

Brüsszel, 2023.4.4.
COM(2023) 183 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK rendelet és a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelv 2019-2020-as időszakban történő végrehajtásáról (a Bizottság 31. jelentése a közúti szállításra vonatkozó szociális jogszabályok végrehajtásáról), valamint a nehézgépjárművek megengedett legnagyobb méreteinek és legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv alapján végzett ellenőrzésekről

{SWD(2023) 74 final}

Bevezetés

Ez a jelentés a 2019. január 1-jétől 2020. december 31-ig terjedő időszakot illetően áttekintést nyújt az uniós szociális szempontoknak a közúti szállítás területén történő tagállami érvényesítéséről. A jelentés az alábbi négy jogalkotási aktusban foglalt vonatkozó jogszabályi rendelkezések végrehajtásával és alkalmazásával kapcsolatos főbb kihívásokat összegzi:

1. az 561/2006/EK rendelet¹ (más néven a **vezetési időről szóló rendelet**), amely a napi és heti vezetési időre, a szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelményeket szabályozza;
2. a 2002/15/EK irányelv² (más néven a **közúti fuvarozást végzők munkaidejét szabályozó irányelv**), amely az utazó munkavállalók munkaidejének szervezését szabályozza. Ez az irányelv a maximális heti munkaidőre, a minimális pihenőidőre és az éjszakai munkavégzésre vonatkozó követelményeket határozza meg. Az irányelv a vezetési időről szóló rendelet hatálya alá tartozó gépjárművezetőkre alkalmazandó;
3. a 2006/22/EK irányelv³ (más néven a **végrehajtási irányelv**), amely a közúti ellenőrzések és a fuvarozási vállalkozások telephelyein a vezetési időről szóló rendelet rendelkezéseinek való megfelelés ellenőrzése céljából végrehajtandó ellenőrzések minimális szintjét határozza meg;
4. a 165/2014/EU rendelet⁴ (más néven a **menetíró készülékekről szóló rendelet**), amely a menetíró készülékeknek a vezetési időről szóló rendelet hatálya alá tartozó járművekbe való beépítésére és használatára vonatkozó követelményeket szabályozza.

A nehézgépjárművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv⁵ (más néven a **méreték és az össztömeg megállapításáról szóló irányelv**) alkalmazásának vizsgálata szintén szerepel ebben a jelentésben, az irányelv 10g. cikkével összhangban.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

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

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 164/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK határozat végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

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

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

Ez a jelentés a vezetési időről szóló rendelet 17. cikke, a közúti fuvarozást végzők munkaidejét szabályozó irányelv⁶ 13. cikke, valamint a méretek és az össztömeg megállapításáról szóló irányelv⁷ 10g. cikke alapján mennyiségi és minőségi adatokat tartalmaz a tagállami ellenőrző hatóságok által a közúton és a vállalkozások telephelyein végrehajtott ellenőrzésekről és a felderített szabálysértésekről.

A jelentés három szakaszra tagolódik: az I. szakasz elemzi a 2006/22/EK irányelv és az 561/2006/EK rendelet végrehajtásával kapcsolatos ellenőrzésekre és szabálysértésekre vonatkozó nemzeti adatokat, a II. szakasz pedig leíró jelleggel beszámol a 2002/15/EK irányelv tagállamok általi végrehajtásáról. A III. szakasz a 96/53/EK tanácsi irányelv végrehajtásával kapcsolatos ellenőrzésekre és szabálysértésekre vonatkozó nemzeti adatok elemzését tartalmazza. A IV. szakasz levonja e jelentés főbb következtetéseit. A Bizottság jelentését egy bizottsági szolgálati munkadokumentum egészíti ki, amely további tájékoztatást nyújt a szankciókról, a tagállamok közötti együttműködésről, a végrehajtó hatóságok észrevételeiről, valamint részletesebb statisztikai adatokkal szolgál az 561/2006/EK rendelet és a 2002/15/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban. Nem egészíti ki a 96/53/EK tanácsi irányelvre vonatkozó információkat.

Az adatok benyújtása

A 2002/15/EK irányelv és az 561/2006/EK rendelet előírásainak végrehajtásáról szóló nemzeti jelentéseket a kétéves tárgydőszak végét követő év szeptember 30-ig kell benyújtani a 2017. március 30-i bizottsági végrehajtási határozatban⁸ foglalt egységes formanyomtatványon. A 2019–2020-as évekre vonatkozó jelentések benyújtásának határideje 2021. szeptember 30-án lejárt.

Minden tagállam benyújtotta az 561/2006/EK rendelet végrehajtására vonatkozó nemzeti adatait, bár sokan a határidőn túl. A tagállamok benyújtották a megfelelés közúti és telephelyi ellenőrzésére vonatkozó részletes statisztikák kért lebontását. Néhányuk azonban nem szolgáltatott a kért kategóriák – pl. a menetíró készülék típusa⁹ és a szabálysértés típusa¹⁰ –

⁶ Az 561/2006/EK rendelet 17. cikke előírja a tagállamok számára, hogy két évente bocsássák a Bizottság rendelkezésére a szükséges információkat annak érdekében, hogy a Bizottság jelentést készíthessen a rendelet alkalmazásáról és a szóban forgó területeken történt fejleményekről. A 2002/15/EK irányelv 13. cikke úgy rendelkezik, hogy a tagállamok két évente jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az irányelv végrehajtásáról, a jelentésben feltüntetve a szociális partnerek álláspontját. A 2002/15/EK irányelvre és az 561/2006/EK rendeletre vonatkozó jelentések benyújthatók egyetlen dokumentumba foglalva, mivel mindkét jogi aktus azonos két éves jelentéstételi időszakot fed le, és egymást kiegészítő szabályokat hoz létre a hivatásos járművezetők számára.

⁷ A 96/53/EK tanácsi irányelv 10g. cikke előírja a tagállamok számára, hogy két évente közöljék a szükséges információkat a nehézgépjárművekkel kapcsolatban elvégzett ellenőrzések számára vonatkozóan, valamint az észlelt túlerhelt járművek vagy járműszerelvények számára vonatkozóan. A 96/53/EK tanácsi irányelv 10g. cikke úgy rendelkezik, hogy ezek az információk az 561/2006/EK rendelet 17. cikke értelmében benyújtott információk részét képezhetik.

⁸ C(2017) 1927 final.

⁹ Ez a helyzet áll fenn Litvánia esetében, amely közölte, hogy az adatok technikai hiba miatt nem álltak rendelkezésre.

¹⁰ Lettország nem tette meg ezt a kategorizálást a telephelyi szabálysértések tekintetében.

szerint szétválogatott adatokat. Egyes tagállamok megindokolták, hogy miért nem adták meg az összes szükséges információt¹¹.

A 2002/15/EK irányelv végrehajtására vonatkozó információkat csak 22 tagállam nyújtotta be – közülük is néhányan nagyon korlátozott mértékben –, és csak 18 tagállam bocsátott rendelkezésre az ellenőrzésekre és azok eredményére vonatkozó statisztikai adatokat. A tagállamokból származó számszerű adatok hiánya megnehezíti az értékelést.

Mivel a szociális jogszabályok, valamint a méretek és az össztömeg megállapításáról szóló irányelv végrehajtására vonatkozó jelentéstételi kötelezettségek ugyanarra az időszakra vonatkoznak, a Bizottság helyénvalónak ítélte, hogy az ellenőrzések megállapításait egyetlen közös jelentésben egyesítse. A méretek és az össztömeg megállapításáról szóló irányelvet az (EU) 2015/719 irányelv¹² módosította, amely 10g. cikkében 2017. május 7-i hatállyal jelentéstételi kötelezettséget vezetett be a tagállamok számára. A nemzeti információkat az érintett kétéves időszak végét követő év szeptember 30-ig kell benyújtani. A 2019–2020-as évekre vonatkozó jelentések benyújtásának határideje 2021. szeptember 30-án lejárt. A jelentéstétel megkönnyítése érdekében Excel-sablont bocsátottak a tagállamok rendelkezésére.

Tizenkilenc tagállam¹³ nyújtotta be nemzeti adatait, amelyek közül csak Lengyelország küldte el jelentését a határidőn belül. Lengyelország kivételével minden tagállam éves bontásban nyújtotta be az adatokat, Írország pedig negyedéves, valamint a járművek típusa (teher-, illetve személyszállító) szerinti bontásban. Egyes esetekben azonban az információk hiányosak voltak. Málta arról számolt be, hogy a tömegmérő rendszerükben bekövetkezett jelentős hiba miatt nem tudta benyújtani a 2019-re vonatkozó adatokat. Németország jelezte, hogy az általa szolgáltatott információk a szövetségi áru fuvarozási hivatal által végzett ellenőrzésekre vonatkoznak, és hogy nem rendelkezik egységes statisztikákkal a szövetségi hatáskörbe tartozó ellenőrzésekkel kapcsolatban. Belgium beszámolt néhány azonosított túlterhelt járműről/járműszerelvényről, amelyek esetében nem volt ismert sem a 2019-ben, sem pedig a 2020-ban elvégzett ellenőrzések száma. Horvátország, a Ciprusi Köztársaság, a Cseh Köztársaság, Franciaország, Magyarország, Litvánia, Portugália és Románia nem nyújtotta be a jelenlegi, 2019–2020-as jelentéstételhez szükséges nemzeti adatait. Az összes tagállamra vonatkozó mennyiségi adatok hiánya nem teszi lehetővé az átfogó értékelést.

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

¹¹ A francia hatóságok arról számoltak be, hogy a munkaügyi minisztériumtól származó adatokat, amelyek a vállalatokra vonatkozó nemzeti ellenőrzési kötelezettségek mintegy felét teszik ki, a korábbi évektől eltérően nem tudták kinyerni az információs rendszerből. Lengyelország azt a tájékoztatást nyújtotta, hogy nem állnak rendelkezésre adatok a közúti ellenőrzéseket végző rendőrök számáról.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/719 irányelve (2015. április 29.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 115., 2015.5.6., 1. o.).

¹³ A következő tagállamok nyújtották be nemzeti adataikat: Ausztria, Belgium, Bulgária, Dánia, Észtország, Finnország, Görögország, Hollandia, Írország, Lengyelország, Lettország, Luxemburg, Málta, Németország, Olaszország, Spanyolország, Svédország, Szlovákia és Szlovénia.

1. Ellenőrzések

A 2006/22/EK irányelv 2. cikke megköveteli a tagállamoktól egy megfelelő és rendszeres ellenőrzésre szolgáló rendszer felállítását, amely a közúti ellenőrzéseket, valamint az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó vállalkozások telephelyein végzett ellenőrzéseket is magában foglalja. Ez a cikk azt is előírja, hogy az ellenőrzések minimális számának el kell érnie az 561/2006/EK rendelet alkalmazási körébe tartozó járművek vezetői összes munkanapjának legalább 3 %-át¹⁴.

A nemzeti adatok szerint az Európai Unió területén ellenőrzött munkanapok¹⁵ teljes száma a 2017–2018-as kb. 119,0 millióról¹⁶ az aktuális jelentéstételi időszakban 108,9 millió ellenőrzött munkanapra csökkent. Ez 8 %-os visszaesést jelent. A nemzeti adatokat tekintve az ellenőrzött munkanapok számának csökkenése Máltán (–901 %)¹⁷, Írorszáiban (–69 %), Bulgáriában (–59 %) és Portugáliában (–47 %) a legjelentősebb, míg az ellenőrzött munkanapok számának növekedése Görögországban (+70 %) és Romániában (+44 %) a leglátványosabb.

Amint azt az alábbi 1. ábra szemlélteti, **az ellenőrzött munkanapok uniós átlaga 4,5 %**, ami magasabb az irányelvben előírt¹⁸, viszont csökkenő tendenciát mutat a korábbi jelentéstételi időszakokhoz képest (5,4 % 2017–2018-ban és 6,3 % 2015–2016-ban).

1. ábra: Az ellenőrzött munkanapok százalékos aránya tagállamonkénti bontásban

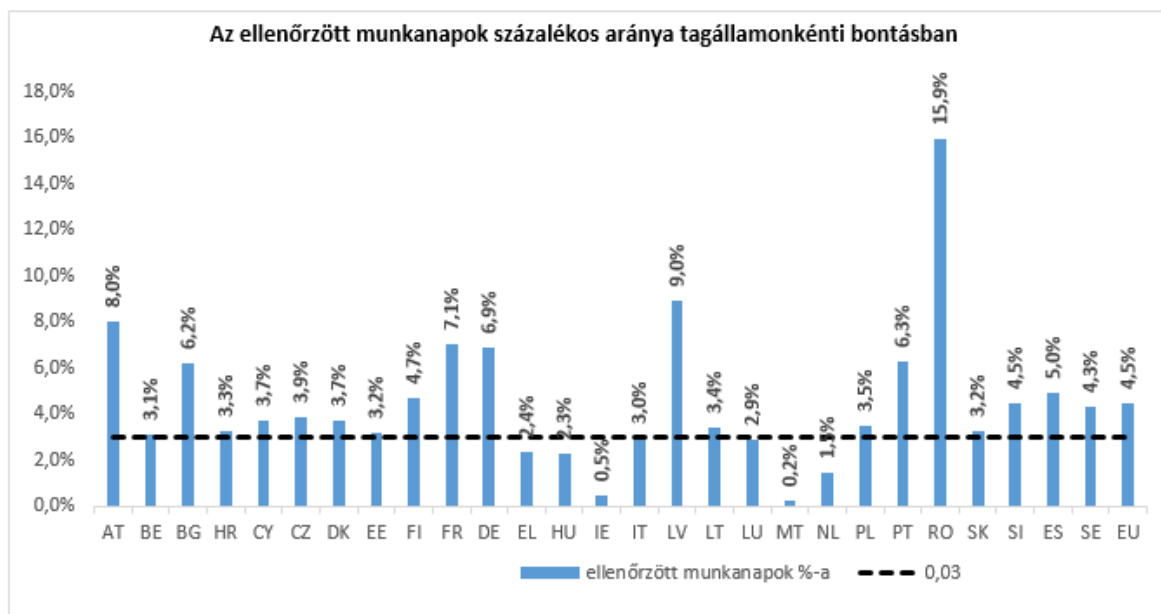
¹⁴ Ez a szám a munkanapok kétévi számán és az adott időszakban az egyes tagállamok esetében a rendelet alkalmazási körébe tartozó, nyilvántartásba vett járművek számán alapszik.

¹⁵ A „munkanapok” és a vezető által „ledolgozott napok” kifejezést egymás szinonimájaként használják a vonatkozó jogszabályok: az 561/2006/EK rendelet, a 2006/22/EK irányelv és az (EU) 2017/1013 határozat.

¹⁶ Az összesen 125,7 millió ellenőrzött munkanap a 2017–2018-as időszakban az Egyesült Királyság adatait is magában foglalta.

¹⁷ Málta arról számolt be, hogy az ellenőrzések számának csökkenése a Covid19-járvány által előidézett körülményeknek, valamint a menetíró készülékek ellenőrzéséért kizárólagosan felelős két alkalmazott hirtelen távozásának volt betudható. A máltai hatóságok elismerték, hogy haladéktalanul foglalkozni kell ezzel a kérdéssel, és nyolc alkalmazottat kell kiképezni annak biztosítása érdekében, hogy a jövőben ne fordulhasson elő ilyen helyzet.

¹⁸ Különösen Ausztriában, Bulgáriában, Franciaországban, Németországban, Lettorszáiban, Portugáliában és Romániában, amely országok az ellenőrzött munkanapok egyharmadát teljesítették.



A tagállamok többsége az irányelv által megkövetelt minimumnál több munkanapot ellenőrzött. Ugyanakkor hat tagállam – Görögország, Magyarország, Írország, Luxemburg, Málta és a Hollandia – nem teljesítette a 3 %-os küszöbértéket. Ez ugyanannyi ország, mint az előző jelentéstételi időszakban, 2017–2018-ban, amikor ugyancsak hat tagállam nem érte el a 3 %-os küszöbértéket, 2015–2016-ban pedig három tagállam maradt a küszöbérték alatt. Azon hat tagállam¹⁹ közül, amelyek 2017–2018-ban nem érték el a 3 %-os küszöbértéket, csak Görögország, Írország és Hollandia maradt ebben az alulteljesítő csoportban, amelyhez az előző jelentéstételi időszakban jól teljesítő három másik tagállam csatlakozott. Görögország jelentősen fokozta a végrehajtásra irányuló erőfeszítéseit (a 2015–2016-os 0,1 %-ról és a 2017–2018-as 0,7 %-ról a jelenlegi időszakban 2,4 %-ra javult), de még mindig a küszöbérték alatt teljesít.

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

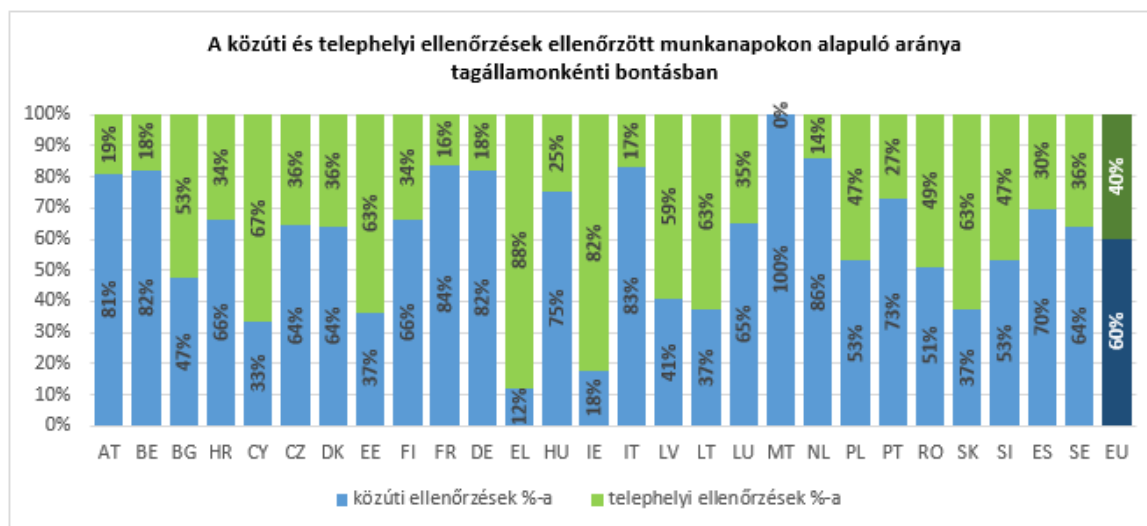
Átlagosan az ellenőrzött munkanapok 60 %-át közúti ellenőrzés, míg 40 %-át telephelyi ellenőrzés során ellenőrizték. Ez a közúti ellenőrzések számának csökkenését jelenti az utolsó időszakhoz képest (2017–2018-ban 73 %), illetve a telephelyeken végzett ellenőrzések számának növekedését az utolsó időszakhoz képest (2017–2018-ban 27 %). Ez a változás részben a Covid19-hez kapcsolódó körülményekkel magyarázható. A legtöbb tagállamban az ellenőrzések nagy részét közúton végezték. Görögország és Írország kevés közúti ellenőrzésről számolt be. Málta arról számolt be, hogy nem végzett telephelyi ellenőrzéseket.

¹⁹ Dánia, Finnország, Görögország, Írország, Litvánia és Hollandia.

A 2017–2018-as nyolc tagállammal szemben csak hat tagállam²⁰ mutatja fel a telephelyi és közúti ellenőrzések között megkövetelt kiegyensúlyozott arányt.

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

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



1.1 Közúti ellenőrzések

EU-szerte összesen 4 112 717 járművet²¹ és 4 323 245 járművezetőt ellenőriztek közúton, szemben a 2017–2018-as időszakban ellenőrzött 4 982 439 járművel és 5 395 009 járművezetővel²². Az ellenőrzött járművek és járművezetők száma közötti különbség a több fős személyzettel történő vezetéssel – azaz ha a jármű vezetését legalább két járművezető végzi – magyarázható. A járművezetők és a járművek száma közötti különbségek főként a Belgium, Dánia, Németország, Lengyelország, Románia és Szlovénia által benyújtott jelentésekben figyelhetők meg.

A 2017–2018-as időszakra vonatkozó jelentéshez képest az ellenőrzött járművek bejelentett száma 869 722 járművel csökkent. Ez főként annak tudható be, hogy az Egyesült Királyság által ellenőrzött járművek száma (156 496 jármű 2017–2018-ban) nem szerepel a mostani jelentésben, valamint a Málta által bejelentett számokban megfigyelhető jelentős csökkenéseknek (–73 %), amelyeket nem ellensúlyoztak a más tagállamok által bejelentett növekedések²³.

²⁰ Bulgária, Ciprus, Észtország, Lettország, Litvánia és Szlovákia.

²¹ Litvánia nem jelentett adatokat.

²² A 2017–2018-as időszakra vonatkozó adat az Egyesült Királyságból (azaz 17 461 vállalkozástól) származó adatokat is magában foglalja. Az Egyesült Királyságból származó adatok nélkül a csökkenés csaknem 33 %-os.

²³ Például Dániában +81 %, Luxemburgban pedig 64 %.

Az ellenőrzött járművezetők száma a 2017–2018-as időszakhoz képest 1 071 764 fővel csökkent. Ez is annak tudható be, hogy az Egyesült Királyság által ellenőrzött járművezetők száma (156 496 járművezető 2017–2018-ban) nem szerepel a mostani jelentésben, továbbá a csökkenések összesített hatásának több más tagállamban.

A jármű nyilvántartási országa alapján az ellenőrzött járművek 63 %-a volt hazai jármű, 31 %-uk származott más uniós tagállamból, és 6 %-uk volt nem uniós országban nyilvántartásba vett jármű²⁴. Összességében a közúton ellenőrzött járművek túlnyomó többsége (az összes jármű mintegy 91 %-a) áruszállító volt, míg csupán 10 %-uk volt személyszállító jármű.

2019–2020-ban a közúton ellenőrzött járművek 74 %-a rendelkezett menetíró készülékkel, az előző jelentéstételi időszak 75 %-os arányával szemben. Ezért nem indokolt az ellenőrzések minimális arányát 3 %-ról 4 %-ra emelni, mivel ezt a 2006/22/EK irányelv 2. cikkének (3) bekezdése szerint akkor kell megtenni, amikor az ellenőrzött járművek 90 %-a már rendelkezik menetíró készülékkel.

1.2 Telephelyi ellenőrzések

A 2019–2020-as időszakban 58 300²⁵ fuvarozási vállalkozást ellenőriztek, ami 44 %-os csökkenést jelent a 2017–2018-as időszakban ellenőrzött 104 104²⁶ fuvarozási vállalkozáshoz képest. Az ellenőrzött telephelyeken az ellenőrök körülbelül 34,3 millió munkanapot ellenőriztek, ami az előző jelentésben szereplő 33,7 millióhoz képest mintegy 2 %-os növekedést jelent, még akkor is, ha figyelembe vesszük, hogy a máltai telephelyeken nem végeztek ellenőrzéseket, és nincsenek az Egyesült Királyságból származó adatok. Összességében a tagállami ellenőrző hatóságok 499 943 járművezető nyilvántartását ellenőrizték a telephelyeken, ami 14 %-kal kevesebb a 2017–2018-as 641 033-hez képest.

2. Szabálysértések

A felderített szabálysértésekről mind a 27 tagállam szolgáltatott adatokat, de nem mindegyikük²⁷ szolgáltat részletes információkkal a jogsértések típusát illetően. **A jelentett szabálysértések teljes száma körülbelül 2,25 millió volt, ami csökkenést jelent a legutóbbi jelentéshez (3,41 millió²⁸) képest.** Ez azzal magyarázható, hogy kevesebb munkanapot ellenőriztek. A felderített közúti szabálysértések részaránya szintén változatlan; ezek a szabálysértések az összes felderített szabálysértés 60 %-át teszik ki (a legutóbbi jelentésben ez az arány 58 % volt).

A jogsértések típusainak aránya a felderített jogsértések teljes számához képest hasonló maradt, mint az előző jelentéstételi időszakban, néhány változás mellett. Az alábbi 3. ábra a 2019–2020-as időszakban a közúton és telephelyeken észlelt jogsértések átlagos uniós

²⁴ Litvánia nem nyújtotta be ezeket az adatokat. Ciprus arról számolt be, hogy csak belföldi járműveket ellenőriztek.

²⁵ Málta nem nyújtotta be ezeket az adatokat.

²⁶ 2017–2018-ban 86 643 vállalkozást ellenőriztek, az Egyesült Királyság adatai nélkül.

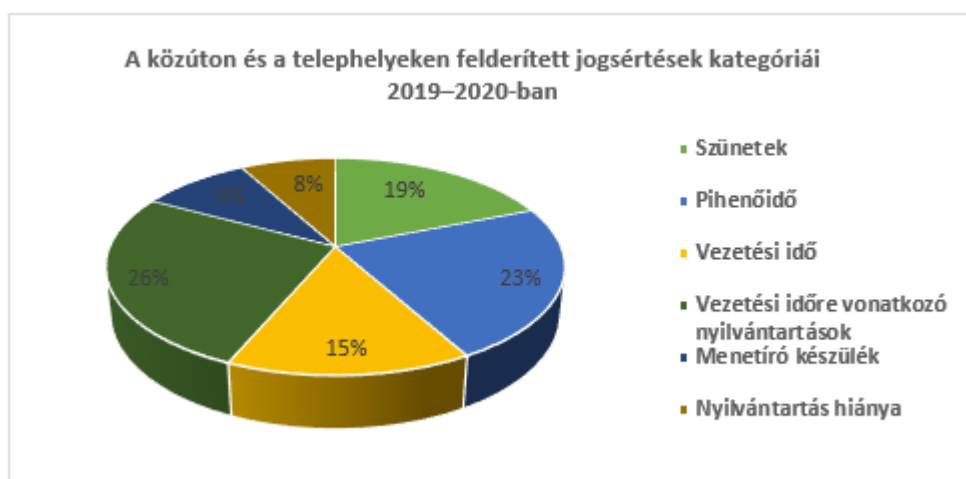
²⁷ Lettország nem adott meg szabálysértéstípusokat a telephelyi ellenőrzéseknél.

²⁸ Vagy 3,29 millió az Egyesült Királyság adatai nélkül.

arányát mutatja a megsértett rendelkezés típusa szerint. A szünetekkel kapcsolatos szabálysértések aránya 17 %-ról 19 %-ra nőtt, míg a vezetési idő nyilvántartásával kapcsolatos szabálysértések aránya 27 %-ról 26 %-ra csökkent. A pihenőidőkkel kapcsolatos szabálysértések az összes szabálysértés 23 %-át teszik ki, csakúgy, mint a legutóbbi jelentésben, a menetíró készülékkel²⁹ kapcsolatos szabálysértések aránya 9 % (a legutóbbi jelentésben 12 % volt), az egyéb munkavégzésre vonatkozó nyilvántartás hiánya/hozzáférhetősége pedig 8 % (a legutóbbi jelentésben 6 % volt) az összes felderített jogsértésen belül. Ezeket a fejleményeket az alábbi 4. ábra mutatja be.

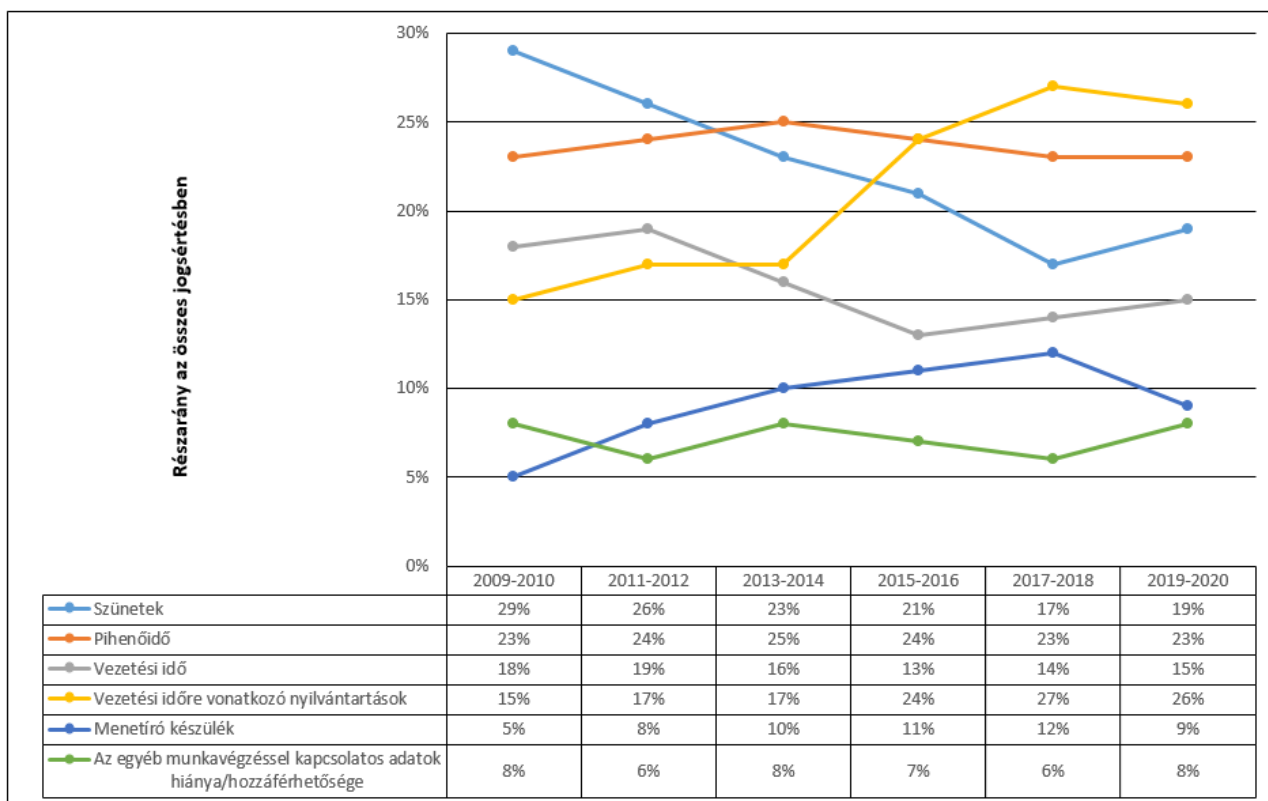
Az átlagos szabálysértési arányszám, amelyet 100 munkanap telephelyi és közúti ellenőrzései alapján számítanak ki, a 2017–2018-as 2,7-hez képest a tárgyidőszakban 2,1-re csökkent. **A telephelyi ellenőrzések felderítési aránya továbbra is magasabb, mint a közúti ellenőrzések felderítési aránya, ami alátámasztja azt, hogy a telephelyi ellenőrzések hatékonyabbak, mint az ad hoc jellegű közúti ellenőrzések.** A legutóbbi jelentéstételi időszakhoz képest azonban csökkent a telephelyi ellenőrzések felderítési aránya.

3. ábra: A közúton és a telephelyeken felderített jogsértések kategóriái 2019–2020-ban



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

²⁹ A menetíró készülékekkel kapcsolatos szabálysértések a menetíró készülékek nem megfelelő működésével, valamint helytelen használatával vagy manipulációjával függenek össze.



2.1. Közúton felderített szabálysértések

2019–2020-ban mintegy 1,36 millió szabálysértést derítettek fel közúton, ami kb. 30 %-kal kevesebb, mint a 2017–2018-ban felderített mintegy 1,94 millió szabálysértés³⁰. A közúton felderített szabálysértések uniós átlaga 100 ellenőrzött munkanapra vetítve 2,11-ről 1,82-re csökkent. A szabálysértések átlagosan 53 %-át hazai járművezetők követték el, míg az ellenőrzés céljából megállított összes jármű 63 %-a volt belföldi jármű.

2.2. Telephelyeken felderített szabálysértések

A telephelyeken mintegy 890 000 szabálysértést derítettek fel, ami jelentős csökkenést jelent a legutóbbi jelentéshez képest (1,46 millió). A szabálysértések 100 ellenőrzött munkanapra eső átlagos száma 4,35-ről 2,59-re csökkent, ami 40 %-os csökkenést jelent 2017–2018-hoz képest. A telephelyeken felderített szabálysértések vállalkozásonkénti átlagos száma kismértékben nőtt, 2017–2018-ban vállalkozásonként 14 szabálysértésről vállalkozásonként több mint 15 szabálysértésre.

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

A jelenlegi jelentéstételi időszakban az EU-ban 54 679 ellenőrző tisztviselő (2017–2018-ban 61 558 fő) vett részt az ellenőrzésekben. Ez folyamatosan csökkenő tendencia, még akkor is, ha figyelembe vesszük, hogy nem szerepelnek benne az előző jelentéstételi időszak Egyesült Királyságra vonatkozó adatai (588 ellenőrző tisztviselő).

³⁰ Vagy 1,84 millió szabálysértés az Egyesült Királyság adatai nélkül.

20 058 ellenőrző tisztviselő részesült képzésben a menetíró készülékekben rögzített adatok elemzésére (a 2017–2018-as 21 786 főhöz képest). Az ellenőrző tisztviselők részére biztosított, a menetíró készülékekben rögzített adatok elemzésére alkalmas berendezések száma a 2017–2018-as 9 677-ről 2019–2020-ban 13 067-re nőtt.

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

Az Európai Unió Bírósága a 2019. április 10-i C-834/18. sz. ügyben hozott ítéletében³¹ értelmezte az 561/2006/EK rendeletet. A Bíróság kimondta, hogy az 561/2006/EK rendelet 8. cikkében szereplő „heti pihenőidőnek” nem kell szükségszerűen az említett rendelet 4. cikkének i. pontjában meghatározott „hét” közben véget érnie.

4. A tagállamok közötti együttműködés

A 2006/22/EK irányelv 5. cikke szerint a tagállamok kötelesek legalább évente hat alkalommal – legalább egy másik tagállammal együtt – összehangolt közúti ellenőrzéseket végrehajtani. A tagállamok közötti összehangolt ellenőrzéseken, közös képzési kezdeményezéseken vagy tapasztalat- és információcseréken alapuló együttműködés döntő szerepet játszik a végrehajtásra irányuló erőfeszítések fokozásában a közúti szállítási ágazatra vonatkozó szociális jogszabályok célkitűzéseinek – úgymint jobb munkafeltételek, tisztességes verseny és jobb közúti közlekedésbiztonság – elérése érdekében. Az I. mobilitási csomag³² – amelyet 2020 júliusában fogadtak el, és amely 2020. augusztus 20-án vált (részben) alkalmazandóvá – célja, hogy előmozdítsa és megerősítse a tagállamok közötti együttműködést és kölcsönös segítségnyújtást, valamint hogy biztosítsa a hatályos szabályok hatékonyabb és következetesebb végrehajtását. Emellett az Európai Munkaügyi Hatóság, amelyet 2019-ben hoztak létre³³ azzal az átfogó céllal, hogy biztosítsa a méltányos munkaerő-mobilitást a belső piacon, megkezdte tájékoztatási, képzési és végrehajtási támogató tevékenységeit a közúti szállítás területén. Az Európai Munkaügyi Hatóság egyik fő feladata a tagállamok közötti együttműködés támogatása a határokon átnyúló végrehajtás terén, valamint a közös ellenőrzések elősegítése többek között a közúti szállítási ágazatra vonatkozó uniós szociális szabályok területén.

A Covid19-válság miatt 2020-ban számos tervezett közös végrehajtási intézkedésre nem kerülhetett sor. Ugyanakkor még a 2019-es évet illetően sem minden tagállam szolgáltatott információt az összehangolt ellenőrzések pontos számáról, illetve voltak olyanok, amelyek egyáltalán nem számoltak be arról, hogy végeztek-e összehangolt ellenőrzéseket. Az ellenőrzésekről információt szolgáltató 14 tagállam³⁴ közül 12 tagállam³⁵ hajtott végre megfelelő számú összehangolt ellenőrzést a jelentéstételi időszak során.

³¹ https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/hu/

³² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR>

³³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1149 rendelete (2019. június 20.) az Európai Munkaügyi Hatóság létrehozásáról, a 883/2004/EK, a 492/2011/EU és az (EU) 2016/589 rendelet módosításáról, valamint az (EU) 2016/344 határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 186., 2019.7.11., 21. o.).

³⁴ Belgium, Ciprus, Cseh Köztársaság, Dánia, Finnország, Görögország, Hollandia, Horvátország, Málta, Portugália és Szlovénia. Magyarország és Málta arról számolt be, hogy nem került sor összehangolt ellenőrzésekre.

A tagállamok közötti együttműködésben többnyire egymással szomszédos tagállamok vettek részt. Emellett a legutóbbi jelentéstételi időszakot illetően a tagállamok túlnyomó többsége jelezte, hogy az együttműködésre az európai ellenőrzési útvonal (Euro Contrôle Route, ECR) keretében került sor.

II. A 2002/15/EK irányelv végrehajtásának áttekintése

A 2002/15/EK irányelv 13. cikke értelmében a tagállamok kétfévente kötelesek jelentést tenni az irányelv végrehajtásáról, feltüntetve a szociális partnerek álláspontját.

1. A 2002/15/EK irányelv hatálya

Az irányelv szabályokat állapít meg – többek között – a munkaidő folyamán érvényesítendő megfelelő szünetekről, a maximális heti munkaidőről és az éjszakai munkavégzésről. Az irányelv rendelkezései kiegészítik az 561/2006/EK rendelet által a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozólag megállapított szabályokat. Mivel ez az irányelv kifejezetten a közúti szállítási ágazat tekintetében állapít meg a munkaórákra vonatkozó előírásokat, a munkaidő-szervezés alapkövetelményeit minden ágazat munkavállalói tekintetében meghatározó, a munkaidőről általánosan rendelkező 2003/88/EK irányelv³⁶ vonatkozásában különös szabálynak minősül.

2. A tagállami végrehajtás jellemzői

Néhány tagállam és szociális partner a végrehajtással kapcsolatos problémákról tett jelentést. A német hatóságok arról számoltak be, hogy a munkáltatók általában nem ismerik a vezetési időre és a munkaidőre vonatkozó jogszabályokat. A jelentések szerint az utazó munkavállalók munkaidejét általában csak a vezetési időre vonatkozó jogszabályok ellenőrzése során ellenőrzik, és azt általában nem tartják be megfelelően.

Málta arról számolt be, hogy azon járművek esetében, amelyek a vezetési időről szóló rendelet 13. cikke (1) bekezdésének e) pontja szerint engedélyezett kivételnek megfelelően nem kötelesek menetíró készüléket használni, a munkaidő mérése a járművezető munkaidejének mérésére szolgáló meglévő eszközökkel, például bélyegzőórákkal történik.

Egyes tagállamok arról számoltak be, hogy nincsenek ellenőrök a munkaidő ellenőrzésére. Az olasz hatóságok rámutattak arra, hogy problémát jelent a telephelyeken végzett ellenőrzések minimálisan előírt 50 %-os arányának az elérése. A fő problémák abból adódnak, hogy az ágazaton belüli ellenőrzések különösen bonyolultak, valamint hogy jelentős erőfeszítésekre van szükség az emberi erőforrások tekintetében. Az uniós szociális jogszabályoknak való megfelelés ellenőrzése mellett a telephelyeken végzett ellenőrzések során a munkavállalók szociális biztonsági helyzetét és munkavállalói jogállását is ellenőrzik.

³⁵ Ausztria, Franciaország, Írország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Németország, Olaszország, Románia, Spanyolország és Szlovákia.

³⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/88/EK irányelve (2003. november 4.) a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól (HL L 299., 2003.11.18., 9. o.).

Svédország beszámolt arról a módszerről, amelyet az ellenőrző hatóságok alkalmaznak a szociális jogszabályok azon részének való megfelelés ellenőrzéséhez, amelyre vonatkozóan a szociális partnerek megállapodásokat kötöttek, például az éjszakai munkavégzés tekintetében. Ilyen esetekben a svéd hatóságok nem csupán írásos megkereséseket küldenek a munkáltatóknak és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek, hanem személyesen is felveszik a kapcsolatot az ellenőrzött gépjárművezetőkkel. A cél a szabályok megismertetése és a magatartás megváltoztatásának ösztönzése.

Egyes hatóságok arról is említést tettek, hogy szükség van a 2002/15/EK irányelvben szereplő bizonyos fogalommeghatározások további pontosítására. Németországban az egyik tartomány további pontosítást kért azzal kapcsolatban, hogy hogyan kell kezelni „a rámpánál töltött várakozási időket”. Azt is megállapították, hogy a kirakodási munkát sok esetben nem „egyéb munkavégzésként”, hanem pihenőidőként rögzítik. Néhány esetben a vállalkozások különbséget tettek a tényleges munkaidő és a díjazás ellenében teljesített munkaidő között is, így az idő rögzítésére és kifizetésére átalányalapon került sor, nem pedig „egyéb munkavégzésként”.

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

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

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

3. A 2002/15/EK irányelv értelmezése

Néhány tagállam beszámolt a 2002/15/EK irányelv egyes rendelkezéseinek a nemzeti bíróságok általi jogi értelmezéséről 2019–2020-ban. Svédország megismételte, hogy bírósági döntésre vár egy olyan ügyben, amelynek tárgya a svéd közlekedési ügynökség és a szociális partnerek felelősségi köreinek elhatárolása a 2002/15/EK irányelvet átültető nemzeti jogi aktus egyes részeitől eltérő kollektív szerződések aláírása idején. Svédország arról is beszámolt, hogy az elsőfokú bíróságok már határoztak a 2002/15/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatos néhány más jogvitát illetően, és hogy a legfelsőbb bíróság még nem hozott döntéseket. Ugyanezt a helyzetet jelentette Észtország is, amely megerősítette, hogy a 2002/15/EK irányelv átültetése a 2019–2020-as időszakban nem okozott szociális problémákat Észtországban.

Spanyolországban számos bírósági ügy zajlott a munkaidővel, a szünetekkel, a készenléti idővel és a kollektív szerződésekkel kapcsolatban, például a munkáltató rendelkezésére álló jelenléti idő kiszámítása, a több mint 20 órás készenléti időért járó kifizetések, valamint a napidíj kifizetése tekintetében.

4. A munkaidőre vonatkozó szabályok kapcsán feltárt szabálysértések

Csak tizenegy tagállam³⁷ szolgáltatott mennyiségi adatokat a felderített szabálysértésekről, noha néhány adat nem volt teljes körű. Ez a szám valamivel magasabb az előző jelentéstételi időszakhoz képest, amikor kilenc tagállam³⁸ bocsátotta rendelkezésre ezeket az információkat. A hozzájárulások elégtelen száma nem teszi lehetővé az EU egészére vonatkozó következtetések levonását.

Néhány tagállam jelezte, hogy a szankció alkalmazásának elkerülése érdekében lehetőséget biztosítottak a magatartás korrekciójára egy meghatározott időn belül. A végrehajtó hatóságok csak abban az esetben folytatják a szankció kiszabását, ha a hiányosságot nem orvosolták. E tekintetben a svéd ágazat arról számolt be, hogy nagyra értékelték a közvetlen szankció hiányát, mivel ez lehetőséget ad a munkáltatóknak és az önfoglalkoztatóknak új munkamódszerek bevezetésére, új technológiák alkalmazására vagy az eljárások megváltoztatására a jogszabályoknak való megfelelés javítása érdekében.

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

A 2002/15/EK irányelv 13. cikkében előírtaknak megfelelően tíz tagállam³⁹ egyértelműen jelezte, hogy e jelentéstétel céljából konzultált a szociális partnerekkel. Ez a szám valamivel kevesebb, mint a legutóbbi jelentésben volt⁴⁰, de még mindig azt mutatja, hogy a tagállamok több mint fele nem vonja be a szociális partnereket a munkaidőre vonatkozó szabályok végrehajtására vonatkozó jelentéstételbe. Ausztria kifejtette, hogy nem konzultáltak a szociális partnerekkel, viszont az éves jelentés tervezete nem csupán a Parlamentben (szociális bizottság) kerül megvitatásra, hanem nyilvánosan elérhető a munkaügyi felügyelőség honlapján is.

A tízből hat tagállamban⁴¹ a szociális partnerek álláspontjának külön szakaszt vagy bekezdést szenteltek.

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

III. A 96/53/EK tanácsi irányelvvel kapcsolatos végrehajtási tevékenységek áttekintése

1. Ellenőrzések

Az (EU) 2015/719 irányelvvel módosított 96/53/EK tanácsi irányelv 10d. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy 2021. május 27-ig a tagállamok konkrét intézkedéseket hoznak a közlekedésben részt vevő azon járművek és járműszerelvények azonosítása érdekében, amelyek valószínűsíthetően túllépték a legnagyobb megengedett tömeget, és amelyeket ezért illetékes hatóságaiknak a méretek és az össztömeg megállapításáról szóló irányelv követelményeinek való megfelelés biztosítása érdekében ellenőrizniük kell. A tagállamok

³⁷ Ausztria, Ciprus, Cseh Köztársaság, Finnország, Lengyelország, Luxemburg, Magyarország, Németország, Olaszország, Spanyolország és Szlovákia.

³⁸ Ausztria, Ciprus, Csehország, Finnország, Franciaország, Írország, Lengyelország és Luxemburg.

³⁹ Ciprus, Észtország, Finnország, Franciaország, Lengyelország, Németország, Olaszország, Portugália, Szlovákia és Svédország.

⁴⁰ A legutóbbi jelentésben 12 tagállam szerepelt, köztük az Egyesült Királyság.

⁴¹ Franciaország, Lengyelország, Németország, Olaszország, Portugália és Svédország.

által nyújtott tájékoztatás szerint Írország és Németország legalább 2019 óta automatikus tömegmérő rendszert alkalmaz. A 10d. cikk (1) bekezdése lehetővé teszi jogsértések közvetlen megállapítása és szankciók közvetlen kiszabása céljából automatikus rendszerek használatát, amely esetben az ilyen rendszereket tanúsítvánnyal kell ellátni. A tagállamok által nyújtott tájékoztatás szerint egyetlen tagállam sem döntött úgy, hogy tanúsított rendszereket telepít. Ezért azt követően, hogy az automatikus rendszerek segítségével olyan, forgalomban lévő nehézgépjárműveket azonosítanak, amelyek tömege meghaladja a megengedett legnagyobb össztömeget, az esetleges jogsértések megállapítása érdekében az ilyen járművek tömegét ellenőrizni kell további, hitelesített mérleggel végzett közúti ellenőrzés során.

Ezen túlmenően a 10d. cikk (2) bekezdése előírja, hogy minden tagállam **megfelelő – a területén évente ellenőrzött járművek teljes számával arányos – számú ellenőrzést** végez minden naptári évben a közlekedésben részt vevő járművek vagy járműszerelvények **tömegére vonatkozóan**. A 96/53/EK tanácsi irányelv azonban nem rendelkezik annak az értelmezéséről, hogy mi tekinthető „arányosnak”, bizonyos fokú értelmezési szabadságot hagyva a tagállamok számára a tekintetben, hogy hogyan hajtják végre ezt a szabályt. Másfelől a 96/53/EK tanácsi irányelv nem írja elő a tagállamok számára, hogy közöljék a területükön évente ellenőrzött járművek teljes számát, ami szükséges lenne a legnagyobb össztömeg tekintetében végzett ellenőrzések tényleges arányára vonatkozó információk összehasonlításához és megszerzéséhez.

1.1 Közúti ellenőrzések

2019-ben és 2020-ban összesen mintegy 17 millió járművet és járműszerelvényt ellenőriztek közúton (11 350 448 járművet 2019-ben és 5 810 609 járművet 2020-ban) azon tizenkilenc tagállam területén, amelyek teljes körű vagy részleges adatokat szolgáltatnak. Az elvégzett ellenőrzések száma nagyon eltérő: Írország végezte a legtöbb ellenőrzést (körülbelül 12,6 millió ellenőrzés), ezt követte Lengyelország (körülbelül 3 millió ellenőrzés), majd Olaszország (közel 600 000 ellenőrzés). Ez az automatikus tömegmérő rendszerek Írországban történő kizárólagos használatának tudható be⁴².

Tizenhat tagállam⁴³ összehasonlítható adatai szerint az ellenőrzések száma 2 %-kal nőtt a területükön.

1.2 Szabálysértések

Tizenkilenc tagállamban **több mint félmillió olyan szabálysértést tártak fel, amikor túllépték a legnagyobb megengedett össztömeget vagy a legnagyobb megengedett tengelyterhelést** (2019-ben 285 065, 2020-ban pedig 287 547 szabálysértés).

⁴² Az Írország által jelentett összes ellenőrzést mozgás közbeni mérlegelésre szolgáló (weigh-in-motion) rendszerek segítségével végzik.

⁴³ A következő tagállamok nyújtották be nemzeti adataikat a 2017–2018-as teljes időszakra vonatkozóan: Ausztria, Belgium, Bulgária, Dánia, Észtország, Finnország, Görögország, Hollandia, Lengyelország, Lettország, Luxemburg, Németország, Olaszország, Spanyolország, Szlovákia és Szlovénia.

Tizenhat tagállamban⁴⁴ a 2017 és 2018 közötti időszakra vonatkozó összehasonlítható adatkészletek alapján a területükön feltárt szabálysértések száma 4 %-kal nőtt a 2019 és 2020 közötti időszakban.

Összességében, a rendelkezésre álló adatok szerint **az ellenőrzött járművek vagy járműszerelvények 3,3 %-a túlerhelt volt.** Ez az arány a 2019. évi 4,9 %-ról a 2020-ban 2,5 %-ra változott, ami – tekintettel az e két évben elvégzett ellenőrzések hasonló számára – azt jelezheti, hogy javult a tömegre vonatkozó szabályoknak való megfelelés. A számadatok azonban tagállamonként jelentősen eltérnek, és a tagállamok által szolgáltatott információk alapján más körülmények is fennállnak, például a közúti ellenőrzések helyszíne, napja és időpontja, valamint az ellenőrzéseket végző végrehajtó tisztviselők tapasztalata/képzése, ami jelentősen befolyásolhatja az ilyen ellenőrzések hatékonyságát. A tagállamok közötti eltérésekre példa, hogy Észtország arról számolt be, hogy az elvégzett 2 929 ellenőrzés során 2 116 szabálytalanságot tárt fel (72,2 %-os hatékonyság), míg Lengyelország 3 050 851 ellenőrzést végzett és 7 217 szabálytalanságról számolt be (0,2 %-os hatékonyság).

IV. Következtetések

A közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok alkalmazásáról és végrehajtásáról szóló elemzés általános eredménye azt mutatja, hogy a végrehajtás és a megfelelés szintje tekintetében 2019–2020-ban összességében változatlan maradt a teljesítmény a 2017–2018-as időszakhoz képest.

Nem lehet azonban közvetlenül összehasonlítani a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok végrehajtását és érvényesítését a két jelentéstételi időszakban, 2017–2018 és 2019–2020 során, a Covid19-válsághoz kapcsolódó sajátos helyzet miatt, valamint azért, mert az Egyesült Királyságnak már nem kell jelentést tennie a végrehajtási tevékenységeiről.

A Covid19-válság kedvezőtlenül befolyásolta a tagállamok által végzett ellenőrzések és összehangolt intézkedések számát. Ennek ellenére megemlíthető néhány tendencia.

Az ellenőrzött munkanapok száma továbbra is folyamatosan csökken. Az előző jelentéstételi időszakokhoz képest mind a bejelentett járművek száma, mind pedig a közúti ellenőrzés alá vont járművezetők bejelentett száma csökkent az egész EU-ban. Csökkenés volt megfigyelhető a telephelyeken ellenőrzött fuvarozási vállalkozások száma tekintetében is. Ugyanakkor a közúton és a telephelyeken ellenőrzött munkanapok aránya változott a telephelyeken ellenőrzött munkanapok javára (60 % közúton és 40 % a telephelyeken, míg az utolsó jelentésben ez az arány 73 %, illetve 27 % volt), ami kedvező fejlemény, mivel e két típusú ellenőrzés aránya közelít a jogi követelményekhez.

Mind a telephelyeken, mind pedig a közúton észlelt szabálysértések száma csökkent a legutóbbi jelentéshez képest, ami az elvégzett ellenőrzések számának a csökkenésével magyarázható. A telephelyi ellenőrzések felderítési aránya továbbra is magasabb, mint a

⁴⁴ A következő tagállamok nyújtották be nemzeti adataikat a 2017–2018-as teljes időszakra vonatkozóan: Ausztria, Belgium, Bulgária, Dánia, Észtország, Finnország, Görögország, Hollandia, Lengyelország, Lettország, Luxemburg, Németország, Olaszország, Spanyolország, Szlovákia és Szlovénia.

közúti ellenőrzések felderítési aránya, ami alátámasztja azt, hogy a telephelyi ellenőrzések hatékonyabbak, mint az ad hoc jellegű közúti ellenőrzések. A legutóbbi jelentéstételi időszakhoz képest azonban csökkent a telephelyi ellenőrzések felderítési aránya.

A jogsértések felderítési arányszáma jelentős eltéréseket mutat az EU-ban (0,12 és 8,39 között). Ez a tény – az ellenőrzött munkanapok csökkenő számának tendenciájával és a tagállamok korlátozott végrehajtási kapacitásaival (emberi és pénzügyi erőforrások, készségek és ellenőrző berendezések) együtt – azt jelzi, hogy elengedhetetlen az ellenőrzések célzottabbá tétele. Az adatokhoz – például a kockázati besorolásra vonatkozó adatokhoz – való közúti hozzáférés nagy jelentőséggel bír, különösen az ellenőrzések célzottabbá tétele és a szükségtelen, jogsértés megállapítása nélkül lezárt ellenőrzések csökkentése érdekében. Az I. mobilitási csomag által bevezetett új követelményeknek megfelelően a közúti műszaki ellenőrök számára kötelezővé válik a kockázati besorolásra vonatkozó adatokhoz való hozzáférés⁴⁵. A Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el e hozzáférés módozatairól⁴⁶. A Bizottság emellett meg fogja vizsgálni, hogy a digitalizációs és automatizálási technológiák hogyan segíthetik elő a megfelelés-ellenőrzések intelligensebbé tételét (eredményesebb, hatékonyabb, papírintes, a digitális adatokhoz való hozzáféréseken és azok cseréjén alapuló ellenőrzések).

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

A különböző típusú jogsértések aránya hasonló maradt a legutóbbi jelentéstételi időszak adataihoz. A telephelyeken a vezetési időre vonatkozó nyilvántartásokhoz kapcsolódó szabálysértések az összes feltárt szabálysértés közel felét teszik ki, ami arra utal, hogy a vállalkozások nehezen tárolják megfelelően a vonatkozó adatokat. Ezzel szemben a pihenőidővel és a vezetési idővel kapcsolatos szabálysértések az összes felderített közúti szabálysértés közel felét teszik ki.

Ami a 2002/15/EK irányelv végrehajtását illeti, a részletes mennyiségi és minőségi adatok hiánya számos nemzeti jelentésben megnehezíti a részletes értékelést. A Bizottság hangsúlyozni kívánja e jelentéstétel fontosságát, és emlékeztet arra, hogy jogi lépések tehetők azon tagállamokkal szemben, amelyek nem tesznek eleget a 2002/15/EK irányelv 13. cikkében előírt információszolgáltatási kötelezettségnek.

Ami a **96/53/EK tanácsi irányelv végrehajtását** illeti, **megnehezíti a következtetések levonását** az, hogy számos tagállamból nem érkeznek információk. Ezt szem előtt tartva az

⁴⁶ Az (EU) 2020/1055 rendelettel módosított 1071/2009/EK rendelet 16. cikkének (6) bekezdésével összhangban.

általános eredmény az, hogy bár a 2019–2020-as időszakban a végrehajtás és a megfelelés általános szintje kismértékben nőtt (a 2017–2018-as időszakhoz képest 2 %-kal több ellenőrzést végeztek és 4 %-kal több szabálytalanságot tártak fel), **jelentős különbségek vannak a tagállamok között** a valamely adott időszakban végzett ellenőrzések és feltárt jogsértések száma tekintetében.

Ezek a különbségek megfigyelhetők az ellenőrzések hatékonysága terén is, amit az elvégzett ellenőrzésenként feltárt jogsértések százalékos arányában mérnek.

Tekintettel arra, hogy 2021. május 27-től valamennyi tagállamban mozgás közbeni mérlegelésre szolgáló (weigh-in-motions) rendszereket kell alkalmazni, a jövőbeni adatelemzés és a jelenlegi adatkészletekkel való összehasonlítás döntő fontosságú lesz ahhoz, hogy következtetéseket lehessen levonni ezen automatikus rendszerek teljesítményéről és hatékonyságáról.

A legnagyobb megengedett össztömegre vonatkozó ellenőrzések megfelelőségét és arányosságát illetően nem lehet általános következtetést levonni. Ennek egyik oka az, hogy a jogi szövegben nincsenek objektív, egységes kritériumok az „arányosság” meghatározására vonatkozóan. A 2006/22/EK irányelv 2. cikkében előírt 3 %-os kritériummal ellentétben a 96/53/EK tanácsi irányelv bizonyos mérlegelési szabadságot hagy a tagállamoknak a tekintetben, hogy hogyan hajtják végre ezt a szabályt. Másfelől a méretek és az össztömeg megállapításáról szóló irányelv sem írja elő a tagállamok számára, hogy közöljék a területükön évente ellenőrzött járművek teljes számát, ami hátráltatja a tömegre vonatkozó ellenőrzések arányosságának értékelését egy állandó arányszám megléte szempontjából is, vagyis hogy minél több járművet ellenőriznek egy tagállam területén, annál több ellenőrzést kell végezni a járművek tömegére vonatkozóan.

A Bizottság úgy véli, hogy az I. mobilitási csomag alkalmazása nyomán javulni fog a végrehajtás és a megfelelés általános szintje a jövőbeni jelentéstételi időszakokban. A Bizottság által elfogadott, kockázati besorolás kiszámítására szolgáló egységes képletről szóló végrehajtási jogi aktus⁴⁷ lehetővé teszi a végrehajtók számára, hogy gyorsan felismerjék az általuk ellenőrizni kívánt vállalat profilját, és megtudják, hogy a vállalat alacsony kockázati besorolással rendelkezik-e (a jogsértések alacsony szintje miatt) vagy pedig magas kockázati besorolással (a jogsértések magas szintje miatt). Ezen túlmenően az esetleges manipuláció és visszaélés távolról történő korai észlelése eszközt biztosít a végrehajtók számára, amelynek segítségével kiválaszthatják, hogy mely járműveket kell ellenőrizni. Mindez csökkenteni fogja a felesleges ellenőrzések számát, és erőforrásokat takarít meg a végrehajtók és a járművezetők számára egyaránt.

A Bizottság a tagállamok segítségével továbbra is nyomon követi a közúti szállításra vonatkozó szociális szabályok végrehajtását. Felszólítja a tagállamokat, hogy a 2002/15/EK

⁴⁷ A Bizottság (EU) 2022/695 végrehajtási rendelete (2022. május 2.) a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a szállítási vállalkozások kockázati besorolásának kiszámítására szolgáló egységes képlet tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 129., 2022.5.3., 33. o.).

irányelvben előírtaknak megfelelően tüntessék fel a jelentésben a szociális partnerek álláspontját a munkaidőre vonatkozó szabályok végrehajtásával kapcsolatban.

A Bizottság hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a következő jelentéstételi időszakra vonatkozóan a tagállamok teljes körű adatokat nyújtsanak be a 2002/15/EK irányelv alkalmazását és végrehajtását, valamint a 96/53/EK tanácsi irányelv végrehajtását illetően, a 2002/15/EK irányelv 13. cikkében, a 96/53/EK tanácsi irányelv 10g. cikkében és az 561/2006/EK rendelet 17. cikkében meghatározott követelmények teljesítése érdekében.