuvarozói szakmához való hozzáférésről szóló 1071/2009/EK rendelet több jogszabályt egyesített azzal a céllal, hogy megkönnyítse és kiegészítse azok végrehajtását. Ezenfelül további követelményeket is bevezetett, többek között a közúti árufuvarozási vállalkozások állandó és tényleges székhelyére vonatkozó kritériumot, a közösségi engedélyek egységes formátumára vonatkozó rendelkezéseket, a szakmai irányítókra vonatkozó célzott követelményeket, valamint a végrehajtás terén a tagállamok között folytatott megerősített együttműködést (elsősorban a közúti fuvarozási vállalatok nemzeti nyilvántartásainak összekapcsolása [ERRU] révén).

Ezek a változások hozzájárultak a további harmonizációhoz, többek között a közösségi engedélyek formátuma tekintetében. A rendelet teljes körű végrehajtásáig azonban további teendők vannak, és ez a cél mindenekelőtt az ERRU teljes körű összekapcsolása révén valósítható meg. Pontos jelentések arra is rávilágítanak, hogy egyes tagállamokban továbbra is léteznek „postafiók-vállalatok” (azaz olyan vállalatok, amelyek adóügyi megfontolásból olyan tagállamban „telepednek le”, amely nem irányítási feladataik ellátásának vagy üzleti tevékenységük végzésének helye, és ezáltal megsértik az 1071/2009/EK rendelet 5. cikkét).

---

[27] A 2006/38/EK és 2011/76/EU irányelvvel módosított 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról.

[28] Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1071/2009/EK rendelete a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, HL L 300., 2009.11.14., 51. o.

Ez a gyakorlat ellentétes a jogalkotó szándékával. Ilyen gyakorlatokat esetenként sikerül dokumentálni[29], jogellenes jellegük miatt azonban továbbra is nehezen számszerűsíthetők.

Az ilyen postafiókcégek létezésének oka az, hogy az érintett tagállamok eltérő mennyiségű erőforrást szentelnek, illetve eltérő mértékű jelentőséget tulajdonítanak a végrehajtásnak. Ez nehézségeket okozhat az ilyen vállalatokat a bejegyzésük helye szerinti tagállamnak jelentő más tagállamok számára, mivel nem feltétlenül számíthatnak az érintett ország határozott támogatására. Emellett az „állandó székhely" követelményének végrehajtását szabályozó rendelkezések nem kellően hatékonyak[30]. Úgy tűnik tehát, hogy ezen a területen indokolt a határokon átnyúló fokozottabb együttműködés, valamint a vonatkozó rendelkezések szigorúbb végrehajtása.

### 4.2. 1072/2009/EK rendelet: végrehajtási problémák és nemzeti fejlemények

A végrehajtó hatóságok és az árufuvarozók egyaránt arról számolnak be, hogy eltérő módszereket alkalmaznak az 1072/2009/EK rendelet végrehajtására. Ezek a különbségek visszatarthatják az árufuvarozókat attól, hogy más országok belföldi piacain végezzenek tevékenységet. Az 1072/2009/EK rendelet fogalmainak pontosítására tett kísérletek[31] ellenére egyes rendelkezések végrehajtása továbbra is többféleképpen történik. Finnország például a több megállót magukban foglaló műveleteket (amikor az árufuvarozó egy szállítmány adott részét több célállomáson, például egyazon vállalat leányvállalatainál rakodja ki) több fuvarozási műveletnek tekinti, míg más országokban az ilyen műveletek egyetlen fuvarozási műveletnek számítanak. A dán és finn végrehajtó hatóságok előírják, hogy az árufuvarozóknak ellenőrzés esetén a helyszínen bemutatott szállítólevél formájában képesnek kell lenniük a kabotázsművelet bizonyítására. Mások bizonyos időt adnak az árufuvarozók számára, hogy a helyszínen rendelkezésre nem álló információkat beszerezzék, például abban az esetben, ha a szállítólevelet nem mellékelik a szállítmányhoz.

Ezenfelül egyes tagállamokban jellemző tendencia, hogy többnyire szabályozási eszközök és végrehajtási gyakorlatok révén korlátozzák azokat a feltételeket, amelyek mellett az árufuvarozók nemzetközi fuvarozási és kabotázsműveleteket végezhetnek. Erre példaként említhető, hogy a végrehajtó hatóságok hátrányosan megkülönböztetik a helyi vállalatok más tagállamban létesített leányvállalataihoz tartozó járműveket, illetve hogy az elsősorban külföldi árufuvarozók által szállított árutípusokra vonatkozóan korlátozó rendelkezéseket írnak elő. A hatóságok által eltűrt magánkezdeményezések szintén hozzájárulnak a külföldi járművezetők megbélyegzéséhez. Az egyik tagállamban a helyi járművezetők körében népszerűségre tett szert a külföldön nyilvántartásba vett tehergépjárművek nyomon követésére

---

29 The inspection activity within posting of workers in the road transport: a guide for control authorities. Final report of the TRANSPO project (A közúti szállítást végző munkavállalók kiküldetésének vizsgálatát célzó tevékenység: útmutató az ellenőrző hatóságok számára. Végleges jelentés a TRANSPO projektről), 2012. március, www.tagliacarne.it/download/229.html.

30 Az 1071/2009/EK rendelet 12. cikkének (2) bekezdése szerint: „2014. december 31-ig a tagállamoknak legalább ötévente ellenőrzést kell végezniük annak megvizsgálása érdekében, hogy a vállalkozások továbbra is teljesítik-e [a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának követelményeit]".

31 The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers. (Az 1072/2009/EK rendelet szerinti új kabotázsrendszer. Kérdések és válaszok.), Európai Bizottság, 2011. http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf.

szolgáló okostelefon-alkalmazás. Hosszú távon ezek a szabályozási és magánkezdeményezések azzal a veszéllyel járnak, hogy meggyengítik a szállítás területén elért belső piaci vívmányokat, különösen a piac határokon átnyúló szállítás előtti megnyitásából származó hatékonyságnövekedést.

Az ilyen gyakorlatok indokoltsága még inkább megkérdőjelezhető, ha figyelembe vesszük a kabotázsra vonatkozó rendelkezésekkel kapcsolatos dokumentált jogsértések alacsony számát. Noha léteznek a jogellenes kabotázsműveletekkel (tehát az 1072/2009/EK rendelet értelmében lehetséges három műveletet meghaladó, illetve nem nemzetközi fuvart követően vagy több mint hét nappal a nemzetközi fuvart követően végzett műveletekkel) kapcsolatos aggodalmak, a végrehajtó hatóságoknak általában nem sikerült igazolniuk ezeket az állításokat. A széles körű kabotázs-ellenőrzéseket végző tagállamokban alacsony volt a jogsértések aránya (Dánia esetében az összes ellenőrzött jármű 1,7 %-a[32]). A végrehajtó hatóságok gyakrabban találkoznak más olyan jogsértésekkel – például a vezetési idők be nem tartásával –, amelyek egyaránt érintik az árufuvarozók közötti versenyt és a biztonságot.

A fentiek alapján megállapítható, hogy az egyes tagállamokban eltérően fogják fel, értelmezik és alkalmazzák az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendeletet. Ennek következtében a fuvarozók a feltételek költséges és átláthatatlan egyvelegével szembesülnek, amelynek megszüntetése éppen a 2009. évi csomag célja volt.

### 4.3. A rendeletek felülvizsgálata a REFIT program keretében

Az uniós szabályozás célravezetőségéről szóló 2012. decemberi közleményében[33] a Bizottság bevezette a célravezető és hatásos szabályozás programot (REFIT), amelynek célja, hogy egyértelműbbé tegye az uniós jogot és csökkentse a szabályozási terheket. A közlemény nyomán végzett átvilágítás kiemelt feladatként határozta meg az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendelet felülvizsgálatát. A rendeletek egyszerűsítésével az ellenőrzést végző tisztviselők hatékonyabban és egységesebben hajthatnák végre azokat, és biztosítaná az árufuvarozók számára a rendeletek egységes értelmezését, valamint kiszámítható működési környezetet teremtene. A felülvizsgálat egyrészről a rendeletek vitatott fogalmait lenne hivatott pontosítani; elsősorban az állandó és tényleges székhelynek az 1071/2009/EK rendelet szerinti, valamint a kabotázsnak az 1072/2009/EK rendelet szerinti meghatározását. Ezenfelül tovább lehetne erősíteni az 1071/2009/EK rendelet végrehajtása terén a tagállamok között folytatott együttműködés lehetőségeit. Végül, a felülvizsgálat javíthatná a rendeletek végrehajtását. Az ellenőrzések gyakoriságára és részletes szabályaira vonatkozó további előíró rendelkezések hozzájárulnának a rendeletek végrehajtása terén fennálló különbségek orvosolásához. A végrehajtás hatékonyságát növelheti az új műszaki ellenőrzési lehetőségek, például az új generációs digitális menetíró készülékek szélesebb körű alkalmazása is.

---

[32] http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece, további információkért lásd: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm.

[33] Az uniós szabályozás célravezetősége, COM(2012) 746 final.

## 5. A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI ÁGAZAT SZOCIÁLIS DIMENZIÓJA

Az uniós jogi szabályozás általános és ágazati keretet is biztosít, amely szavatolni kívánja a közúti biztonságot, valamint megfelelő munkakörülményeket és torzulásmentes versenyt kíván teremteni a közúti árufuvarozási ágazatban. Ez a keret magában foglalja a vezetési időről és a pihenőidőről szóló 561/2006/EK rendeletet[34] és az utazó munkavállalók munkaidejéről szóló 2002/15/EK irányelvet[35]. Az említett szabályok megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében ezeket a rendelkezéseket az ellenőrzések minimális szintjére vonatkozó előírások (2006/22/EK irányelv[36]), valamint a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekre vonatkozó műszaki rendelkezések (3821/85/EGK rendelet[37]) egészítik ki. Az említett előírások nem megfelelő betartása kedvezőtlen következményekkel járhat. Ilyen többek között a közúti fuvarozást végző munkavállalók munkakörülményeinek romlása, a közúti biztonságot és a többi úthasználót érintő fokozott kockázatok, valamint a jogkövető vállalkozások hátrányos helyzetbe kerülése.

E rendelkezések végrehajtásának javítására további erőfeszítések történnek. Ide tartozik a tagállamoknak és az érdekelt feleknek szóló bizottsági iránymutatások és magyarázó feljegyzések kidolgozása[38]. Az iránymutatások azonban továbbra sem bírnak kötelező jogi erővel. Ennélfogva a Bizottság nem alkalmazhat szankciókat az azokat be nem tartó tagállamokkal szemben. Az iránymutatások kidolgozása nem egyszerű (a vezetési idő számítására vonatkozó „24 órás időszakról" szóló iránymutatásról több mint 4 éve folyik egyeztetés, ám a végleges szöveg máig nem készült el). Jelentős eltérést mutatnak azon tagállamok eddigi eredményei is, amelyek ténylegesen alkalmazzák az érintett bizottságon belül velük egyeztetésben kidolgozott iránymutatásokat.

További erőfeszítésekre kerül sor az érdekelt felekkel együttműködésben. Lezárult az országúti ellenőrzést végző tisztségviselőknek szóló közös képzési tanterveket létrehozó TRACE projekt[39]. 2011-ben a közlekedésről szóló fehér könyv[40] prioritásként határozta meg a színvonalas munkahelyek és a tisztességes munkakörülmények előmozdítását.

### 5.1. Munkakörülmények

A közúti árufuvarozási ágazaton belül nehezek a munkakörülmények, amit az ágazat alacsony vonzereje is tanúsít. Ennek oka többek között a közúti szállítási tevékenységek utazó jellege,

---

34 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, HL L 102., 2006.4.11., 1. o.

35 Az Európai Parlament és a Tanács 2002. március 11-i 2002/15/EK irányelve a közúti szállításban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről, HL L 80., 2002.3.23., 35. o.

36 Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 2006/22/EK irányelve a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, HL L 102., 2006.4.11., 35. o.

37 A Tanács 1985. december 20-i 3821/85/EGK rendelete a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, HL L 370., 1985.12.31., 8. o.

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm.

39 http://www.traceproject.eu.

40 Fehér könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144 végleges.

valamint az otthontól távol töltött hosszú időszakok. Az Európai Munkahelyi Biztonsági és Egészségvédelmi Ügynökség további kockázati tényezőként határozta meg többek között azt, hogy a járművezetők elszigetelten dolgoznak, a nagy munkaterhet eredményező „éppen időben” (just-in-time) szervezési gyakorlatokat és ügyféligényeket, a mások telephelyén végzett munkát, a távmegfigyelés és a bonyolult technológia fokozott alkalmazását, a munkahely kialakítását, a (higiéniás, élelmezési és egészségügyi) létesítményekhez és szolgáltatásokhoz való hozzáférést, a fertőző betegségek, az erőszak és a támadások kockázatát, a hosszan tartó ülőmunkát és rezgésnek való kitettséget, a be- és kirakodás során felmerülő balesetveszélyt, valamint a közúti közlekedésben végzett munkából fakadó közútbiztonsági kockázatokat[41]. Ugyanez a jelentés az ágazatot jellemző nem szokványos időbeosztást is olyan tényezőként említi, amely kedvezőtlen egészségügyi hatásokkal bírhat. Összességében azonban a nehéz tehergépjárműveket érintő balesetek száma csökken, és ezzel egyidejűleg javul a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó rendelkezések betartása[42].

A logisztikai ágazatban rendelkezésre álló új műszaki lehetőségeknek köszönhetően kialakult „éppen időben” (just-in-time) szervezési gyakorlatok elterjedése ahhoz vezetett, hogy a járművezetők számára nagy terhet jelent a szállítási határidők betartása. Megfigyelések szerint a jelenlegi gazdasági válság során nőtt a közúti fuvarozókra nehezedő nyomás, és az érdekelt felek úgy vélik, hogy ez a különböző jogellenes gyakorlatokkal, például a vezetési idők túllépésével, a közúti biztonságot veszélyeztető teljesítményalapú díjazással vagy a színlelt önfoglalkoztatással áll összefüggésben[43]. Az érdekelt felek által további jogalkotási intézkedést igénylőként meghatározott főbb szociális problémák a 2. táblázatban láthatók.

| **A probléma megnevezése** | **A fontosság mértéke** |
|---|---|
| Szociális dömpinget eredményező jogellenes/tisztességtelen foglalkoztatási formák (pl. „postafiók-vállalatok”) | ***** |
| A végrehajtás és az ellenőrzések hiánya | ***** |
| Az EU-27 tagállamokon belüli szociális harmonizáció megvalósítása messze nem teljes | **** |
| Jogellenes kabotázsműveletek | **** |
| A pihenő- és célzott létesítmények minősége | *** |
| Vezetési idő és pihenőidő | ** |

**2. táblázat Az érdekelt felek által a közúti árufuvarozási ágazaton belüli munkakörülmények tekintetében további jogalkotási intézkedést igénylőként meghatározott problémák. Forrás: Social and Working Conditions of Road Transport**

41 OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — An overview (Munkahelyi biztonság és egészségvédelem számokban: Munkahelyi biztonság és egészségvédelem a közlekedési ágazatban – áttekintés), Európai Munkahelyi Biztonsági és Egészségvédelmi Ügynökség, 2011.

42 Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector (A hivatásos közúti fuvarozási ágazatra vonatkozó uniós szociális jogszabályok végrehajtásának áttekintése és értékelése), Európai Parlament, 2012.

43 Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers (A közúti árufuvarozók szociális és munkakörülményei), Európai Parlament, 2013.

**Hauliers (A közúti árufuvarozók szociális és munkakörülményei), Európai Parlament, 2013.**

Az érdekeltek által kiemelt, a 2. táblázatban szereplő problémák szorosan összefüggnek az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendelet végrehajtásával, annak ellenére is, hogy a végrehajtás a tagállamok hatáskörébe tartozik. E rendelkezések elégtelen végrehajtásának oka, hogy a két rendelet nem tartalmaz kötelező rendelkezéseket az ellenőrzések számára és gyakoriságára vonatkozóan. E rendelkezések hiánya a Bizottság számára is megnehezíti a rendeletek végrehajtásának nyomon követését. Ez utóbbit ezért kötelező erejű végrehajtási rendelkezések bevezetésével javítani kell.

A vezetési idő és a pihenőidő kérdése továbbra is aggodalomra ad okot. Közelmúltbeli értékelésekből az derül ki, hogy a vonatkozó jogszabálynak való megfelelés javul[44], a tagállami végrehajtási gyakorlatok között azonban továbbra is vannak eltérések[45]. A közúti vagy a vállalatok telephelyén végzett ellenőrzések aránya az ellenőrzött munkanapok hányadához hasonlóan eltérő. Ez egyaránt tükrözi a tagállamok által a végrehajtásra szánt erőforrások eltérő mennyiségét, valamint a szállítási piacok közötti különbségeket (míg a többnyire nagyvállalkozások túlsúlyával jellemezhető tagállamokban a telephelyen végzett ellenőrzések hatékonyak, a kisvállalkozások túlsúlyával jellemzett piacokon hatékonyabbak lehetnek a közúti ellenőrzések).

Az újabb kutatások arra is rávilágítanak, hogy a szociális biztonsági versenyhez kapcsolódó kockázatok a termelékenység alapján kiigazított munkaerőköltségek kiegyenlítődésének és több munkaügyi előírás összehangolásának köszönhetően alacsonyak. Mindemellett nincs arra utaló jel, hogy az alacsonyabb költségbázisú tagállamok kevésbé hatékonyan hajtják végre a szociális és munkaügyi jogszabályokat. Ennélfogva nincs arra utaló bizonyíték, hogy a munkaügyi jogszabályok be nem tartása versenyelőnyhöz juttatná őket.[46] Mindazonáltal további átfogó erőfeszítéseket kell tenni a közúti szállítási ágazaton belüli ágazatközi szociális jogszabályok végrehajtásának javítására.

## 5.2. Felkészülés a változásra

A közúti árufuvarozási ágazatban már jelenleg is számos jelentős hosszú távú változás érvényesül; ezek közül az első a folytonos járművezető-hiány. A közúti árufuvarozásban dolgozók idősödő csoportot alkotnak, amit jól szemléltet, hogy az elkövetkező 10–15 évben csak Németországban várhatóan 250 000 járművezető vonul majd nyugdíjba[47]. Ez a tendencia

---

44 Report on the implementation in 2009-2010 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities (Jelentés a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK rendelet, valamint a közúti szállításban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelv 2009–2010. évi végrehajtásáról), SWD(2012) 270 final.

45 Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector (A hivatásos közúti fuvarozási ágazatra vonatkozó uniós szociális jogszabályok végrehajtásának áttekintése és értékelése), Európai Parlament, 2012.

46 Social Competition in the EU: Myths and Realities (Szociális verseny az Európai Unióban: tévhitek és a valóság), Notre Europe – Jacques Delors Intézet, 2013.

47 ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Stuttgart, 2012.

a szakképzett járművezetők hiányával együtt – amelyet már a gazdasági válság előtt is felismertek – erőteljesen befolyásolja majd a közúti árufuvarozási vállalatok munkaerő-felvételi lehetőségeit. E hiány eredményei egyes tagállamokban már ma is érezhetők; Lettországban például – egyelőre csak kis számban – harmadik országból toboroznak járművezetőket.

Az Európai Munkahelyi Biztonsági és Egészségvédelmi Ügynökség kiemeli a szállításban dolgozó munkavállalók munkaköri feladatainak változó jellegét. A technológia fokozott használata a nemzetközi fuvarozás egyik meghatározó tényezője. A fedélzeti számítógépek, az új generációs digitális menetíró készülékek és más telematikai készülékek egyre nagyobb szerepet játszanak a forgalmi mozgások megszervezésében és az alkalmazandó jogszabályoknak való megfelelés ellenőrzésében. Egyéb műszaki fejlesztések (új meghajtórendszerek, automatikus autópálya-rendszerek) szintén megváltoztatják a járművezetők munkaköri feladatait. A járművezetők átlagéletkorának növekedésével együtt ez új képzési igényekhez vezet a járművezetők vonatkozásában. Míg az egész életen át tartó tanulást prioritásnak kell tekinteni, egyúttal a tanuló járművezetőknek szóló tantervet is módosítani kell.

A Bizottság folytatja az ilyen változásokra való felkészülés céljából a tagállamokkal és az érdekelt felekkel folytatott párbeszédet. A szociális ágazati párbeszéddel foglalkozó bizottság szolgál a felmerülő kihívások proaktív kezelésének eszközeként. Üdvözlendő lenne, ha a szociális partnerek megosztanák a Bizottsággal a közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyv 8. kezdeményezésében említettek szerint a közúti fuvarozást végző utazó munkavállalókra vonatkozó szociális jogszabályok elfogadását célzó észrevételeiket és javaslataikat. Amint azt a Bizottság az „Integrált iparpolitika a globalizáció korában – A versenyképesség és fenntarthatóság középpontba állítása” című közleményében[48] hangsúlyozta, a munkaerő-piaci kihívások szociális párbeszéd keretében történő kezelése a versenyképes és hatékony iparpolitika kulcseleme. A járművezetők várható hiányával összefüggésben ösztönözni kell a járműkihasználtság javítását célzó intézkedéseket (pl. a szállítmányok összevonásának előmozdítása, áruelosztás-tervezés). A piacnyitás, amely valószínűsíthetően hozzájárulna a járművek hatékonyabb kihasználásához, szintén elősegítheti e hiány orvosolását.

## 6. EGYÉB SZABÁLYOZÁSI FEJLEMÉNYEK

Az 1072/2009/EK rendelet elfogadását követően az uniós jogalkotó a lentebb ismertetett lépéseket tette a közúti árufuvarozás belső piacának kiegészítő jogalkotási intézkedések elfogadása révén történő további harmonizációja érdekében. A piacnyitással összefüggésben ezek a fejlemények hozzájárulnak az uniós árufuvarozókat érintő piaci feltételek összehangolásához.

### 6.1. Úthasználati díjak

A 2006/38/EK irányelvvel módosított 1999/62/EK irányelvet a 2011/76/EU irányelv tovább módosította. Ez az irányelv közös keretet hoz létre a tagállamok számára, amely bizonyos

[48] COM(2010) 614 végleges.

infrastruktúrák használata tekintetében távolságfüggő úthasználati díjakat és időalapú használati díjakat (matricákat) ír elő a (3,5 tonnánál nagyobb tömegű) nehéz tehergépjárművekre vonatkozóan. A 2011. évi módosítás olyan elemeket vezetett be az irányelvbe, amelyek jobban igazodnak a „szennyező fizet” elvéhez – ilyenek például a tagállamok számára arra biztosított lehetőségek, hogy díjakat szabjanak meg az árufuvarozók számára a járművük levegőminőségre vagy zajszintekre gyakorolt hatása miatt. Noha még egy tagállam sem kezdte meg a külső költségek internalizálását, egyre többen alkalmazzák az infrastruktúradíjak valamely formáját:

- Működő matricarendszerek: Bulgária, Románia, Magyarország és Litvánia nemzeti tehergépjárműmatrica-rendszert működtet. Az Egyesült Királyság 2014. április 1-jétől vezeti be a matricát. Svédország, Dánia, Hollandia, Belgium és Luxemburg „Eurovignette” néven közös rendszert üzemeltet.

- Fejlesztés alatt álló matricarendszerek: Lettország.

- Működő hálózati szintű elektronikus útdíjszedési rendszerek: Németország, Ausztria, Cseh Köztársaság, Magyarország, Szlovákia, Lengyelország és Portugália.

- Fejlesztés alatt álló hálózati szintű elektronikus útdíjszedési rendszerek: Dánia, Belgium és Franciaország. Franciaország csak a meglévő, jelenleg díjmentesen használható, állami tulajdonú autópályákon és országutakon alkalmazza majd a díjakat, az autópálya-koncessziók esetében megtartja a jelenlegi fizikai korlátokkal (sorompókkal) működő díjszedési rendszert.

- Fizikai korlátokkal felszerelt útdíjszedési rendszerek: idetartozik Írország, Franciaország, Spanyolország, Olaszország, Szlovénia és Görögország. Noha néhány útszakaszon más országokban is léteznek manuális útdíjszedési rendszerek, ezek mértéke elhanyagolható. Hálózatuk egy részén Lengyelország és Portugália is rendelkezik fizikai korlátokkal felszerelt útdíjszedési rendszerekkel, mivel azonban itt a hálózati szinten működő elektronikus útdíjszedési rendszer az elsődleges, ebbe a csoportba soroltuk őket.

- Nincs útdíjszedési rendszer: Lettország, Finnország, Észtország, Málta és Ciprus.

Emellett zajlik az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás (EETS) széles körű bevezetésére irányuló munka. Az EETS átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokat a 2004/52/EK irányelv[49] tartalmazza, az EETS műszaki elemeit meghatározó 2009/750/EK bizottsági határozat[50] pedig 2009 októberében lépett hatályba. Jelenleg az erőfeszítések középpontjában a regionális elektronikus útdíjszedési szolgáltatások állnak, amelyek további lépést jelentenek az uniós szintű lefedettség felé.

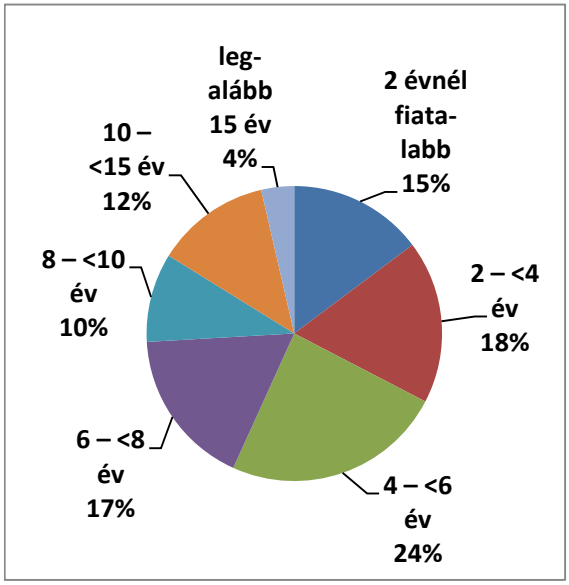
---

[49] Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/52/EK irányelve a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról, HL L 166., 2004.4.30., 124. o.

[50] A Bizottság 2009. október 6-i 2009/750/EK határozata az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás és műszaki elemei meghatározásáról, HL L 268., 2009.10.9, 11–29. o.

## 6.2. A járművekre vonatkozó előírások

Az uniós árufuvarozók által használt járművekre alkalmazandó kritériumok az 1072/2009/EK rendelet elfogadása óta jelentősen megváltoztak. Az Euro VI kibocsátási szabvány 2013. januári hatálybalépése nyomán (az Euro V kibocsátási szabványok 2008. évi hatálybalépése után) az EU-15 tagállamokban és a járművek átlagosan magasabb életkorával jellemzett EU-12 országokban egyaránt felgyorsult a járműflották megújulása[51]. Általánosságban a korszerűbb járműveket a belföldi árufuvarozással szemben inkább a nemzetközi közúti árufuvarozásban használják, részben az ilyen járművekre alkalmazott alacsonyabb útdíjak és azok alacsonyabb üzemanyag-fogyasztása, egyúttal azonban amiatt is, hogy rendszeresen cserélni kell őket, mivel hamar magas futásteljesítményt érnek el.




**12. ábra: Az EU-27 országokbeli árufuvarozók által használt nehéz tehergépjárművek életkorának megoszlása 2012-ben (az összes járműkilométeren belüli arány, %). Forrás: Eurostat, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság.**

Az Euro szabványok elfogadásán túl a nehéz tehergépjárművekre és azok pótkocsijaira vonatkozó, 2012-ben hatályba lépett harmonizált európai típus-jóváhagyási előírások[52] tovább erősítik a járművekre vonatkozó előírások harmonizálását.

## 6.3. Közúti közlekedésbiztonság

Az uniós biztonsági statisztikák, ezen belül a nehéz tehergépjárművek adatai folyamatosan javulnak, és a közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó új rendelkezések 2009. évi elfogadása óta nem történt visszaesés. Amint az az alábbi táblázatban látható, a

---

51 Az EU-15 országbeli árufuvarozók által megtett összes járműkilométer átlagosan felét legfeljebb 5 éves járművekkel teszik meg. Ez az arány az EU12 árufuvarozók esetében közel egyharmad (32 %). A nemzetközi fuvarozási műveletek során használt flotta rendszerint jóval fiatalabb, mint a belföldi fuvarozási műveletekben használt járművek. A nemzetközi fuvarozásban használt járművek átlagéletkora nem tér el jelentősen tagállamról tagállamra.

52 A Bizottság 2012. december 12-i 1230/2012/EU rendelete a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és azok pótkocsijainak tömegével és méreteivel kapcsolatos típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, HL L 353., 2012.12.12., 31–79. o.

nehéz tehergépjárműveket (NTGJ) érintő és halált okozó balesetek száma közel valamennyi érintett tagállamban csökkent.

| | 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | Változás 2008 és 2010 között (NTGJ) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NTGJ | Össze-sen | NTGJ / összes (%) | NTGJ | Össze sen | NTGJ / összes (%) | NT GJ | Össze sen | NTGJ / összes (%) | |
| Belgium | 122 | 944 | 13 % | 117 | 944 | 12 % | 111 | 840 | 13 % | -9,0 % |
| Cseh Köztársaság | 169 | 1076 | 16 % | 163 | 901 | 18 % | 175 | 802 | 22 % | +3,6 % |
| Dánia | 62 | 406 | 15 % | 35 | 303 | 12 % | 36 | 255 | 14 % | -41,9 % |
| Németország | 625 | 4477 | 14 % | 536 | 4152 | 13 % | 534 | 3648 | 15 % | -14,6 % |
| Írország | 44 | 280 | 16 % | 22 | 238 | 9 % | 13 | 212 | 6 % | -70,4 % |
| Görögország | 138 | 1553 | 9 % | 113 | 1456 | 8 % | 127 | 1258 | 10 % | -8,0 % |
| Spanyolország | 452 | 3099 | 15 % | 353 | 2714 | 13 % | 333 | 2479 | 13 % | -26,3 % |
| Franciaország | 596 | 4275 | 14 % | 502 | 4273 | 12 % | 552 | 3992 | 14 % | -7,4 % |
| Olaszország | 977 | 4725 | 21 % | 785 | 4237 | 19 % | 835 | 4090 | 20 % | -14,5 % |
| Luxemburg | 2 | 35 | 6 % | 2 | 48 | 4 % | 9 | 32 | 28 % | +350,0 % |
| Hollandia | 107 | 677 | 16 % | 95 | 644 | 15 % | | | | |
| Ausztria | 107 | 679 | 16 % | 81 | 633 | 13 % | 97 | 552 | 18 % | -9,3 % |
| Lengyelország | 1,155 | 5437 | 21 % | 952 | 4572 | 21 % | 947 | 3908 | 24 % | -18,0 % |
| Portugália | 112 | 885 | 13 % | 120 | 840 | 14 % | 95 | 937 | 10 % | -15,2 % |
| Románia | 292 | 3061 | 10 % | 252 | 2796 | 9 % | 191 | 2377 | 8 % | -34,6 % |
| Szlovénia | 7 | 214 | 3 % | 12 | 171 | 7 % | 7 | 138 | 5 % | 0,0 % |
| Finnország | 106 | 344 | 31 % | 70 | 279 | 25 % | 92 | 272 | 34 % | -13,2 % |
| Svédország | 72 | 397 | 18 % | 45 | 358 | 13 % | | | | |
| Egyesült Királyság | 380 | 2645 | 14 % | 287 | 2337 | 12 % | 282 | 1965 | 14 % | -25,8 % |

**3. táblázat: Nehéz tehergépjárművet érintő halálos balesetek száma tagállamok szerint (2008–2010) Forrás: Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses, European Road Safety Observatory (Közlekedésbiztonsági alapadatok 2012, Nehéz**

**tehergépjárművek és autóbuszok, Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont).**[53]

Ez a csökkenés részben az áruforgalom 2008 és 2010 közötti mérséklődésének (-7 %) tudható be. Ugyanakkor a nehéz tehergépjárműveket érintő balesetek arányának csökkenéséhez feltehetően más tényezők – például a járművek műszaki fejlesztései és a közlekedési szabályok hatékonyabb végrehajtása – is hozzájárultak. Ebben a tekintetben figyelemre méltó kezdeményezés az egyes közlekedési jogsértésekkel kapcsolatos végrehajtás terén folytatott hatékonyabb együttműködésre vonatkozó szabályok[54] elfogadása. A 2013. november 7-én lezárult átültetési időszakot követően a szabályozás teljes körű hatása várhatóan az elkövetkező hónapokban érvényesül majd.

Ez a tendencia feltehetően folytatódni fog, mivel a jogalkotási folyamatban jelenleg számos olyan javaslat várakozik, amelyek elfogadásuk esetén elősegítik majd a meglévő járművek megfelelőbb karbantartását[55] és a sérülékeny úthasználók számára biztonságosabb járművek forgalomba hozatalát[56].

### 6.4. Üzemanyagadók

Az energiatermékek, ezen belül a kereskedelmi üzemanyagok az energiatermékek és a villamos energia adóztatásáról szóló, fent említett 2003/96/EK irányelv hatálya alá tartoznak. Ez az irányelv többek között meghatározza az üzemanyagokra vonatkozó minimum jövedékiadó-mértékeket. A Bizottság 2011. április 13-án javaslatot fogadott el az irányelv felülvizsgálatára vonatkozóan[57]. Elfogadása esetén a javaslat összehangolja az energiaadóval kapcsolatos politikákat, hogy azok tükrözzék az üzemanyagok és más energiatermékek környezeti hatását, további ösztönzőt teremtve ezáltal az árufuvarozók számára a környezetbarátabb járművek használatára.

## 7. KÖVETKEZTETÉSEK

### 7.1. Piaci viszonyok

Az 1072/2009/EK rendelet elfogadása óta a közúti árufuvarozási piacot érintő legfőbb fejlemények olyan átfogó tendenciákat foglalnak magukban, mint a gazdasági válság és az Unió egymást követő bővítései. Noha az ágazat a gazdasági válságot követően a jelek szerint 2011-ig lassan erősödött, a szállítási mennyiségek a gazdaság többi szegmensében

---

53 Egyes tagállamok nem nyújtottak be összehasonlítható adatokat, ezért nem szerepelnek a táblázatban. Ezek a következők: Bulgária, Magyarország, Észtország, Lettország, Litvánia, Szlovákia, Málta és Ciprus. Svédország és Hollandia 2010-re vonatkozóan nem szolgáltatott adatokat.

54 Az Európai Parlament és a Tanács 2011. október 25-i 2011/82/EU irányelve a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről, HL L 288., 2011.11.5., 1–15. o.

55 Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, COM(2012) 380 final.

56 Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról, COM(2013) 195 final.

57 Javaslat – A Tanács irányelve az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló 2003/96/EK irányelv módosításáról, COM(2011) 169/3.

bekövetkezett fejleményeket követően azóta ismét visszaestek. A gazdasági válságot megelőzően már meglévő más fontos tendenciák továbbra is jelentős szerepet játszanak a forgalmi mozgások meghatározásában; ilyen például a szállítmányozók és a külső logisztikai szolgáltatók egyre erősödő szerepe a szállítmányok összevonása és az árufuvarozókkal kialakított szerződéses kapcsolatok terén.

A 2009. évi közúti csomag elfogadása hozzájárult ahhoz, hogy az árufuvarozók és a végrehajtásért felelős szervek a szakmához és a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó közös előírásokra és kritériumokra támaszkodhassanak. Az 1072/2009/EK rendelet egyes rendelkezéseinek alkalmazása azonban nehézkes, ami különösen igaz a közúti árufuvarozási vállalkozások állandó székhelyére és a kabotázsra vonatkozó rendelkezésekre. Mindemellett ismét megjelent a különféle nemzeti jogszabályok egyvelege, amelynek a 2009. évi átdolgozás véget kívánt vetni, és ez hátrányos következményekkel jár a közúti szállítás belső piaca számára.

Végül, az ágazatnak a jövőben számos kihívással kell szembenéznie. Ezek leküzdéséhez javítania kell hatékonyságán. A válság enyhítette a járművezetők hiányának problémáját, a jelenség azonban – elsősorban a speciális járműveken dolgozó járművezetők esetében – továbbra is aggodalomra ad okot. A jövőben emiatt új járművezetőkre és képesítésekre lesz szükség, többek között az idősödő munkaerőn belül is. Ezenfelül a közúti árufuvarozási ágazaton belül továbbra is nehezek a munkakörülmények, míg a szerződéses viszonyokat továbbra is az önálló vállalkozók magas aránya jellemzi. Az igénybe vehető járművezetők számának csökkenése miatt a vállalatoknak a munkavállalóik hatékonyabb alkalmazása érdekében csökkenteniük kell az üresjáratokat. A közúti árufuvarozási ágazat hatékonyságának javulása erősíteni fogja az uniós gazdaság egészének versenyképességét.

### 7.2. A piaci mutatók kiegyenlítődése

A gazdaság többi részéhez hasonlóan az uniós tagállamok a közúti árufuvarozási ágazaton belül is eltérő költségszerkezetekkel rendelkeznek. Noha a költségkülönbségek valószínűleg nem fognak teljesen megszűnni, az eltérés mértéke fokozatosan csökken. A nemzetközi szállításban részt vevő fuvarozóknak az útdíjakhoz és az üzemanyagköltségekhez hasonló költségeket kell fedezniük, amelyeket a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamtól függetlenül alkalmaznak az utakat használókra. Mindemellett a járművezetők hagyományosan magasabb díjazású nemzetközi szállítási műveletekben való részvétele nyomán a bérek – különösen az Unióhoz 2004-ben és 2007-ben csatlakozó tagállamokban – megemelkedtek. A költségszintek fokozatos közeledésének köszönhetően az árufuvarozóknak a hatékonyság és a szolgáltatás minősége terén kell felvenniük a versenyt egymással, ami az uniós gazdaság egészében kedvez a szállítást igénybe vevőknek. Ugyanakkor nem tartozik az Unió hatáskörébe, és az egységes piacnak sem célja, hogy a költségeket kiegyenlítse.

Sor került olyan jogalkotási változásokra is, amelyek a közúti árufuvarozási ágazat keretfeltételeinek további harmonizációját eredményezik. Ide értendő az útdíjszedési rendszerek fokozódó használata, a közúti fuvarozást végző járművek további műszaki harmonizációja és fokozott biztonsága, valamint a közlekedési jogsértések kezelése terén az

uniós tagállamok között folyó megerősített együttműködés. Ezek a fejlemények csökkentik az elsősorban a további piacnyitás nyomán bekövetkező megnövekedett versenynyomás miatt esetlegesen felmerülő közútbiztonsági kockázatokat.

Indokolt a közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezések végrehajtása terén végzett további harmonizáció, a végrehajtás ugyanis továbbra is eltér az egyes tagállamokban. A jelek szerint különösen az 1072/2009/EK rendeletben foglalt, kabotázsra vonatkozó, valamint az 1071/2009/EK rendeletben megfogalmazott, az állandó és tényleges székhelyre vonatkozó rendelkezések alkalmazása nem kellően egységes. Emiatt az árufuvarozók nem egyenlő feltételek mellett végzik munkájukat, ami nehézséget teremt az e szabályok alkalmazásáért felelős végrehajtó hatóságok számára. A fenti hiányosságok orvosolása elő fogja segíteni a versenyt és a munkakörülményeket kedvezőtlenül érintő jogellenes külföldi nyilvántartásba vétel gyakorlatának megfékezését.

### 7.3. Következő lépések

A fenti következtetések alapján megállapítható, hogy mérlegelni kell az uniós közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezések pontosítását célzó további reformot. A piaci hozzáférési szabályok egységes alkalmazását biztosító, kiegyensúlyozott reform egyértelművé tenné a tagállamok és az ágazat által különféleképpen értelmezett és alkalmazott jogi rendelkezéseket. A pontosabb szabályok megteremtenék a jogkövető magatartás általános kultúrájának alapját, és (mind adózási, mind szociális területen) csökkentenék a csalás lehetőségét. Ez az egységes európai közlekedési térségtől elvárt egységes végrehajtás javításának elengedhetetlen feltétele. Az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendelet REFIT program keretében történő tervezett felülvizsgálata az ebbe az irányba tett első lépést jelenti majd.

Megfelelő végrehajtási intézkedések alapján indokoltnak látszik a piachoz való hozzáférés terén ma is létező egyes idejétmúlt korlátozásokat is fokozatosan felülvizsgálni. A kabotázs végzésének feltételei szűkítik az uniós árufuvarozók számára nyitott piacokat, mivel az összes közúti fuvarszállítmány mintegy kétharmadát a belföldi piacokon fuvarozzák. E korlátozások fokozatos felszámolása elősegítheti a bonyolult és nehezen értelmezhető hatályos szabályok nyomán keletkező adminisztratív terhek csökkentését. Emellett lehetővé tenné a fuvarozási kereslet és kínálat hatékonyabb összehangolását. Amint az a kutatásokból kiderült, a kabotázsra vonatkozó korlátozások enyhítése hozzájárulhatna egy gazdaságosabb és erőforrás-hatékonyabb közúti szállítási ágazat kialakulásához, mivel csökkenthetné az üresjáratokat, és elősegítené a szektor gazdasági hatékonyságát és kedvezőbb üzemanyag-felhasználását. Mindezt más kezdeményezések, például a nehéz tehergépjárművek üzemanyag-fogyasztásának és $CO_2$-kibocsátásának csökkentésére irányuló stratégiát tartalmazó, kidolgozás alatt álló közlemény hatásai is ki fogják egészíteni.

A gazdasági és szociális szempontok egyidejű érvényesülésének biztosítása érdekében a szakma vonzerejének helyreállítását és a járművezetők munkakörülményeinek javítását célzó intézkedéseket kell kidolgozni. Ilyenek például a végrehajtásra, az ellenőrzésre, valamint az adó- és a szociális csalás visszaszorítására vonatkozó intézkedések, illetve a képzés

színvonalának és a készségek szintjének javítása. Ez egyúttal a gazdaság egészének is javára válna, és növelné a szakma vonzerejét. Az ágazat számára biztosított magasan képzett és elegendő számban rendelkezésre álló munkaerő a várható járművezető-hiány megoldását is megkönnyítené. Mindemellett a munka eredményeként további javulást kell elérni az uniós szociális rendelkezéseknek, többek között a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó rendelkezéseknek a közúti fuvarozás terén történő végrehajtásában.

Amennyiben az ebben a jelentésben említett hatályos és tervezett eszközök és intézkedések személyes adatok feldolgozását foglalják magukban, ezt a személyes adatok védelméről szóló 95/46/EK irányelvvel[58] és az azt végrehajtó nemzeti rendelkezésekkel összhangban kell elvégezni.

Amint azt Barroso elnök az Unió helyzetéről tartott, 2013. szeptember 11-i beszédében megfogalmazta: *„Az egységes árupiac jól működik, ennek mindannyian látjuk gazdasági előnyeit. A képletet ki kell terjesztenünk a többi területre is: a mobilitásra, a távközlésre, az energiaiparra, a pénzügyi piacra és az e-kereskedelemre, hogy csak néhányat említsek. Meg kell szüntetnünk a dinamikus vállalkozások és az emberek előtt álló akadályokat. Be kell fejeznünk Európa összekötését.”*

[58] Az Európai Parlament és a Tanács 1995. október 24-i 95/46/EK irányelve a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, HL L 281., 1995.11.23., 31. o.