



**BELSŐ POLITIKÁK FŐIGAZGATÓSÁGA**  
**B TEMATIKUS OSZTÁLY:**  
**STRUKTURÁLIS ÉS KOHÉZIÓS POLITIKÁK**

**KÖZLEKEDÉS ÉS IDEGENFORGALOM**

**A KÖZÚTI SZÁLLÍTÁST VÉGZŐ  
TEHERFUVAROZÓK SZOCIÁLIS ÉS  
MUNKAKÖRÜLMÉNYEI**

**TANULMÁNY**

**Kivonat**

E tanulmány elemzést nyújt a közúti áruszállítási ágazatban dolgozó hivatásos gépjárművezetők szociális és munkakörülményeiről. A tanulmány egyrészt az említett szállítási ágazatot érintő alapvető fontosságú szociális kérdésekre, többek között a vezetési és a pihenőidőre, másrészt azokra a gyakorlati szempontokra – így a foglalkoztatási rendszerekre vagy a jövedelemszintre – összpontosít, amelyek közvetlen hatást gyakorolnak a vezetők életminőségére. A jogi keret – többek között a közúti áruszállítás szociális dimenziója tekintetében releváns uniós jogszabályok – átfogó elemzését követően ismertetjük az érdekelt felekkel és gépjárművezetőkkel folytatott konzultációk megállapításait.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2

2013

PE 495.855

HU

Ez a dokumentum az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságának felkérésére készült.

## **SZERZŐK**

*TRT Trasporti e Territorio Srl* – Alessio Sitran, Enrico Pastori

## **FELELŐS TISZTVISELŐ**

Piero Soave  
Európai Parlament  
B. Tematikus Osztály: Strukturális és Kohéziós Politikák  
Brüsszel 1047  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **SZERKESZTŐ ASSZISZTENS**

Révész Nóra

## **NYELVI VÁLTOZATOK**

Eredeti nyelv: EN.  
Fordítások: DE, FR.

## **A SZERKESZTŐRŐL**

A B. Tematikus Osztállyal a következő címen léphet kapcsolatba vagy iratkozhat fel a havi hírlevélre: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

A kézirat 2013 áprilisában készült.  
© Európai Unió, 2013.

A dokumentum a következő Internet címen érhető el:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **FELELŐSSÉG KIZÁRÁSA**

Jelen dokumentumban megfogalmazott véleményért a szerző kizárólagos felelősséggel tartozik, és az nem feltétlenül tükrözi az Európai Parlament hivatalos álláspontját.

A dokumentum nem üzleti célú sokszorosítása és fordítása a forrás megadása és a kiadó előzetes értesítése mellett megengedett, és annak egy példányát a kiadónak meg kell küldeni.

## ÖSSZEFOGLALÓ

E tanulmány célja, hogy a közúti áruszállítási ágazatban dolgozó hivatásos gépjárművezetők szociális és munkakörülményeivel kapcsolatos információkat szolgáltatson a parlamenti vitákhoz azáltal, hogy áttekintést nyújt a területet szabályozó uniós jogszabályokról, és összefoglalja az érdekelt felekkel (szakszervezetekkel) és az egyes tagállamok gépjárművezetőivel folytatott konzultációk során nyert megállapításokat.

A tanulmány mélyreható elemzést nyújt a hivatásos gépjárművezetők szociális és munkakörülményeit befolyásoló legsürgetőbb kérdésekről és tendenciákról. A tanulmány azonosítani kívánja azokat a tényezőket, amelyekre nagyobb figyelmet kell fordítani egy olyan hatékony végrehajtási stratégia alkalmazása érdekében, amely javítja a gépjárművezetők szociális jogainak tiszteletben tartását, és ezáltal jobb élet- és munkakörülményeket garantál a gépjárművezetők számára. E tekintetben a tanulmány naprakész és tényeken alapuló megállapításai megfelelő alapot jelentenek a vitákhoz, és a tanulmány ismerteti a szerzők által az Európai Parlament számára készített korábbi, az Unió szociális jogszabályainak a közúti szállítási ágazat hivatásos gépjárművezetői tekintetében való végrehajtásáról szóló tanulmányukban <sup>1</sup> megfogalmazott következtetéseket és javaslatokat.

### **A vezetők szociális és munkakörülményeire hatást gyakorló uniós jogszabályok**

A tanulmány felvázolja a szociális kérdéseket (munkaidő, vezetési és pihenőidők) és a közúti áruszállítási ágazat piaci hozzáférését (a közúti szállításról szóló csomag) szabályozó jelenlegi uniós jogszabályi keretet azáltal, hogy megvizsgálja az említett két területet szabályozó jogszabályokban uniós szinten bekövetkezett fejlemények mögött álló alapvető indokokat.

A közúti áruszállítási műveletek mobil és nemzetközi jellegére tekintettel a tanulmány azokat a további uniós jogszabályokat is megvizsgálja, amelyeket bár eredetileg nem a közúti áruszállítási ágazat számára alkottak meg, mégis jelentős hatást gyakorolnak a szociális és munkakörülményekre.

### **A gépjárművezetők szociális és munkakörülményei: felmérés**

A tanulmány központi része a vezetők szociális és munkakörülményeinek értékelésével foglalkozik. Az elemzés nagymértékben az érintett érdekelt felekkel (nemzeti szakszervezetek és két európai egyesület) és a gépjárművezetőkkel folytatott konzultációs eljárás megállapításaira támaszkodik. A konzultációk a hivatásos gépjárművezetők munkakörülményeit és életszínvonalát a legközvetlenebb módon befolyásoló kérdésekkel kapcsolatos minőségi és mennyiségi információkhoz vezettek.

A liberalizációs folyamat 1990-es években történt elindulása óta gyökeres változások következtek be a közúti áruszállítási ágazatban. A legfontosabb tényezőt az uniós piac egyre nagyobb mértékű megnyitása jelentette, ami nemcsak a közúti áruszállítási ágazat szerveződésének és felépítésének addigi módját, hanem a nyújtott szolgáltatások természetét és költségeit is átalakította. Ezeket a változások csak még jobban kiemelte az Unió 12 új tagállam csatlakozásával két lépésben, 2004-ben és 2007-ben történt bővítése.

<sup>1</sup> E tanulmányt a lenti 8. megjegyzés említi.

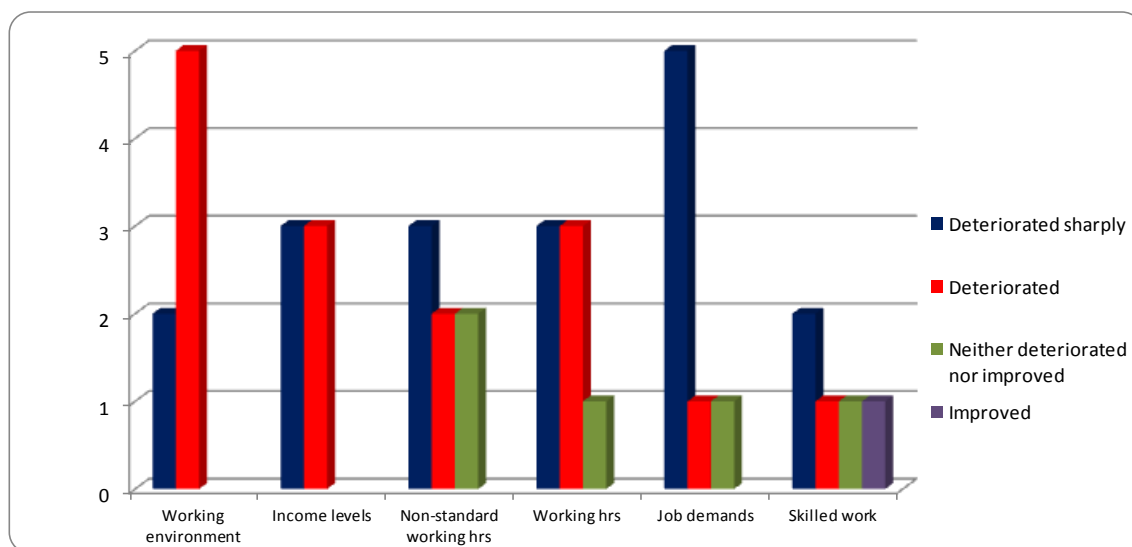
A tanulmány megállapításai szerint a liberalizációs folyamatot ugyanakkor nem kísérte egy vele párhuzamos, a foglalkoztatási és munkakörülményeket érintő szociális harmonizációs folyamat; ellenkezőleg: e területeken általános és meredek negatív tendencia tapasztalható mind a belföldi, mind a külföldi gépjárművezetők esetében<sup>2</sup>.

Az uniós tagállamok között továbbra is jelentős különbségek mutatkoznak a munkaerőpiac és a szociális piac felépítése, valamint a végrehajtási mechanizmusok hatékonysága tekintetében. Az ilyen különbségekből fakadó szakadékok tisztességtelen versenygyakorlatok és szociális dömping alkalmazására sarkallhatják a fuvarozó társaságokat (példaként említhetők az ún. postafiókcségek, vagy a teljesítményalapú foglalkoztatási rendszerek, illetve olyan gépjárművezetők alkalmazása, akik valótlanul önálló vállalkozóként tüntetik fel magukat), ahelyett, hogy lehetőséget teremtenének a szociális és gazdasági növekedésre.

E tisztességtelen gyakorlatok a gépjárművezetői hivatást szabályozó előírások általános hanyatlásának, így a romló munkakörülmények és – a jövedelemszintek, a munka és a magánélet közötti egyensúly, a munkahelyi követelmények és az életszínvonal terén – visszalépést jelentő változások jelei. Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy a fent említett tisztességtelen gyakorlatok és visszaélések szintén nagymértékben hozzájárulnak a gépjárművezetők élet- és munkakörülményeinek fokozottan bizonytalanná válásához, amint arról a konzultációk megállapításai és az egyes tagállamok tekintetében e tanulmányban ismertetett példák is tanúskodnak.

E megállapításokat az érdekelt felek és a gépjárművezetők visszajelzései egyaránt alátámasztják. A gyűjtött adatok is megerősítik, hogy az érdekelt felek véleménye szerint az elmúlt öt évben a **munkakörnyezet** (beleértve az EU15 és az EU12 gépjárművezetői közötti megkülönböztetések magasabb arányát is), a **munkahelyi követelmények** (például fokozott rugalmasság a feladatok terén, valamint a vezetésen kívüli tevékenységek nagyobb mennyisége) és a **jövedelmi szintek** (így a vezetők fizetésének folyamatos esése) jelentették azokat a szociális kérdéseket, amelyek tekintetében a legnagyobb visszalépés történt a közúti teherszállítási ágazatban.

**1. ábra: Azok a tényezők, amelyek esetében a legnagyobb visszalépés történt az elmúlt öt évben**

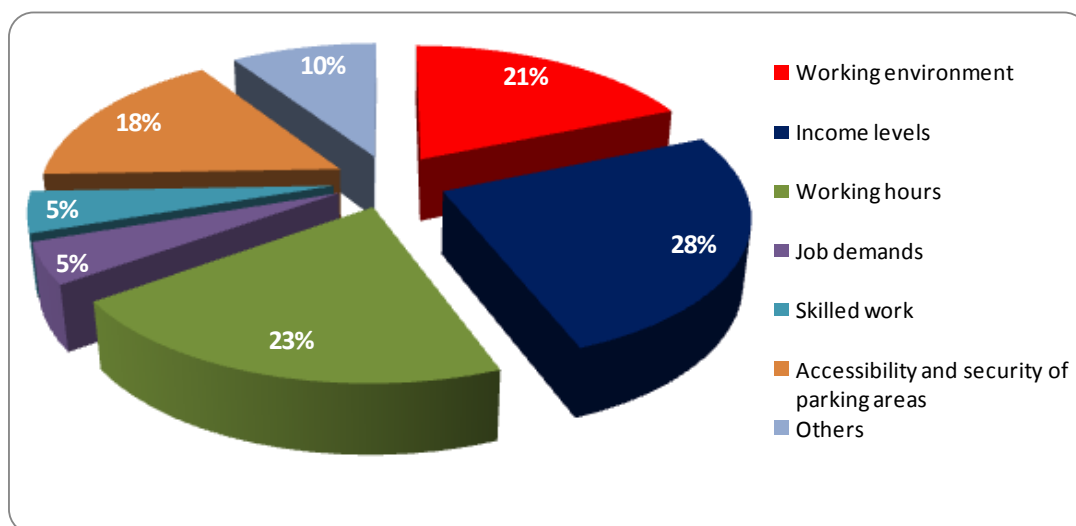


Forrás: A szerzők által összeállított adatok.

<sup>2</sup> Külföldi gépjárművezetőnek minősül az a vezető, aki nem a saját országából dolgozik.

A gépjárművezetők megismétlik az érdekelt felek véleményét és meglátásait, és külön hangsúlyozzák a munkabérek szintjének csökkenését, továbbá a munkával töltött órák számának növekedését, a munkakörnyezet romlását és a parkolóhelyek hozzáférhetőségének és biztonságának hiányát. Ez a negatív tendencia különösen az EU15 gépjárművezetőit érinti, mivel állításuk szerint a fuvarozó társaságok az olcsóbb kelet-európai munkaerőt veszik igénybe.

**2. ábra: Azok a tényezők, amelyek esetében a gépjárművezetők megítélése szerint a legnagyobb visszalépés történt az elmúlt öt évben**



**Forrás:** A szerzők által összeállított adatok.

Az érdekelt felek szerint a végrehajtás különösen problematikus terület, és kívánatos lenne e téren az uniós fellépés ösztönzése azzal a céllal, hogy hatékonyabb ellenőrzési mechanizmusokat építsenek ki a tagállamokban az illegális vagy tisztességtelen foglalkoztatási gyakorlatokért felelős fuvarozó társaságokkal szemben. E területen a jelenlegi keret meghaladása érdekében az uniós tagállamok közötti magasabb szintű harmonizációra van szükség a végrehajtási gyakorlatok és a szankciók területén, mivel jelentős eltérések mutatkoznak a végrehajtási előírásokban, illetve nem minden uniós ország kezeli ugyanúgy elsőrendű kérdésként a végrehajtást.

**1. táblázat: Az érdekelt felek által megjelölt további kulcsfontosságú tényezők a közúti teherszállítási ágazat szociális és munkakörülményei tekintetében<sup>3</sup>**

Tényező	Fontossági szint
Illegális/tisztességtelen foglalkoztatási gyakorlatok, amelyek szociális dömpinghez vezetnek (a postafiókcégeket is ideértve)	*****
A végrehajtás és az ellenőrzések hiánya	*****

<sup>3</sup> A tanulmány szerzői a „fontossági szint” értékeit a jogalkotási fellépés fontossági szintje alapján, kvalitatív szempontok szerint állapították meg. Ezek az értékek nem annyira az egyes elemek fontosságának, mint inkább a jövőbeli fellépés prioritási fokának megítélését tükrözik. Mivel a vezetési és a pihenőidőkre vonatkozó hatályos jogszabályokat alapvetően tiszteletben tartják és bizonyos fokig végrehajtják, az e területen való további fellépést a gépjárművezetők és az érdekelt felek által megjelölt egyéb kérdésekkel összehasonlítva kevésbé tartották sürgetőnek.

Tényező	Fontossági szint
A 27 uniós tagállamra kiterjedő szociális harmonizáció korántsem valósult meg	****
Illegális kabotázsműveletek	****
A pihenő- és egyéb létesítmények minősége	***
Vezetési és pihenőidők	**

**Forrás:** A szerzők által összeállított, az érdekelt felekkel folytatott konzultáció megállapításain alapuló adatok.

### Főbb következtetések

A fent kifejtetteknek megfelelően a tanulmány legfontosabb következtetése, hogy a közúti áruszállítási piac 1990-es években kezdődött liberalizációs folyamata az Unió tagállamaiban nem járt együtt a fokozott verseny és egy vele párhuzamos szociális harmonizációs folyamat közötti konvergenciával a közúti áruszállításban dolgozó munkavállalók foglalkoztatási és munkakörülményei tekintetében.

Az uniós országok között továbbra is jelentős különbségek vannak a munkaerő-piaci és a szociális piaci struktúrák terén, és ez – különös tekintettel az elégtelen vagy eredménytelen végrehajtási mechanizmusokra – arra ösztönözheti a tisztességtelen fuvarozó társaságokat, hogy tisztességtelen versenyt folytassanak vagy szociális dömpinget alkalmazzanak. Mindez tovább súlyosbítja a közúti áruszállítási ágazat által jelenleg is tapasztalt negatív tendenciákat.

E területen ismét a végrehajtás jelenti azt a kulcsfontosságú intézkedést, amelyen keresztül – a vonatkozó rendeletek közös értelmezése és alkalmazása, valamint a jogsértések és a kapcsolódó szankciók fogalmának egységesebb meghatározása mellett – talán elérhető a harmonizált munkakörülmények célkitűzése.

### Az ajánlások összefoglalása

E tanulmány megállapításai több olyan ajánlást is támogatnak, amelyek útmutatással szolgálhatnak azon meghatározott területekre vonatkozóan, ahol a hivatásos gépjárművezetők szociális és munkakörülményeinek további javítására lehet szükség. A szerzők javaslata szerint ezért a következő intézkedésekre kell összpontosítani:

- **A tagállami végrehajtási mechanizmusok erősítése.** Ehhez fokozni kellene a meglévő ellenőrzéseket és végrehajtási mechanizmusokat, valamint növelni kellene hatékonyságukat, az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendelet végrehajtásának támogatása érdekében pedig ad hoc végrehajtási irányelveket fogadhatnának el. Ezenkívül a végrehajtási intézkedések – például a közúti és a munkaügyi hatóságok által végzett közös ellenőrzések révén – kiterjedhetnének a közúti áruszállítási ágazatot szabályozó munkaügyi és szociális jogszabályokra, így az 593/2008/EK rendeletre (Róma I. rendelet) is.
- **Végrehajtási hatástanulmányok készítése.** Az uniós jogszabályok végrehajtásának jelentős megerősítése érdekében hatástanulmányokat vezethetnének be, egyúttal azonban a tagállamokat is ösztönözni kell arra, hogy teljesítsék az e téren rájuk háruló feladatokat. Hatásvizsgálatok kísérhetnék valamennyi jogalkotási javaslatot annak értékelése és megbecslése érdekében, hogy

az alkalmazott intézkedések milyen hatással lennének a javaslat végrehajthatóságára az uniós jogszabály hatálybalépését követően.

- **A munkavállalók kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv végrehajtására vonatkozó jelentéstételi mechanizmusok bevezetése.** Javíthatja a végrehajtás hatékonyságát, ha azt a különböző szabályok végrehajtásának aktuális állására vonatkozó, folyamatosan frissített adatokkal és információkkal segítik. Így lehetne eljárni a munkavállalók kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv esetében egy jelentéstételi mechanizmusról szóló rendelkezés 1072/2009/EK rendeletbe való felvételével, amely előírja az egyes tagállamok számára, hogy tájékoztassák a Bizottságot a 96/71/EK irányelv alkalmazásáról, valamint a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv végrehajtásáról szóló jövőbeli irányelv esetében is (az ezen irányelvre irányuló javaslatot jelenleg első olvasatban tárgyalja a Parlament<sup>4</sup>).
- **A tagállamok, valamint az ugyanazon tagállamok különböző hatóságai közötti együttműködés megerősítése.** E cél elérésének lehetséges módjait az információk és a bevált gyakorlatok cseréjének előmozdítása, a bűnüldöző szervek tagjai képzésének előmozdítása és összehangolt képzési programok támogatása jelenthetnék. Ezenkívül magukban foglalhatnák a Közösségen belüli kapcsolattartó szervek 2006/22/EK irányelvben megállapított hatásköreinek bővítését.
- **A kobotázásra vonatkozó szabályok alkalmazásának kiterjesztése a 96/71/EK irányelvre.** Ehhez szükség lehet az 1072/2009/EK rendelet módosítására a kivételek eltörlése, valamint a kobotázásra vonatkozó szabályok végrehajtásának megkönnyítése érdekében.
- **A fuvarozó társaságok uniós nyilvántartásának létrehozása.** E nyilvántartás tartalmazná azon vállalkozások fekete listáját, amelyeket illegális vagy tisztességtelen gyakorlatok alkalmazásáért felelősnek találtak. Ezt belefoglalhatnák abba a kockázatértékelő rendszerbe, amelyet a tagállamok a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó uniós szabályokat megsértő vállalkozások tekintetében kötelesek bevezetni.

A fenti javaslatokon felül további javaslatok születtek annak céljával, hogy folytassák a parkolóhelyek minőségével kapcsolatos nyomon követési és teljesítményértékelési munkát (beleértve a hivatásos gépjárművezetők hivatásukkal, valamint élet- és munkakörülményeikkel kapcsolatos véleményének és meglátásainak kétévenkénti felmérését is), valamint figyelemfelkeltő és tájékoztató kampányokat szervezzenek, amelyek révén tájékoztatják a gépjárművezetőket a könnyen megközelíthető, jó minőségű, megbízható és biztonságos parkolóhelyekről. E kampányoknak a közúti áruszállítási ágazat egy továbbra is élő problémáját, a nemek közötti egyenlőtlenséget is kezelniük kell.

<sup>4</sup> Az Európai Parlament Foglalkoztatási és Szociális Bizottságának jelentése (2012/0061(COD)) (Előadó: Danuta Jazłowiecka európai parlamenti képviselő).