



KÖZÜTI FUVAROZÁS: A JOGSZABÁLYOK HARMONIZÁCIÓJA

A tagállamokban hatályos jogszabályok harmonizálása nélkül lehetetlen létrehozni egységes európai közúti fuvarozási piacot. Az Európai Unió által elfogadott intézkedések adózási, műszaki, adminisztratív és szociális jellegűek.

JOGALAP ÉS CÉLKITŰZÉSEK

A Lisszaboni Szerződés VI. címe, konkrétan az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikke. Egy olyan közös közúti közlekedéspolitikát, amely igazságos versenyfeltételeket teremt és biztosítja a szolgáltatásnyújtás szabadságát, megköveteli a tagállamok vonatkozó jogszabályainak harmonizálását. Ez nemcsak az adózásra (héta, gépjárműadó, ásványolaj-adó) és az állami támogatásokra vonatkozik, hanem a műszaki előírásokra (megengedett legnagyobb méret és tömeg), a szociális rendelkezésekre és a környezetvédelmi intézkedésekre is.

EREDMÉNYEK

A. Adó- és műszaki harmonizáció

1. Jövedékiadó-rendszer és infrastruktúra-használati díjak

2008. július 8-án a Bizottság kezdeményezéscsomagot terjesztett elő a környezetkímélőbb közlekedésről („[Környezetbarátabb közlekedés](#)” kezdeményezéscsomag), amely átlátható és általánosan alkalmazható modellt kínál valamennyi külső költség – többek között a környezet- és zajvédelemmel, a torlódásokkal, az egészségvédelemmel kapcsolatos költségek – kiszámításához. Ez a modell szolgált alapul az infrastruktúra-használati díjak kiszámításához az 1999. június 17-i [1999/62/EK „euromatrica-irányelv”](#) felülvizsgálata során, és olyan stratégiát jelzett, amely fokozatosan megvalósítja ezt a modellt valamennyi közlekedési mód esetében.

Az euromatrica-irányelv továbbra is a közúti infrastruktúra használati díjának a közlekedési vállalatok általi megfizetését célzó díjrendszer alapját képezi. Ezt az irányelvet a 2006. május 17-i [2006/38/EK irányelv](#) és a 2011. szeptember 27-i [2011/76/EU irányelv](#) módosította. Az euromatrica-irányelv a „szennyező fizet” elvén és a közúti közlekedés külső költségeinek internalizálásán alapszik. Célja annak elérése, hogy a díjak tükrözzék a nehéz tehergépjárművek infrastruktúra-használatának költségeit.

A Bizottság 2017. május 31-i közúti mobilitási csomagja (Europe on the Move – Európa mozgásban) két új javaslatot tartalmaz az euromatrica-irányelv módosítására:



az egyik javaslat a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvet módosító európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányul (COD – rendes jogalkotási eljárás ([COM\(2017\) 0275](#))), a másik a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a gépjárműadóztatásra vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról szóló tanácsi irányelvre (CNS – konzultációs eljárás ([COM\(2017\) 0276](#))).

A 2017. évi „Európa mozgásban” jogalkotási menetrendben szerepelt egy olyan javaslattervezet is, mely az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az úthasználatdíj-fizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányul ([COM\(2017\) 0280](#)). Az együtdöntési eljárás lezárását követően a Bizottság jóváhagyta a javaslatot, majd ezt követően ([EU\) 2019/520 irányelvként](#) közzétette azt az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

2. Kibocsátási követelmények

A [443/2009/EK rendelet](#) és az [510/2011/EU rendelet](#) a szén-dioxid-kibocsátások csökkentésére irányuló integrált megközelítés részeként meghatározták a kibocsátási követelményeket az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek vonatkozásában. E rendeleteket később a 443/2009/EK rendeletet módosító, 2014. március 11-i [333/2014/EU rendelet](#) módosította az új személygépkocsikra vonatkozó, 2020. évi CO₂-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módozatok meghatározása tekintetében, illetve az 510/2011/EU rendeletet módosító 2014. február 26-i [253/2014/EU rendelet](#) az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó, 2020. évi CO₂-csökkentési célérték elérésére alkalmas módozatok meghatározása tekintetében.

„Az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelmények (átdolgozás)” című (eljárás száma: ([COM\(2017\) 0676](#)), a 715/2007/EK rendeletet módosító és a 443/2009/EK rendeletet ([2007/0297\(COD\)](#)), valamint az (EU) 510/2011 rendeletet ([2009/0173\(COD\)](#)) hatályon kívül helyező új javaslat célja kibocsátáscsökkentési célok meghatározása 2025-re és 2030-ra. Az együtdöntési eljárás lezárult, és a jogi aktust jóváhagyták. A végleges jogi aktust 2019 áprilisában tették közzé a Hivatalos Lapban ([2017/0293\(COD\)](#)).

3. Megengedett legnagyobb méretek és össztömegek

Az Unióban a tagállamok között közlekedő nehéz tehergépjárművek méreteire érvényes szabványok tekintetében a közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i [96/53/EK irányelv](#) a mérvadó. Az irányelv 4. cikke ugyanakkor lehetővé tesz néhány nemzeti szintű derogációt, vagyis az irányelv mellékletében felsorolt küszöbértékeket (18,75 méter és 40 tonna) meghaladó, hosszabb és súlyosabb járművek forgalomban való részvételének engedélyezését olyan szállítási műveletek esetén, amelyek nem érintik különösebben a nemzetközi konkurenciát (például az erdőgazdálkodással és a fakitermeléssel összefüggő műveletek esetén), és azzal a feltétellel, hogy az adott derogációval élő tagállam tájékoztatja erről a Bizottságot.



Ezt az irányelvet (a 2009. július 13-i 661/2009/EK rendelet által hatályon kívül helyezett) 1997. július 22-i [97/27/EK irányelv](#) egészíti ki és a 2002. február 18-i [2002/7/EK irányelv](#) módosítja, amelyek az autóbuszok szabvány szerinti méreteinek harmonizálására törekednek az Unión belüli szabad közlekedés, és konkrétan a személyszállítás terén a kabotázs megfelelő működésének lehetővé tétele érdekében.

A 96/53/EK irányelvet módosító, 2015. április 29-i [\(EU\) 2015/719 irányelv](#) megállapította az Unión belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteire, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegére vonatkozó rendelkezéseket.

Legutóbb a Bizottság javaslatot nyújtott be a 96/53/EK tanácsi irányelvnek a jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt biztosító vezetőfülkék esetében engedélyezett legnagyobb hosszúságra vonatkozó különös szabályok végrehajtási határideje tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi határozatra ([COM\(2018\) 0275](#)). A Parlament 2019 márciusában elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját. A végleges jogi aktust 2019 júniusában tették közzé a Hivatalos Lapban ([2018/0130\(COD\)](#)).

B. Közigazgatási harmonizáció

1. A járművezetőkre vonatkozó jogszabályi kötelezettségek

A vezetői engedélyekről szóló, 1991. július 29-i [91/439/EGK irányelv](#) egységesítette a formátumot és a járműkategóriákat, bevezette a kölcsönös elismerés elvét, és megállapította az egészséggel és az alkalmassággal szemben támasztott alapkövetelményeket. Az 1996. július 23-i [96/47/EK irányelv](#) bevezette a vezetői engedélyek alternatív, hitelkártya alakú formátumát. A vezetői engedélyről szóló harmadik irányelv (a 91/439/EGK irányelvet hatályon kívül helyező 2006. december 20-i [2006/126/EK irányelv](#)) valamennyi, az Unióban 2013. január 19. után kiadott vezetői engedély esetében kötelezővé teszi a hitelkártya-formátumot. Megújítás esetén, vagy legkésőbb 2033-ig egyébként az összes jelenleg érvényes papírformátumú vezetői engedélyt le kell cserélni a hitelkártya alakú új formátumra. Minden új vezetői engedélynek konkrét érvényességi időtartama lesz (motor- és személygépjárművek esetén 10–15 év az országtól függően, tehergépjárművek és buszok esetén 5 év), és az Unióban mindenhol elismerik majd ezeket. A tervezett harmonizáció a következő célokat szolgálja: a csalás elleni küzdelmet, a jogosítványturizmus visszaszorítását, a szabad közlekedés garantálását és a közúti biztonság javítását.

2017. február 1-jén a Bizottság közzétette az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelvet, valamint a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelvet módosító (EU) 2018/645 európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatát ([COM\(2017\) 0047](#)). Az irányelvet 2018. május 2-án tették közzé a [Hivatalos Lapban](#).

2011. december 4-e óta a járművezetői igazolványokat a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i [1072/2009/EK rendelet](#) szabályozza. Ez a rendelet a [881/92/EGK](#) és a [3118/93/EGK tanácsi rendeleteket](#) módosító [484/2002/EK rendelet](#) helyébe lépett. A járművezetői



igazolvány olyan egységes dokumentum, amely igazolja, hogy a tagállamok között közúti árufuvarozást végző jármű vezetőjét az érintett uniós fuvarozó jogszerűen foglalkoztatja a fuvarozó székhelye szerinti tagállamban, vagy jogszerűen bocsátották az érintett fuvarozó rendelkezésére.

2. A gépjárművek nyilvántartásba vétele

A [2003/127/EK irányelvvel](#), majd a műszaki alkalmassági jogszabálycsomagban szereplő [2014/46/EU irányelvvel](#) módosított, 1999. április 29-i [1999/37/EK irányelv](#) egységesíti a gépjárművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó dokumentumokat, és egyszerűsíti a jármű tulajdonosának ellenőrzését és a tulajdonátruházást két tagállam polgárai között. A gépjárműveket és pótkocsijaikat nyilvántartásba vevő tagállam államjelzésének a Közösségen belüli forgalomban történő elismeréséről szóló, 1998. november 3-i [2411/98/EK rendelet](#) értelmében kötelező elhelyezni a rendszámtáblán az európai zászlót jelképező fényvisszaverő jelet, illetve a rendszámtábla bal szélén a tagállam államjelzését.

C. A munkaidőt, a vezetési időt és a pihenőidőt érintő szociális harmonizáció

A szállítmányozási iparágat kizárták a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló, 1993. november 23-i [93/104/EK irányelv](#) hatálya alól. A közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i [2002/15/EK irányelv](#) olyan minimumkövetelményeket határoz meg a munkaidő-szervezésre vonatkozóan, amelyekkel javítható a járművezetők egészsége és biztonsága. A heti átlagos munkaidő az irányelv becslései szerint eléri a 48 órát. Azonban akár 60 óra is lehet, már amennyiben 4 hónapra vetítve a heti átlag nem lépi túl a 48 órát. A napi és heti maximális vezetési időt, a szünetet és a napi minimális pihenőidőt az 1985. december 20-i [3820/85/EGK rendeletet](#) hatályon kívül helyező, 2006. március 15-i [561/2006/EK rendelet](#) szabályozza. A rendelet az árufuvarozást (3,5 tonnánál nagyobb súlyú gépjárművek) és a személyszállítást (9 személynél nagyobb kapacitású gépjárművek) végző gépjárművezetőkre vonatkozik; gyakoribb pihenőket ír elő, javítja és egyszerűsíti az ellenőrzés és büntetés lehetőségeit. Az [561/2006/EK rendelet](#) módosította az 1985. december 20-i [3821/85/EGK rendeletet](#) is, kötelezővé téve a digitális menetíró készüléket. A menetíró készülék – mivel nem manipulálható – megkönnyíti az uniós szociális jogszabályok megsértéseinek felderítését. A 2006. március 15-i [2006/22/EK irányelv](#) megállapítja a fent említett rendeletek végrehajtásához szükséges minimumfeltételeket, és meghatározza, hogy a tagállamok legalább hányszor kötelesek ellenőrizni a vezetési idő, a szünetek és a pihenőidő betartását (2010-ben ez a szám a gépjárművezetők munkanapjainak legalább 3%-a). Az [561/2006/EK rendelet](#) kapcsolódik továbbá a [165/2014/EU rendelethez](#), amely megállapítja a menetíró készülékekre vonatkozó követelményeket. Az analóg menetíró készülék digitális készülékkel történő felváltása várhatóan fokozatosan lehetővé teszi több adat gyorsabb és pontosabb ellenőrzését, így a tagállamok gyakrabban folytathatnak ellenőrzéseket. A 2009. október 21-i [1073/2009/EK rendelet](#) a közúti intézkedéscsomag keretében módosította az [561/2006/EK rendeletet](#), bevezetve a „12 napos szabályt”, amely lehetőséget nyújt az autóbusszvezetők számára, hogy akár 12 egymást követő napon is dolgozzanak (legfeljebb 6 egymást követő nap helyett), feltéve, hogy olyan nemzetközi különjáratú személyszállító szolgáltatásról van szó, melynek során legalább egyszer 24 óras



pihenőidőszak biztosított. Ez a derogáció csak szigorú feltételek teljesülése esetén megengedett, melyek garantálják a közúti biztonságot és a járművezetőket kötelezik arra, hogy heti pihenőidejüket közvetlenül az említett szolgáltatás előtt és után vegyék igénybe. 2014. január 1-jétől további feltételek is vannak: a járművet fel kell szerelni digitális menetíró készülékkel, valamint este 22.00 óra és hajnali 6.00 óra között az ugyanazon vezető által folyamatosan vezetéssel tölthető idő 3 órával csökkentendő, vagy pedig több sofőrnek kell a járművet vezetnie. Az [561/2006/EK rendeletet](#) közúti közlekedésre vonatkozó jogszabályként – különösen a munkaidő és az érvényesíthetőség tekintetében – kiegészíti a [2002/15/EK irányelv](#) és a [2006/22/EK irányelv](#).

2017. május 31-én a Bizottság előterjesztette az „Európa mozgásban” elnevezésű jogalkotási csomagját, amelyben szerepelt az [561/2006/EK rendeletnek](#) a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a [165/2014/EU rendeletnek](#) a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat ([COM\(2017\) 0277](#)). Az „Európa mozgásban” csomag részeként a Bizottság előterjesztett továbbá egy, a [2006/22/EK irányelvnek](#) a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint egy, a [96/71/EK irányelvhez](#) és a [2014/67/EU irányelvhez](#) kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatot ([COM\(2017\) 0278](#)). A Parlament 2019. áprilisban első olvasatban határozatot fogadott el mindkét javaslatról. 2019 szeptemberében a Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) úgy határozott, hogy intézményközi tárgyalásokat kezd. 2020 januárjában a bizottság jóváhagyta a második olvasatra vonatkozó intézményközi tárgyalások korai szakaszában elfogadott szöveget ([2017/0121\(COD\)](#)).

AZ EURÓPAI PARLAMENT SZEREPE

A Parlament jogalkotói hatáskörében elvileg támogatta a Bizottság legtöbb harmonizációs javaslatát, ugyanakkor ragaszkodott néhány szemponthoz, amelyek számára különösen fontosak. Az euomatrix-irányelv legutolsó felülvizsgálata során a Parlament kiemelte a környezetvédelmi szempontokat, aminek eredményeképpen az útdíjak 2013 második felétől az útdíjak a zaj- és levegőszennyezés miatti költségeket is tartalmazhatják. Ez az eredmény – amelyet a Parlament minimumkövetelménynek tekintett a „szennyező fizet” elv alkalmazásának biztosítása érdekében – a TRAN bizottság határozott eltökéltségének volt köszönhető. Az útdíj bevezetését tartalmazó, felülvizsgált németországi tervre vonatkozó bizottsági jóváhagyásról szóló, [2017. március 15-i állásfoglalásában](#) a Parlament rámutatott, hogy Németország ellen kötelezettségszegési eljárás van folyamatban nemzeti hovatartozáson alapuló közvetett megkülönböztetés miatt, mivel ez az uniós jogszabályok megsértésével jár és ellentétes a Szerződések alapelveivel.

„[A közlekedésről szóló, 2011. évi fehér könyv](#) végrehajtásáról: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című, [2015. szeptember 9-i állásfoglalásában](#) a Parlament felkérte a Bizottságot, hogy a fentebb említett egyes területekre vonatkozóan nyújtson be javaslatot kiegészítő jogalkotási intézkedésekre.



Nevezetesen kérte a vezetői engedélyekről szóló harmadik irányelv ([2006/126/EK irányelv](#)) felülvizsgálatát a járművezetői engedélyek kiállításához megkívánt követelmények és a járművezetői képzés szigorítása céljából, továbbá kérte az egyes közúti járművek nemzeti és/vagy nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló [96/53/EK irányelv](#) módosításáról szóló, 2015. április 29-i [\(EU\) 2015/719 irányelv](#) felülvizsgálatát.

A Parlament, azon túlmenően, hogy elérte a vezetési és pihenőidők ellenőrzésének jelentős szigorítását, határozottan síkra száll az uniós szintű érdemi szociális harmonizációért is. Ennek kapcsán arra kérte a Bizottságot, hogy 2013 végéig vizsgálja felül a fuvarozási és szállítási ágazatban a vezetéssel és pihenéssel töltött időt szabályozó kereteket, továbbá javítsa a szabályok alkalmazására és ellenőrzésére vonatkozó harmonizációt. Az uniós közúti szállítási piac helyzetéről szóló, 2014. április 14-én elfogadott jelentés ([COM\(2014\) 0222](#)) egyfelől áttekinti a közúti áruszállítás piacának fejlődését, másfelől a közúti áruszállítás szociális dimenziójával foglalkozik.

A TRAN és az EMPL bizottság 2017. október 16-án közös nyilvános meghallgatást tartott a Parlamentben a közlekedési ágazat mobil munkavállalóinak munkafeltételeiről. Ezenkívül a Parlament strukturális és kohéziós politikával foglalkozó tematikus osztálya [Kutatás a TRAN bizottság számára – Közúti áruszállítók az EU-ban: szociális és munkakörülmények](#) címmel megjelentette egy 2013. évi tanulmány frissített változatát. A tanulmány áttekinti a közúti szállítási ágazatban tevékenykedő hivatásos gépjárművezetők esetében alkalmazandó jogszabályokat, illetve a munkakörülményeiket. A közlekedési ágazat e szegmensében felmerülő alapvető szociális kérdésekre összpontosít – egyebek mellett a vezetési és pihenőidőkre –, valamint a gépjárművezetők életminőségét közvetlenül befolyásoló olyan gyakorlati tényezőkre, mint a munkarend és a jövedelmi viszonyok.

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER

02/2020

