



Brüsszel, 2014.11.21.
COM(2014) 709 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A közúti fuvarozásra 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 2011–2012 közötti végrehajtásáról

(a közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok végrehajtásáról szóló 27. bizottsági jelentés)

{SWD(2014) 342 final}

I. Bevezetés

E jelentés célja annak felülvizsgálata, hogy a tagállamok miként hajtották végre a közúti szállításban alkalmazandó szociális szabályok megállapításáról és azok végrehajtásáról szóló négy, egymáshoz kapcsolódó jogszabályt. E négy jogszabály a következő: az 561/2006/EK rendelet¹, amely megállapítja a hivatásos járművezetők vezetési idejére, szüneteire és pihenőidejére vonatkozó szabályokat; a 2006/22/EK irányelv², amely meghatározza az e szabályok végrehajtására vonatkozó minimumkövetelményeket; a Tanács 3821/85/EGK rendelete³ a menetíró készülékekről, azaz a szociális szabályok járművezetők általi betartásának ellenőrzését biztosító alapvető eszközökről, valamint a 2002/15/EK irányelv⁴, amely a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezése tekintetében kiegészítő rendelkezéseket vezet be (a továbbiakban: a közúti fuvarozók munkaidejének szervezéséről szóló irányelv).

Az 561/2006/EK rendelet 17. cikke előírja a tagállamok számára, hogy két évente a Bizottság rendelkezésére bocsássák az ahhoz szükséges információkat, hogy a Bizottság jelentést készíthessen az említett rendelet alkalmazásáról és a kérdéses területeken elért fejlődésről. A 2002/15/EK irányelv 13. cikkének rendelkezései szerint a tagállamok jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az említett irányelvnek a végrehajtásáról, a jelentésben feltüntetve a szociális partnerek álláspontját. A 2002/15/EK irányelvben és az 561/2006/EK rendeletben előírt jelentések egyetlen dokumentumba foglalva is benyújthatók, mivel a két jogszabály ugyanazt a két éves jelentéstételi időszakot határozza meg, és kiegészítő szabályokat állapít meg a hivatásos gépjárművezetőkre vonatkozóan.

Ez a 2011–2012 közötti időszakra vonatkozó jelentés elsősorban a nemzeti jelentésekre támaszkodik, amelyek benyújtásának határideje 2013. szeptember 30. volt. E jelentés célja, hogy áttekintést nyújtson az említett jogszabályok tagállamok általi végrehajtásáról, és hogy rámutasson a hatályos szabályok végrehajtása és alkalmazása terén fennálló fő kihívásokra. A

¹ 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.).

² 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., 36. o.).

³ A Tanács 1985. december 20-i 3821/85/EGK rendelete a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről (HL L 370., 1985.12.31., 8. o.), hatályon kívül helyezte az Európai Parlament és a Tanács 2014. február 4-i 165/2014/EU rendelete 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.).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. március 11-i 2002/15/EK irányelve a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

jelentés mennyiségi és minőségi adatokat egyaránt tartalmaz a közutakon és a vállalatok telephelyein végrehajtott ellenőrzésekről, az észlelt jogsértésekről, valamint a közúti fuvarozók munkaidejének szervezéséről szóló irányelv végrehajtásáról. A Bizottság jelentéséhez bizottsági szolgálati munkadokumentum is társul, amely a szankciókra és a tagállami együttműködésre vonatkozó kiegészítő információkat, a végrehajtó hatóságok észrevételeit és részletes statisztikai adatokat tartalmaz.

A jelentés négy részből áll, amelyek a szociális jogszabályok végrehajtásának különböző aspektusaival foglalkoznak. Az I. szakasz a benyújtott nemzeti adatok tekintetében a minőségre és a határidők betartására tér ki. A II. szakasz átfogóan elemzi az ellenőrzésekre és jogsértésekre vonatkozó, mennyiségi szempontú nemzeti adatokat, míg a III. szakasz áttekintést nyújt a 2002/15/EK irányelv tagállamok általi végrehajtásáról. Végezetül a IV. szakasz a fő következtetéseket mutatja be.

A jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum bemutatja a közúti közlekedésre vonatkozó szociális jogszabályok célkitűzéseit és fő rendelkezéseit, valamint az ellenőrzések eredményeivel kapcsolatos egyéb szempontokat és részletes statisztikai adatokat.

Az adatok benyújtása

A 2002/15/EK irányelv és az 561/2006/EK rendelet rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló nemzeti jelentéseket a 2009/810/EK bizottsági határozatban⁵ meghatározott formanyomtatvány útján kell benyújtani. A formanyomtatvány összefoglalja az említett két jogszabályban foglalt jelentéstételi követelményeket, és interaktív jelentéstételi formátumának köszönhetően biztosítja a mennyiségi és minőségi adatok összegyűjtését, amelyek e jelentés gerincét adják.

A Bizottság megjegyzi, hogy a tagállamok a korábbi évek jelentéseihez képest jobb minőségű jelentéseket készítettek, és pontosabban betartották azok benyújtási határidejét; a Bizottság arra biztatja a tagállamokat, hogy a továbbiakban így járjanak el. Ez különösen vonatkozik az 561/2006/EK rendelet végrehajtásával kapcsolatos adatokra. Az adatok benyújtásával kapcsolatban részletes leírást tartalmaz az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum (a továbbiakban: kísérő dokumentum).

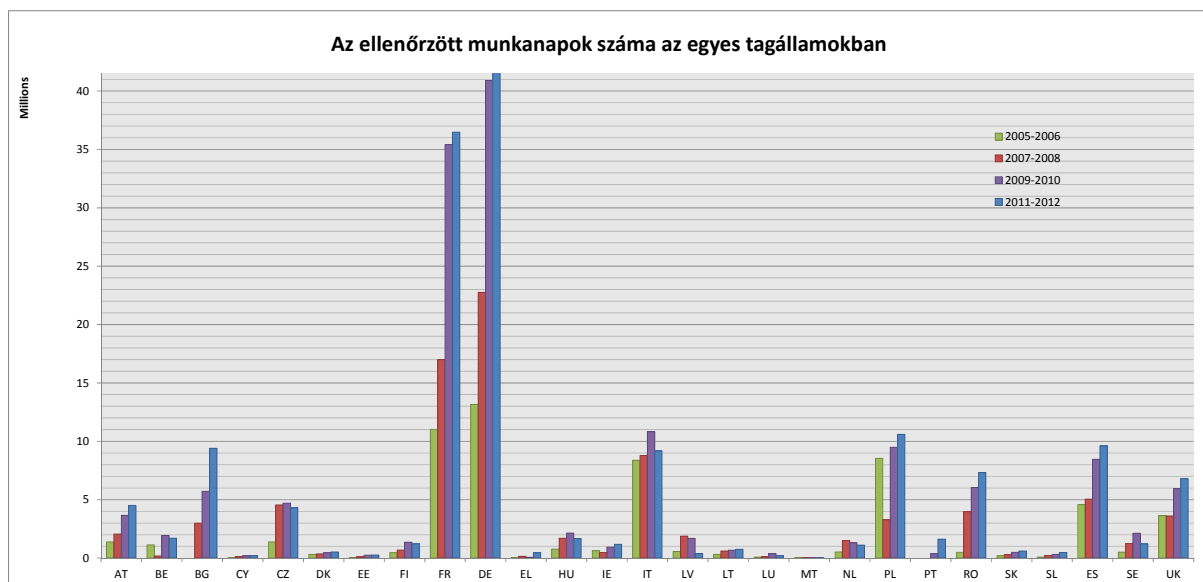
II. Az 561/2006/EK rendelet végrehajtására vonatkozó adatok elemzése

1. Ellenőrzések

A 2006/22/EK irányelv 2. cikke alapján 2011-ben és 2012-ben az ellenőrzéseknek az 561/2006/EK rendelet és a 3821/85/EGK rendelet alkalmazási körébe tartozó járművek vezetői összes munkanapjának legalább 3 %-ára ki kell terjedniük⁶.

⁵ A Bizottság 2008. szeptember 22-i 2009/810/EK határozata az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkében említett egységes formanyomtatvány meghatározásáról (HL L 289., 2009.11.5., 9. o.).

⁶ A minimumarány minden tagállam esetében külön-külön kerül kiszámításra a járművezetőként a kétéves időszakban ledolgozott napok összes száma, valamint az e rendeletek hatálya alá tartozó gépjárművek összes



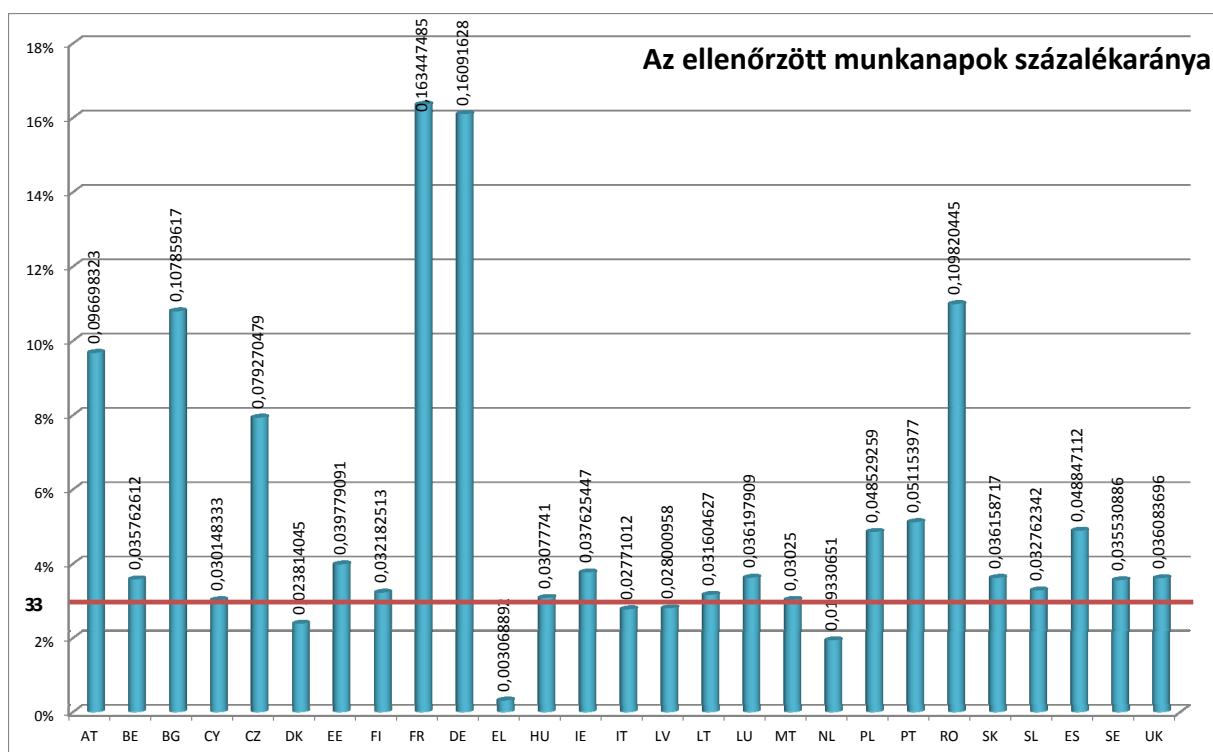
1. ábra – Az ellenőrzött munkanapok száma az egyes tagállamokban

Az 1. ábra áttekintést nyújt az ellenőrzött munkanapok számáról tagállamok szerinti lebontásban, és összehasonlítja az aktuális időszak adatait a korábban vizsgált időszakokéval. **Uniós viszonylatban elmondható, hogy az ellenőrzött munkanapok száma átlagosan 8,7%-kal nőtt: míg számuk korábban közel 146 millió volt, az aktuális időszakban elérte a 158,6 milliót.** Ez a növekedés azt jelzi, hogy a tagállamok összességében elkötelezettek amellett, hogy a közúti közlekedésben szigorúbban ellenőrizzék a szociális szabályok betartását. Érdeemes megjegyezni, hogy valamennyi tagállamban jelentősen alacsonyabb számú tisztviselő végezte az ellenőrzéseket.

A ténylegesen ellenőrzött munkanapok száma és az ellenőrizendő napok minimális száma közötti arányt (2. ábra) közelebbről vizsgálva kiderül, hogy a tagállamok többségében több ellenőrzésre került sor, mint amennyit a 2006/22/EK irányelv előír. Azok a tagállamok viszont, amelyek nem teljesítették a küszöbértéket – Görögország, Hollandia, Dánia, Olaszország és Lettország –, felszólítást kapnak, hogy a helyzet orvoslása érdekében hozzák meg a megfelelő intézkedéseket. A Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy a 2006/22/EK irányelv helyes alkalmazása érdekében szükség van-e intézkedések meghozatalára.

A küszöbérték betartásának részletes leírása a kísérő dokumentumban található.

száma alapján. E két tényező szorzója adja meg azon napok számát, amelyeket a rendeletek hatálya alá tartozó járművek vezetői összesen ledolgoztak; az így kapott szám 3 %-a jelenti az adott tagállamban elvégzendő ellenőrzések minimális számát.



2. ábra – Az ellenőrzött munkanapok százalékaránya az egyes tagállamokban

Az ellenőrzések típusát illetően a 2006/22/EK irányelv 2. cikke meghatározza a közúti ellenőrzések száma és a vállalkozások telephelyein végzett ellenőrzések száma közötti arányt (mindkét szám az ellenőrzött munkanapok számában kifejezve); az összes ellenőrzött munkanap legalább 30 %-át közúti ellenőrzés keretében, és legalább 50 %-át a vállalkozások telephelyein kell ellenőrizni. Hangsúlyozni kell, hogy a 2006/22/EK irányelv 2. cikke értelmében ennek az aránynak a kiszámításánál nem az ellenőrizendő munkanapok minimális számát, hanem az egyes tagállamokban ténylegesen ellenőrzött munkanapok számát veszik figyelembe. Mindazonáltal az aktuális időszakban az ellenőrzések zöme közúti ellenőrzés formájában zajlott. **Az ellenőrzések átlagosan 80 %-a közúti ellenőrzés volt, ami kismértékű javulást jelent az előző jelentéstételi időszak 82 %-os arányához képest.** Írország volt az egyedüli tagállam, amely nem érte el a közúti ellenőrzésekre vonatkozó küszöbértéket.

1.1. Közúti ellenőrzések

A 2011–2012 közötti időszakban összesen több mint 8,6⁷ millió járművet és mintegy 8,7 millió járművezetőt vetettek alá közúti ellenőrzésnek. Ezek a számok 11,3 %-os, illetve 19,4 %-os csökkenést jelentenek a korábbi jelentéstételi időszakhoz képest, ami a telephelyeken végzett ellenőrzések megnövekedett számára vezethető vissza. Az a tény, hogy a járművezetők száma meghaladja a járművekét, két okra vezethető vissza: egyrészt arra, hogy egyes járművek két vezetővel közlekedtek, másrészt pedig arra, hogy Dánia nem nyújtott be adatokat a közúti ellenőrzésekben részt vett járművek számát illetően.

⁷ Dánia nem adott meg adatokat arról, hogy a közúti ellenőrzések összesen hány járműre terjedtek ki.

A tagállami ellenőrzések nagy része belföldi járműveket és járművezetőket érintett (a közúti ellenőrzés keretében ellenőrzött összes jármű és járművezető 69 %-a, illetve 68 %-a). Csupán nyolc tagállamban – Ausztriában, Franciaországban, Magyarországon, Belgiumban, Litvániában, Luxemburgban, Máltán és Szlovéniában – érintettek az ellenőrzések több külföldi járművet vagy járművezetőt, mint belföldit. Ez bizonyos esetekben az érintett tagállam területi kiterjedésével vagy földrajzi helyzetével magyarázható. A részletes számadatokat a kísérő dokumentum tartalmazza. Mivel a megkülönböztetésmentesség az európai uniós szerződésekben foglalt alapelvek egyike, a Bizottság adott esetben megfelelő intézkedések megtételét veheti fontolóra, amelyek biztosítják, hogy a járművezetők és a szállítóvállalatok egyenlő bánásmódban részesüljenek azokban a tagállamokban, amelyekben az ellenőrzések gyakrabban terjednek ki az adott területen lakóhellyel nem rendelkező járművezetőkre és székhellyel nem rendelkező szállítóvállalatokra.

1.2. Telephelyeken végzett ellenőrzések

A tagállamok által ellenőrzött vállalkozások számát illetően jelentős előrelépés történt: ez a szám több mint kétszeresére növekedett a 2007–2008-as jelentéstételi időszakhoz képest. 2011–2012-ben az ellenőrzött vállalkozások száma 146 000⁸ volt, ami 42 %-os növekedést jelent az előző jelentéstételi időszakhoz képest (103 000). A vállalkozások telephelyein több mint 31,7 millió munkanap ellenőrzésére került sor, vagyis ezen ellenőrzések száma idővel alacsonyabb ütemben növekedett; míg a 2009–2010-es jelentéstételi időszakban 79 %-kal több ellenőrzésre került sor, mint 2007–2008 között, addig ez a növekedés csupán 20 %-os volt az aktuális és az előző időszak között. E dinamikát a küszöbértékeknek a korábbi jelentéstételi időszakokban való növelésével összefüggésben kell értelmezni⁹. A közutakon és a telephelyeken ellenőrzött munkanapok számának általánosan 8,7 %-kal történő növekedése, valamint a közutakon ellenőrzött járművek és járművezetők számának csökkenése együttesen eredményezte azt, hogy a telephelyeken végzett ellenőrzés fokozódott.

2. Jogsértések

Az észlelt jogsértések tekintetében – noha különböző részletességgel – valamennyi tagállam szolgáltatott adatokat. **Miután az elmúlt hat évben Unió-szerte jelentős mértékben és folyamatosan nőtt a jelentett jogsértések száma (ami az ellenőrizendő munkanapok minimális számának növekedésével függ össze), az aktuális jelentéstételi időszakban a tendencia megfordulása volt megfigyelhető: az előző időszakhoz képest 14 %-kal csökkent az észlelt jogsértések száma.** Ezt az arányt az ellenőrzött munkanapok számának 8,7 %-os növekedésével összefüggésben kell értelmezni. Abszolút értékben kifejezve ez azt jelenti, hogy az aktuális jelentéstételi időszakban a jelentett jogsértések száma 2009–2010-es

⁸ A 2011–2012-es jelentéstételi időszak tekintetében Finnország nem nyújtott be adatokat a telephelyükön ellenőrzött vállalkozások számára vonatkozóan. A 2009–2010-es jelentéstételi időszak tekintetében Finnország, Luxemburg, Spanyolország és Svédország nem közölt adatokat az ellenőrzött vállalkozások számára vonatkozóan.

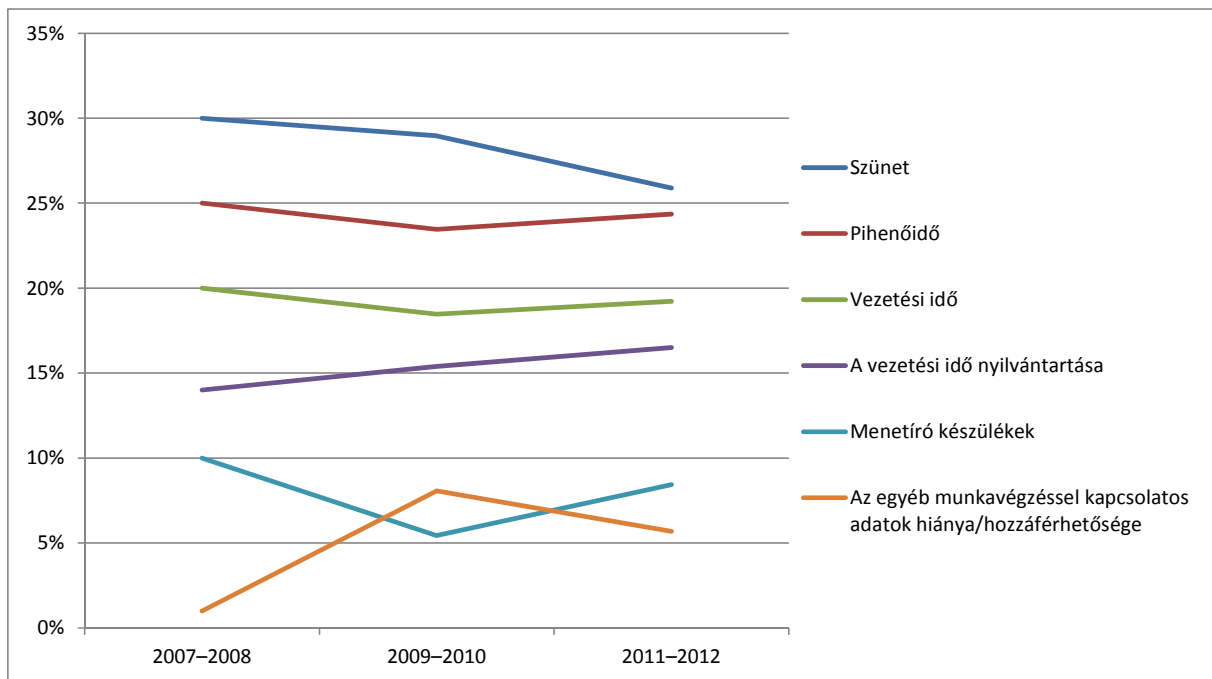
⁹ 2008-ban a küszöbérték 1 %-ról 2 %-ra, 2010-ben pedig 3 %-ra emelkedett; az aktuális jelentéstételi időszakban már nem változott ez az érték.

értékről (4,5 millió) 3,9 millióra esett vissza. Ez a változás adott esetben a szociális jogszabályok jobb betartására enged következtetni, ami a bevett jogérvényesítési gyakorlatnak és a szociális szabályok nagyobb ismertségének köszönhető a járművezetők körében. Mindez azt feltételezve érvényes, hogy a menetíró készülékek manipulálásának gyakorlata nem torzította jelentős mértékben az ellenőrzések eredményeit.

Az alábbi táblázat azt mutatja, hogy az egyes jogsértési kategóriákban észlelt esetek számának egymáshoz viszonyított aránya nem változott lényeges mértékben az előző jelentéstételi időszakokhoz képest. Míg a vezetés közben tartandó szünetekkel és az egyéb munkavégzés rögzítésével kapcsolatos jogsértések száma némileg csökkent, a vezetési idő nyilvántartása és a menetíró készülékek tekintetében több esetben került sor a szabályok megsértésére.

Időszak	Szünet	Pihenőidő	Vezetési idő	A vezetési idő nyilvántartása	Menetíró készülék	Az egyéb munkavégzéssel kapcsolatos adatok hiánya/hozzáférhetősége
2011–2012	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009–2010	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007–2008	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

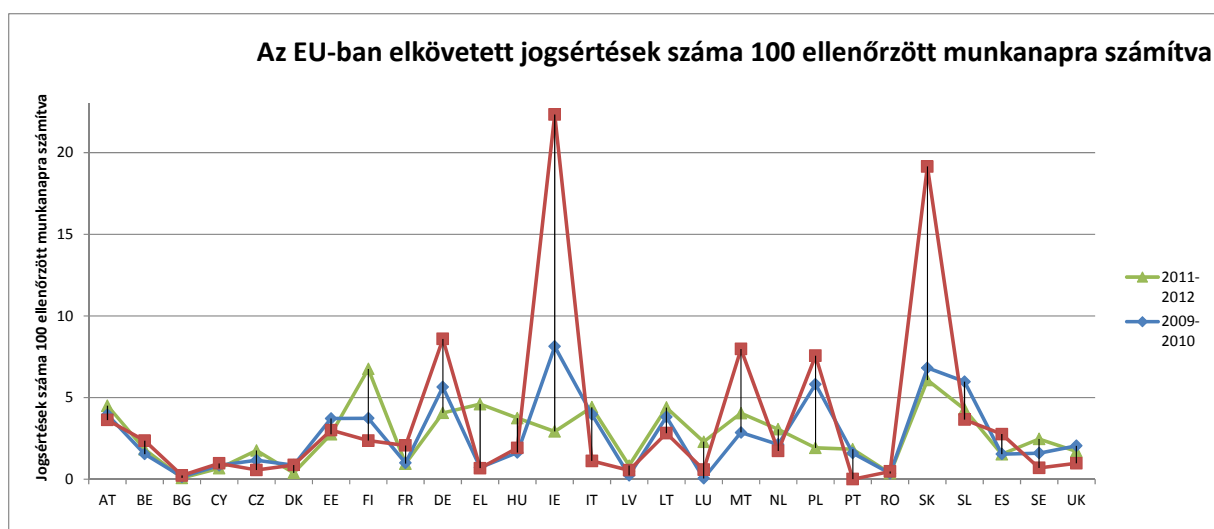
1. táblázat – A közutakon és a vállalatok telephelyein észlelt jogsértések kategóriái



3. ábra – A közutakon és a vállalatok telephelyein észlelt jogsértések kategóriái

A közutakon és a vállalatok telephelyein észlelt jogsértések fajtáit a kísérő dokumentum részletesen ismerteti.

A korábbi jelentési időszakhoz képest 2011–2012-ben jelentős mértékben, 22 %-kal csökkent az észlelt jogsértések átlagos aránya; ez az arány 100 munkanapra számítva 2,43 jogsértési esetnek felelt meg. Úgy tűnik, hogy **a telephelyeken végzett ellenőrzések hatékonyabbak, mint az ad hoc közúti ellenőrzések**, mivel a telephelyeken háromszor akkora a jogsértések észlelési aránya, mint a közúti ellenőrzések esetében. Meg kell jegyezni azonban, hogy az előző jelentéstételi időszakban a telephelyeken észlelt jogsértések aránya ötszöröse volt a közúti jogsértésekének. A csökkenés elsősorban annak tulajdonítható, hogy a 2009–2010-es időszak óta 8,65-ről 5,29-re csökkent az észlelt esetek aránya az aktuális jelentéstételi időszakban. A telephelyeken észlelt jogsértések arányai jelentős eltéréseket mutattak az egyes tagállamokban: míg Németországban 22,38 esetet tártak fel 100 munkanapra vonatkoztatva, addig Bulgáriában mindössze 0,01-et. A telephelyeken történt jogsértések átlagos észlelési szintjének jelentős csökkenése valószínűleg a Németország által jelentett telephelyi jogsértések számának nagyfokú, 27 %-os visszaesésére vezethető vissza, amelyeknek aránya mindezek ellenére az aktuális jelentéstételi időszakban is a legmagasabb volt az Unió-szerte (53,9 %).



4. ábra – Az észlelt jogsértések száma (100 munkanapra vonatkoztatva) a 2007–2008-as, a 2009–2010-es és a 2011–2012-es időszakban

Noha egy adott jelentéstételi időszakban az észlelt jogsértések számában jelentős eltérések mutatkoznak az egyes tagállamok között¹⁰, a jelentett jogsértések száma összességében megfigyelhetően csökken, különösen ha figyelembe vesszük az ellenőrzött munkanapok számának emelkedését. A tagállamokban észlelt jogsértések arányainak részletes leírása a kísérő dokumentumban található. **Az észlelt jogsértések számában megmutatkozó jelentős különbségek azt jelzik, hogy az Európai Unió még messze áll egy harmonizált térség megteremtésétől a jogszabályok végrehajtása terén: a végrehajtás számára eltérő mértékű erőforrások állnak rendelkezésre, a közúti szállításra vonatkozó jogszabályok betartását más-más módon ellenőrzik, és a jogsértéseket is különbözőképpen szankcionálják az egyes tagállamokban.**

2.1. Közutakon észlelt jogsértések

A 2011–2012 közötti időszakban 2,2 millió közúti jogsértést észleltek Európa-szerte, ami a közutakon és a vállalati telephelyeken észlelt összes jogsértés 58 %-át tette ki. Mennyiségileg ez közel 50 000-rel kevesebb esetet, azaz 2 %-os csökkenést jelent az előző jelentéstételi időszakhoz képest. 100 ellenőrzött munkanapra vonatkoztatva 1,74 esetet észleltek, szemben a korábbi időszakban tapasztalt 1,9 esethez képest.

A jogsértések 64 %-át belföldi járművön észlelték¹¹, ami összhangban van a belföldi járművek arányával az Európa-szerte ellenőrzött járművek körében. Egyes tagállamokban azonban a jogsértések nagyobb részét külföldi járművek esetében észlelték. Idetartozik Luxemburg (75 %), Belgium (72 %), Litvánia (59 %), Svédország (57 %), Bulgária (56 %), Szlovénia (55 %), Ausztria (55 %), Franciaország (54 %) és az Egyesült Királyság (53 %). Ez

¹⁰ A kísérő dokumentum részletes adatokat tartalmaz az egyes tagállamokban észlelt változásokról.

¹¹ Dániában a külföldi vállalkozásokhoz kapcsolódó észlelt jogsértések száma elérte a 90 %-ot. Ez az eredmény azonban nem tekinthető reprezentatívnak, mivel a számításokhoz felhasznált adatok meglehetősen hiányosak voltak. Ezért ez az érték nem került beszámításra az európai átlag meghatározásánál.

a tendencia azzal magyarázható, hogy az említett tagállamokban – Bulgária, Svédország és az Egyesült Királyság kivételével – az ellenőrzések nagyobb részben érintettek külföldi, mint belföldi járműveket. Bulgária, Svédország és az Egyesült Királyság esetében a külföldi érintettek esetében feltárt jogsértések száma aránytalanul magas volt. Ez különösen érvényes Bulgáriára, ahol a külföldi járművek az összes ellenőrzött jármű 25 %-át tették ki, ám ezekhez az elkövetett jogsértések 56 %-a kapcsolódik; valamint Svédországra, ahol a külföldi járművek az ellenőrzött járművek 34 %-át tették ki, de az észlelt jogsértések 57 %-a ilyen járművel kapcsolatban történt. A külföldi illetőségű jogsértők száma Svédországban 31 %-ról 57 %-ra ugrott az előző jelentéstételi időszakhoz képest, ami adott esetben aggodalomra adhat okot. Meg kell jegyezni, hogy hasonló tendencia figyelhető meg más tagállamokban is, így Belgiumban, Bulgáriában, Franciaországban, Luxemburgban, Szlovéniában és az Egyesült Királyságban.

2.2. Vállalati telephelyeken észlelt jogsértések

Az aktuális jelentéstételi időszakban a tagállamok összesen több mint 1,6 millió, vállalkozások telephelyein elkövetett jogsértésről tettek jelentést, ami az összes jogsértés 42 %-át teszi ki. Ez 26 %-os csökkenést jelent az előző kétéves időszakhoz képest. Ezeket a számokat az ellenőrzött vállalkozások számával összefüggésben kell értelmezni, amely 42 %-kal emelkedett¹². E két szempontot figyelembe véve tényleges javulás észlelhető a szociális szabályok betartása terén.

A 100 munkanapra eső, bejelentett jogsértések előfordulási gyakorisága tekintetében európai átlagban pozitív tendencia volt megfigyelhető: ez a szám a korábbi 8,65-ről 5,29-re csökkent. A közutakon észlelt jogsértések gyakoriságának kismértékű csökkenését is figyelembe véve megállapíthatjuk, hogy kezdenek megmutatkozni a szociális jogszabályok jobb betartását célzó intézkedések első eredményei.

III. A közúti fuvarozók munkaidejének szervezéséről szóló irányelv (2002/15/EK irányelv) végrehajtására vonatkozó adatok elemzése

1. Bevezetés

Ez a fejezet a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelv tagállamok általi végrehajtásával foglalkozik. Az említett irányelv 13. cikkének rendelkezései alapján a tagállamoknak két évente jelentést kell benyújtaniuk a Bizottságnak az irányelv végrehajtásáról, a jelentésben feltüntetve a munkavállalók és a munkaadók álláspontját. A kísérő dokumentum részletesen foglalkozik az irányelv tagállami átültetésével, az érintettek végrehajtással és nyomon követéssel kapcsolatos véleményeivel, a tagállami ellenőrző intézkedésekkel, valamint a végrehajtással kapcsolatos kérdésekkel.

2. A 2002/15/EK irányelv

¹² Lásd a 12. lábjegyzetet.

Az irányelv többek között szabályokat állapít meg a munkaidő alatt tartandó megfelelő szünetekre, a maximális átlagos heti munkaidőre és az éjszakai munkavégzésre vonatkozóan. Rendelkezései kiegészítik az 561/2006/EK rendeletben foglalt, a vezetési időkre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozó szabályokat.

Mivel ez az irányelv a közúti szállítási ágazatra jellemző munkaidőkre vonatkozóan állapít meg rendelkezéseket, a munkaidő-szervezésről szóló, általános jellegű 2003/88/EK irányelvvel¹³ szemben – amely valamennyi munkavállalóra vonatkozóan megállapítja a munkaidő-szervezés alapkövetelményeit – különös jogszabálynak (*lex specialis*) tekintendő. Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 31. cikke a munkaidőre és a munkafeltételekre vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz, amelyeket az uniós jog végrehajtása során tiszteletben kell tartani. Számos, a munkaidőről szóló általános irányelvben rögzített alapvető védelmi előírás, így például az éves szabadságra vagy az éjszakai munkát végző munkavállalóknak biztosított ingyenes egészségügyi vizsgálatra vonatkozó szabályok a közúti fuvarozást végző utazó munkavállalókra is alkalmazandók.

3. A tagállami jelentések benyújtása; a jelentések minősége

A tagállamok jelentéstételi ráfordításainak és adminisztratív terheinek csökkentésére, valamint a tagállami jelentések túlzott késedelemmel történő benyújtásának megakadályozására a Bizottság egységes jelentéstételi formátumot határozott meg. Ennek ellenére a benyújtott dokumentumok minősége igen eltérő. Hollandia azt jelezte, hogy az előző időszakhoz képest semmiféle változás nem történt, és egyáltalán nem nyújtott be adatokat. Több tagállam jelentése¹⁴ pedig hiányos volt. A tagállami jelentések többsége a 2002/15/EK irányelv végrehajtására és a végrehajtás hatékonyságára vonatkozóan egyaránt tartalmazott információkat. A benyújtott információk hiányos volta miatt azonban az elemzés eredményei nem tekinthetők a teljes Európai Unióra nézve reprezentatívnak.

4. A tagállami végrehajtással kapcsolatos szempontok

A kísérő dokumentum áttekintést nyújt azon jogszabályokról, amelyek a 2002/15/EK irányelv nemzeti jogba való átültetését biztosítják. **Az aktuális jelentéstételi időszakban számos tagállam küldött értesítést a jogrendszerét érintő olyan módosításokról, amelyek a jogszabályok hatályát az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre is kiterjeszti.** E tagállamok Bulgária, Németország, Írország, Luxemburg, Málta (folyamatban), Lengyelország, Portugália, Svédország és az Egyesült Királyság.

A kollektív szerződéseket illetően eltérő rendszerek vannak érvényben Uniós-szerte. Léteznek rendszerek, amelyekre a kollektív megállapodások teljes hiánya jellemző (pl. Málta), illetve olyanok is, amelyekben a munkaidő-korláttól való eltérést biztosító kollektív szerződések vannak érvényben (pl. Olaszország). Spanyolországban kormányzati szintű tárgyalások útján

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 2003. november 4-i 2003/88/EK irányelve a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól (HL L 299., 2003.11.18., 9. o.).

¹⁴ Belgium, Ciprus, Magyarország, Lettország, Hollandia, Románia és Svédország.

kollektív keretmegállapodás jött létre a közúti szállítás terén, az autonóm közösségek, illetve a tartományok szintjén pedig 26 kollektív szerződés megkötésére került sor. Luxemburgban kollektív szerződések vonatkoznak a buszvezetőkre és a magán-busztársaságok egyéb alkalmazottaira, illetve a közlekedési és a logisztikai ágazatra.

Portugália az irányelv átültetésének pozitív aspektusairól számolt be: ezáltal egyértelművé váltak a készenléti idők és az utazó tevékenységet végző munkavállalók munkaidejének megszervezése. Litvánia és Észtország arról számolt be, hogy nem merültek fel nehézségek a 2002/15/EK irányelv végrehajtása során; Litvánia ennek érdekében képzéseket és konzultációkat szervezett a munkáltatók és azok meghatalmazott képviselői számára.

A tagállamok szerint a 2002/15/EK irányelv jó szabályrendszert biztosít, amely segít a munkaidő és annak korlátai meghatározásában. Görögország ugyanakkor rámutatott arra, hogy az említett irányelv egyes rendelkezései átfedéseket tartalmaznak az 561/2006/EK rendelet előírásaival, ami a vállalkozások és a munkavállalók számára egyaránt problémákat okoz. Spanyolország nehézségekről számolt be a járművezetők készenléti idejének kiszámításával kapcsolatban. A Cseh Köztársaság is hasonló nehézségekkel szembesült. A tagállamok különbözőképpen értelmezik a munkaidő meghatározására vonatkozó rendelkezéseket, különösen abban az esetben ütköznek nehézségekbe, ha járművezetőknek két út között előre ismert időtartamot várakozással kell tölteniük¹⁵.

A 2002/15/EK irányelv könnyebb gyakorlati végrehajtása érdekében Írország és Svédország útmutatást dolgozott ki az ágazat vállalkozói számára arról, hogy miként felelhetnek meg az irányelv rendelkezéseinek.

4.1 A munkaidőre vonatkozó szabályok megsértése

Az észlelt jogsértésekre vonatkozóan csak néhány tagállam¹⁶ nyújtott be statisztikai adatokat, és ezek nem elegendőek ahhoz, hogy átfogó következtetéseket vonjunk le. Ugyanannyi tagállam nyújtott be jogsértésekre vonatkozó adatokat, mint az előző jelentéstételi időszakban. Felszólítjuk valamennyi tagállamot, hogy következő jelentésükbe ezeket az információkat is foglalják bele.

5. Az érintettek véleményei a 2002/15/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban

¹⁵ A 2002/15/EK irányelv 3. cikkének a) pontja a következőképpen határozza meg a „munkaidő” fogalmát: „a munka kezdetétől a munka befejezéséig tartó idő, ami alatt a munkavállaló a munkahelyén tartózkodik, a munkaadó rendelkezésére áll, és ellátja feladatait, vagy tevékenységeit végzi, azaz: a közúti fuvarozási tevékenységre fordított teljes idő”, valamint „azon időszakok, amelyek során az utazó munkavállaló idejével nem rendelkezik szabadon, és a munkahelyén tartózkodik, készen a szokásos munka felvételére, amikor a szolgálattal kapcsolatos bizonyos feladatokat is elvégez, különösen a be- és a kirakodásra történő várakozás időszaka, amikor azok várható időtartama előre nem ismert”.

¹⁶ Ausztria, Bulgária, Ciprus, a Cseh Köztársaság, Görögország, Lengyelország, Spanyolország.

Tizenhat tagállam¹⁷ megerősítette, hogy az 2002/15/EK irányelvben előírtaknak megfelelően konzultációt folytatott az érdekelt felekkel; ez előrelépést jelent a 2007–2008-as időszakhoz képest, amikor mindössze kilenc tagállam számolt be e kötelezettsége teljesítéséről.

Összességében a munkaadók és a munkavállalók egyetértenek abban, hogy a 2002/15/EK irányelv magasabb szintű egészségvédelmet és biztonságot szavatol a járművezetők számára. Az Írországi munkáltatók úgy vélik, hogy a munkaidő korlátozásának köszönhetően a járművezetői szakma vonzóbbá vált. Egyes tagállamokban a szociális partnerek aggályaiknak adtak hangot a hatályos szabályok végrehajtása és alkalmazása terén tapasztalt következetlenségek miatt, és szükségesnek tartják bizonyos területek – például az éjszakai munkavégzés ellentételezése – egyértelműbb szabályozását. A konzultáció során megkérdezett felek álláspontjaira vonatkozóan a kísérő dokumentum tartalmaz további részleteket.

IV. Következtetések

A jelentés az uniós szociális szabályoknak való megfelelés összefüggésében azt vizsgálja, hogy az uniós tagállamok a 2011–2012 közötti időszakban miként hajtották végre és érvényesítették az említett szabályokat.

E dokumentum alkalmazási körét a 2006/22/EK irányelv és a 2009/810/EK bizottsági határozat állapítja meg; e jogszabályok értelmében az 561/2006/EK rendelet és a 2002/15/EK irányelv tekintetében bizonyos, előre meghatározott adatok benyújtására van szükség, elsősorban az elvégzett ellenőrzések számával és típusával, valamint az észlelt jogsértések számával és fajtájával kapcsolatban. Ebben a jelentéstételi időszakban a benyújtott jelentések minősége és a határidők betartása tekintetében javulás volt tapasztalható, aminek köszönhetően a Bizottság megbízhatóbb következtetéseket vonhat le a szociális szabályok alkalmazásával kapcsolatban Európa-szerte.

A jelentésből kiderül, hogy bizonyos előrelépések történtek a szociális jogszabályok végrehajtása és érvényesítése terén. Összességében az Unió-szerte ellenőrzött munkanapok száma átlagosan 8,7 %-kal nőtt: míg számuk korábban mintegy 146 millió volt, az aktuális időszakban elérte a 158,6 milliót. Az ellenőrzésekre vonatkozó küszöbérték 3 % maradt. Érdemes megjegyezni, hogy valamennyi tagállamban jelentősen alacsonyabb számú tisztviselő végezte az ellenőrzéseket. Ez a növekedés azt jelzi, hogy a tagállamok összességében elkötelezettek amellyel, hogy a közúti közlekedésben szigorúbban ellenőrizzék a szociális szabályok betartását. Azonban, akárcsak az előző két jelentéstételi időszakban, a tagállamok többsége most sem tett eleget annak az előírásnak, hogy az ellenőrzéseket az összes ellenőrzött munkanap legalább 50 %-a esetében a vállalkozások telephelyein kell elvégezni, és az ellenőrzések nagy része közúti ellenőrzés volt. A Bizottság nyomon fogja követni a fejleményeket ezen a területen. Amennyiben az érintett tagállamokban nem lesznek előrelépések az elkövetkező, 2013–2024-es jelentéstételi időszakban, a Bizottság e

¹⁷ Bulgária, a Cseh Köztársaság, Németország, Dánia, Észtország, Görögország, Spanyolország, Finnország, Franciaország, Írország, Litvánia, Málta, Lengyelország, Szlovákia, Szlovénia és az Egyesült Királyság.

tagállamokra vonatkozóan hivatalos vizsgálatot indít a vállalati telephelyeken végzendő ellenőrzésekre vonatkozó előírás be nem tartása miatt.

A 2006/22/EK irányelv 2. cikkének értelmében a járművezetők összes munkanapjára vonatkozó ellenőrzések minimális százalékaránya 4 %-ra emelhető, amennyiben az ellenőrzött járművek 90 %-a digitális menetíróval rendelkezik. Az aktuális jelentéstételi időszakban a közúti ellenőrzés alá vont járművek 56 %-a rendelkezett digitális menetíró készülékkel. Ennélfogva nincs jogalapja annak, hogy a járművezetők összes munkanapjára vonatkozó ellenőrzések minimális százalékarányát 4 %-ra emeljék.

A nemzeti hatóságoknak biztosítaniuk kell, hogy az ellenőrzések elvégzésére megkülönböztetés nélkül kerüljön sor, tekintet nélkül a járművezető állampolgárságára vagy arra, hogy az adott járművet mely tagállamban vették nyilvántartásba. A tagállamoknak alaposan ellenőrizniük kell adataikat, és ellenőrző hatóságaiknak megfelelő útmutatást kell nyújtaniuk a külföldi állampolgárokkal vagy vállalkozásokkal való egyenlőtlen bánásmód megakadályozására.

Miután az elmúlt hat évben Unió-szerte jelentős mértékben és folyamatosan nőtt a jelentett jogsértések száma (ami az ellenőrizendő munkanapok minimális számának növekedésével függ össze), az aktuális jelentéstételi időszakban a tendencia megfordulása volt megfigyelhető: az előző időszakhoz képest csökkent az észlelt jogsértések száma. Ez a változás – amelyet az ellenőrzött munkanapok számának 8,7 %-os növekedésével összefüggésben kell értelmezni – adott esetben a szociális jogszabályok jobb betartására enged következtetni, ami a bevett jogérvényesítési gyakorlatnak és a szociális szabályok nagyobb ismertségének köszönhető a járművezetők körében. E tekintetben már kezdenek megmutatkozni a tagállamok és a Bizottság erőfeszítéseinek – iránymutatások kidolgozása, az ellenőrző személyzetnek nyújtott képzések stb. – első eredményei.

A közutakon és a telephelyeken észlelt jogsértések arányának vizsgálata azt mutatja, hogy a telephelyeken végzett ellenőrzések továbbra is hatékonyabbak, mint az ad hoc közúti ellenőrzések. Az észlelt jogsértések számában megmutatkozó jelentős tagállami különbségek azt jelzik, hogy az Európai Unió még messze áll egy harmonizált térség megteremtésétől a jogszabályok végrehajtása terén: a végrehajtás számára eltérő mértékű erőforrások állnak rendelkezésre, és a közúti szállításra vonatkozó jogszabályok betartását más-más módon ellenőrzik.

Szinte minden tagállam szolgáltatott információt az együttes ellenőrzésekre vonatkozóan, ami nemcsak a jelentési minőség, hanem az együttműködési kezdeményezések száma tekintetében is előrelépést jelent az előző időszakhoz képest. Az együttműködés rendszerint szomszédos tagállamok között zajlik, és az Euro Contrôle Route (ECR) tevékenységei egészítik ki, amely új dimenziót ad az együttműködésnek.

A 2002/15/EK irányelv végrehajtásáról szóló tagállami jelentések hiányosságaiuknál fogva nem teszik lehetővé annak mélyrehatóbb elemzését, hogy a jogszabály milyen hatást gyakorol a járművezetők egészségére és biztonságára, illetve a közúti biztonságra. Számos tagállam az

önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre is kiterjesztette megfelelő jogszabályait annak ellenére, hogy ez esetenként problémákat okoz a rendelkezések betartatásában.

A tagállamok többsége megerősítette, hogy konzultált az érdekelt felekkel. Összességében a szociális partnerek elismerték, hogy a 2002/15/EK irányelv megfelelő végrehajtása előfeltétele a megfelelő munkafeltételek biztosításának és a torzulásoktól mentes versenynek.

A Bizottság átfogó értékelést kezdeményez a közúti közlekedésre vonatkozó szociális jogszabályok működésére vonatkozóan annak érdekében, hogy e jogszabályok végrehajtásának egyéb aspektusai is értékelhetők legyenek, beleértve az Európai Bíróság ítélkezési gyakorlatának értelmezését, valamint a kivételeknek és szankcióknak az Európai Unió Alapjogi Chartájára való tekintettel történő alkalmazását.