

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Közúti fuvarozási tevékenységekkel kapcsolatos szociális törvénykezésre vonatkozó 2002/15/EK irányelv, valamint a Tanács 3820/85/EGK és 3821/85/EGK rendeletei végrehajtásának minimális feltételeit megállapító irányelvre tett európai parlamenti és tanácsi javaslatról”

(COM(2003) 628 végleges – 2003/0255 (COD))

(2004/C 241/17)

Az Európai Unió Tanácsa 2003. december 11-én úgy határozott, hogy – az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 71. cikkelye rendelkezéseinek megfelelően – kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő kérdésben: „A közúti fuvarozási tevékenységekkel kapcsolatos szociális törvénykezésre vonatkozó 2002/15/EK irányelv, valamint a Tanács 3820/85/EGK és 3821/85/EGK rendeletei végrehajtásának minimális feltételeit megállapító irányelvre tett európai parlamenti és tanácsi javaslatról”.

Az ide vonatkozó munkálatokkal megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúrák, információs társadalom” szekció 2004. május 10-én véleményt fogadott el. Az előadó Simons úr volt.

2004. június 2-án és 3-án tartott 409. plenáris ülésén (a 2004. június 3-i ülésén) az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a következő véleményt 136 igen és 1 nem szavazattal, 5 tartózkodás mellett elfogadta:

1. A javaslat célja és tartalma

1.1 A javaslat célja az ide vonatkozó törvényi szabályozás betartatása, vagyis a szociális törvénykezéssel kapcsolatos ellenőrzések gyakoriságán, minőségén és egységességén igyekszik javítani a közúti fuvarozási szektorban. A szabályozás helyes végrehajtása kedvező hatással lesz a közúti biztonság, a közúti fuvarozásban érvényesülő tisztességes verseny, valamint a járművezetők egészsége és biztonsága területén.

1.2 A javaslat szerint az ellenőrzések számának el kell érnie a levezetett napok számának legalább 3 %-át. A javaslat előírja egy olyan eljárást is, amely szerint a jövőben ez a minimális százalék emelkedni fog. Az ellenőrzések legalább 30 %-ának közúton, 50 %-ának az üzemekben kell lezajlania.

1.3 Az ellenőrzések minőségét javítani kell, az ellenőrzések egységességét pedig egy, a tartalmukra vonatkozó közös szabályozás elfogadásával, az ellenőrzést végző személyek továbbképzésével, egyeztetett nemzetközi ellenőrzések gyakoribb megszervezésével, az egyes tagállamok által folytatott ellenőrzések összehangolásával, az országok közötti információcserével, a kockázatok és a szabálysértések súlyosságának egyeztetett listába vételével, illetve egy olyan – az Európai Bizottság (EB) elnöksége alatt működő – bizottság felállításával kell, amelynek feladata a szabályok egységes értelmezése és az ellenőrzések minőségének és egységes jellegének előmozdítása lenne.

2. Általános észrevételek

2.1 Az EGSzB úgy véli, hogy a minőségi ellenőrzések lényeges szakaszát jelentik annak a folyamatnak, amely megfelelő szabályozás elfogadásával kezdődik és hatékony szankciók alkalmazásával végződik. Mivel a közúti fuvarozási ágazatban a szociális szabályozás jelenleg kissé zavaros átmeneti állapotban van (a levezetett időre, az útmegszakításokra és pihenési időszakokra, illetve az ellenőrzés eszközeire, a tachográfra vonatkozó szabályok), az EGSzB üdvözlöi annak tényét, hogy az ellenőrzés szabályai is felülvizsgálat alá kerülnek.

2.2 Az EGSzB teljes mértékben egyetért az EB javaslatának célkitűzéseivel, mind a törvényi szabályozás végrehajtása ellenőrzésének javítása, mind egységesítése területén. Az EGSzB hangsúlyozza, hogy az egységesítés megköveteli a tagállamok által közösen elfogadott szabályok és megállapodások egységes értelmezését a szabálysértések súlyosságának megítélésében.

2.3 Az ellenőrzések jelenlegi – az egyes tagállamokban igen eltérő – gyakoriságának figyelembe vételével az EGSzB azt javasolja, hogy az ellenőrzések minden tagállamban terjedjenek ki a levezetett napok legalább 3 %-ára. Az EGSzB tudatában van annak, hogy ez mekkora terhet jelenthet nem egy tagállam és különösen az új tagállamok igazgatási struktúrája számára. Az EGSzB felhívja arra is a figyelmet, hogy az EB kétévenkénti, az ellenőrzések érdekében kifejtett erőfeszítéseket és azok eredményeit összefoglaló jelentései azt mutatják, hogy számos jelenlegi tagállam is késlekedett a hatályos minimális ellenőrzési szabályok betartásával. Az EGSzB ezért úgy véli, hogy az új szabályozás elfogadását a tagállamok esetében ki kell egészíteni konkrétan, a nemzeti szintű ellenőrzést kiszolgáló berendezések teljesítőképességére vonatkozó kritériumok alkalmazásával, mégpedig annak érdekében, hogy elkerülhetők legyenek a 2.4. pontban említett veszélyek. Ebből a szempontból az EGSzB üdvözlöi a digitális tachográf felszerelését, és úgy véli, hogy az hatékony eszköz a javasolt szabályozás konkrét végrehajtására. Azonban, mivel a szöveg által a berendezés felszerelésére megszabott határidő⁽¹⁾ (2004. augusztus 5.) betartása szinte lehetetlennek tűnik, az EGSzB egyúttal kéri is az Európai Bizottságot, hogy minél hamarabb tegyen határozott javaslatot új határidő megjelölésére annak érdekében, hogy ne kerüljön sor indokolatlan ellenőrzésekre, az egyes országok között ne adódjanak értelmezési különbségek, illetve, hogy a megfelelő tájékoztatás időben eljusson az ágazathoz. A Loyola De Palacio biztosnő által a tagállamok részére írott levél önmagában világos, de jogi szempontból nem felel meg a célnak.

⁽¹⁾ 2135/98. sz. rendelet.

2.4 Az EGSzB osztja az EB álláspontját, miszerint az ellenőrzéseket inkább a vállalatoknál, semmint a közutakon kell végrehajtani. A vállalatoknál végzett ellenőrzések ugyanis teljesebbek, mint a közúton végzetek. Ráadásul azt is lehetővé teszik, hogy általános kép alakuljon ki arról, ahogyan a vállalatok a szabályokat alkalmazzák. A Bizottság egyébként tart attól, hogy a vállalatoknál végrehajtandó, több napig tartó ellenőrzés kötelezettsége az ellenőrző személyeket arra fogja ösztönözni, hogy lehetőleg nagyvállalatokat válasszanak, hiszen ott meghatározott idő alatt több vezetett napot ellenőrizhetnek, mint egy kisvállalatnál vagy egy önálló gépjárművezető esetében. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a kiindulásképpen javasolt százalékos arány (50 %) túl magas. Abban az esetben, ha a tagállamok nem fogadják el kiegészítő szabályokat a minimális ellenőrzési képesség tekintetében, 40 % megfelelőbbnek tűnik.

2.5 Az EGSzB nem biztos benne, hogy hatékonyságnövelő-e az a javaslat, amely szerint a munkaidőre vonatkozó egyes rendelkezések betartását a közutakon kell ellenőrizni. A 2002/15/EK irányelv tartalmaz bizonyos kivételeket a heti maximális munkaidő tekintetében. A munkaidő és a rendelkezésre állási idő meghatározása országról országra változhat, s „az éjszaka időtartama” alatt sem fogja mindenütt mindenki ugyanazt érteni. Ezért az EGSzB azt tanácsolja, hogy a munkaidő közötti ellenőrzése egyelőre ne kerüljön be az I. függelék „A” részébe. Ehelyett az Európai Bizottság vagy az irányelv 13. cikkelyében javasolt Bizottság tanulmányt készíthetne az ilyen ellenőrzések hasznosságáról és megvalósíthatóságáról. Ezzel szemben az EGSzB azon a véleményen van, hogy közötti ellenőrzés esetében az a járművezető, aki nem EU-tagország állampolgára, de EU-országban bejegyzett járművet vezet, kötelezhető legyen a (módosított) 881/92 rendelet alapján megkövetelt igazolás felmutatására.

2.6 Az EGSzB elismeri az ellenőrzések semleges jellegének fontosságát a versenyhelyzet körülményei közepette, és támogatja az EB-javaslat ama részeit, amelyek e semlegesség biztosítását célozzák.

2.7 Az EGSzB úgy véli, hogy a 3 %-os ellenőrzési gyakoriság lehetővé teszi annak meglehetősen pontos megítélését, hogy a fuvarozó vállalatok milyen mértékben tartják be a szabályokat, s ezzel lehetővé teszi a „fekete bárányok” kiszűrésére és megbüntetésére irányuló akciókat.

2.8 Az EGSzB kedvezően vélekedik az EB javaslatának azon elemeiről, amelyek a közötti fuvarozó vállalatok és a nemzetközi forgalomban közlekedő járművezetők számára olyan nagy jelentőséggel bíró kérdésekre vonatkoznak, mint az ellenőrzést végző személyek megfelelő felkészítése, a szabályok egységes értelmezése, a szabálysértések súlyosságuk és valószínűségük szerinti egyeztetett listába sorolása, illetve az, hogy probléma esetén minden országban lehetséges legyen illetékes szervezethez fordulni.

3. További megjegyzések

3.1 2. cikk, 1. pont

A munkaidő közötti ellenőrzésére vonatkozó általános észrevételéhez kapcsolódóan az EGSzB felhívja rá a figyelmet, hogy a

helyhez nem kötött, nem gépjárművezető munkavállalók munkaidejét ritkán tartják nyilván digitális tachográf segítségével, s az ő munkaidejük nem feltétlen egyezik meg a gépjárművezetőkével.

3.2 9. cikk, 3. pont

Az EGSzB osztja azt az általános nézetet, amely szerint az arányos pénzügyi szankciók rendszere semmivé teszi azt az előnyt, amely a szállítási lánc egyik eleme esetében elkövetett szabálysértésből származik. E tekintetben abból az alapelvből indul ki, hogy a szankcióknak európai szintűnek kell lenniük. Egy ilyen rendszer – különösen a nemzetközi fuvarozás tekintetében adódó – nehézségei miatt az EGSzB mégis úgy véli, hogy a szankciók gyakran csak azt jelentik, hogy a gépjárművezetővel vagy a fuvarozóval harmadik fél javát szolgáló előnyt fizettetnek meg. Az EGSzB jogi szempontból is komoly nehézségeket lát: a gépjárművezető kerülhet olyan helyzetbe, hogy úgy dönt, hazaérkezése érdekében túllépi a vezetési időt, ahelyett, hogy napi pihenőidejét otthonához közel, de az út szélén töltené, vagy például korábbi kompot vesz igénybe és nem várakozik órákig a következőre. Az első esetben a gépjárművezető „húz hasznót” a helyzetből, míg a másodikban a túlteljesítés a szállítási lánc minden elemének kedvez. Az EGSzB szerint az utóbbi esetben csak rendkívül szűkös jogi alapon lehetne büntetést kiszabni a szállítmányozóra. Végül pedig az EGSzB úgy véli, hogy nagy nehézségek származhatnak abból, és a versenyhelyzet is sérülhet, ha az elveket a tagállamok szabad belátásuk szerint ültethetik át a gyakorlatba. Az EGSzB ezért olyan, konkrétabb közösségi szabályok elfogadását ajánlja, amelyek meghatározzák azokat a helyzeteket, amelyekben a szankciók harmadik félre alkalmazhatók, összehangolják a szankciókat és egységes módon határozzák meg a szankciók alkalmazáshoz szükséges bizonyítékokat.

3.3 9. cikk, 4. pont

E ponthoz a Bizottság három megjegyzést kíván hozzáfűzni:

- A napi vezetési idő 20 vagy több %-kal történő túllépése könnyen előfordulhat *vis maior* esetben, olyan külső körülmények következtében, mint a közötti dugók, útjavítási munkálatok vagy balesetek. E „gyakori” szabálysértések esetében a 20 %-os szabályt kellene alkalmazni.
- A napi és heti pihenésre szolgáló időszakokat az EB javaslata minimális időtartamokként határozza meg. Mivel definícióról van szó, itt nem lehet tűréshatárt alkalmazni. Az EB ezen a ponton következtelen. Ajánlatos lenne – a 3820/85 rendelet mintájára – külön cikkelyben meghatározni a pihenési időszak minimális időtartamát.
- A 3820/85 rendelet 12. cikke meghatározott feltételek fennállása esetén kivételeket enged a szabály alól. A 2135/98 (digitális tachográfra vonatkozó) rendelet nem igazán teszi lehetővé e kivételek regisztrálását. A Bizottság szerint az ellenőrzésekre vonatkozó irányelvjavaslatnak ezt explicit módon tartalmaznia kell.

3.4 16. cikk

A Bizottságnak az elégtelen ellenőrzési lehetőségekre és arra való általános észrevételéhez kapcsolódóan, hogy számos tagállamban az új minimális ellenőrzési arány eléréséhez a járművek többségére digitális tachográfot kell felszerelni, valamint tekintettel a digitális tachográf bevezetésének dátumát övező számos bizonytalanságra, a Bizottság javasolja, hogy az irányelvjavaslatban említett 3 %-os minimális arány csak két évvel a digitális tachográf bevezetése után lépjen hatályba. Egyebekben a Bizottság támogatja a javasolt dátumot (2006. január 1.), mert az időt enged a tagállamoknak az egyeztetésre és az együttműködés előkészítésére.

3.5 Az EGSzB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vonjon be minden európai szociális partnert annak a bizottságnak a munkájába, melynek felállítását tervezi.

4. Összefoglalás és következtetések

4.1 Az EGSzB teljes mértékben támogatja az EB javaslatának célkitűzéseit. Úgy véli, hogy a minőségi ellenőrzések lényeges szakaszát jelentik annak a folyamatnak, amely megfelelő szabályozás elfogadásával kezdődik és hatékony szankciók alkalmazásával végződik. A Bizottság szerint a javaslat pontjainak többsége elfogadható.

4.2 Azonban jobban figyelembe kell venni a tagállamok jelenlegi ellenőrzési képességeit, valamint e képességeik adaptá-

lásának korlátait. Ezért az EGSzB javasolja, hogy egy átmeneti időszakra 40 %-ban szabják meg a vállalatoknál végrehajtott munkanap-ellenőrzések arányát.

4.3 Az EB-hez hasonlóan a Bizottság is kedvezőnek tartja a 3 %-os ellenőrzési gyakoriságot, amely lehetővé teszi annak eléggé pontos felmérését, hogy a fuvarozó vállalatok milyen mértékben tartják be a szabályokat, s ezzel lehetővé teszi a rossz tanulók kiszűrésére és megbüntetésére irányuló akciók koncentrálását. Ennek következtében az arányszám újabb növelésére nem lesz szükség.

4.4 Az EGSzB osztja azt az általános nézetet, amely szerint az arányos pénzügyi szankciók rendszere semmivé teszi azt az előnyt, amely a szállítási lánc egyik eleme esetében elkövetett szabálysértésből származik. E közösségi szintű szankcióknak elegendő jogi alappal kell rendelkezniük ahhoz, hogy a gépjárművezetőn és/vagy a fuvarozón kívül más résztvevőkkel szemben is alkalmazhatók legyenek.

4.5 Mivel a munkaidő tekintetében számos nemzeti és nemzetközi kivétel létezik, az EGSzB javasolja, hogy a munkaidő közötti ellenőrzése egyelőre ne kerüljön be az I. függelék „A” részébe.

A Bizottság szerint logikus, hogy olyan gépjárművezető esetében, aki nem EU-tagország állampolgára, ám valamely EU-országban bejegyzett járművet vezet, ellenőrizhető legyen, hogy rendelkezik-e a megkövetelt igazolással.

Brüsszel, 2004. június 3.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Roger BRIESCH