

A közúti árufuvarozás szabályozása az EU-ban

A szakmába való bejutás hatályos uniós szabályozása

Az Unióban a közúti fuvarpiac működése a szakmába való bejutás szabályozására épül. Az alap jogszabály a 98/76/EK irányelvvel módosított 96/26/EK irányelv, amely az áru- és személyfuvarozói szakmához jutást egységesen szabályozza. Az irányelv két területet ölel fel: az első a szakmához jutás egységes feltételeit, a második módosítás által megcélzott terület pedig a diszkriminációmentességet, a más tagországban való letelepedés megkönnyítését szolgálja. A szabályozás az egységes belső piacon összehangolt szakmai feltételek alkalmazásával a versenysemlegesség érvényesülését, a fuvarozók magasabb szintű képzettségének biztosításával a szolgáltatások minőségének javulását, a feltételek meglétének rendszeres ellenőrzésével a piac hatékonyabb, zavartalan működését kívánja biztosítani. Az egységes irányelv hatálya a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó járműveket vagy járműszerelvényeket üzemeltető vállalkozásokra terjed ki.

Piacra lépés feltételei az Európai Unióban

Az uniós szabályozás a szakmába való bejutás legszélesebb tartalmú szabályozásán alapul. Az itt most terjedelmi okokból nem részletezett szakmai és pénzügyi, műszaki feltételek, előírások maradéktalan teljesítője elnyeri a nemzetközi árufuvarozásban való részvétel jogosultságát is. Fontos hangsúlyozni, hogy az Uniós szabályozás a nemzetközi fuvarozásban való részvétel lehetőségének meghatározására irányul, a nemzetközi fuvarozásban való részvétel feltételeit írja elő; **a belföldi fuvarozás kérdéseit nemzeti hatáskörbe utalja.**

A szakmai **igazoló okmányok** megléte a feltétele a **működési engedély** megszerzésének.

A működési engedély birtokában a fuvarozó megkapja a nemzetközi fuvarozásra feljogosító **közösségi engedélyt** is. Az uniós szabályozás ezen a ponton válik ketté árufuvarozásra és személyszállításra. Míg a szakmába jutás feltételei egységesek, a nemzetközi árufuvarozásra és a nemzetközi és személyszállításra szóló közösségi engedélyre vonatkozó előírásokat külön uniós rendelet tartalmazza.

Az árufuvarozásban a piacra jutást a Tanács 1992. március 26-i, 881/92/EGK **„A közúti áruszállítási piacra jutásról a Közösségben, egy tagállam területére vagy területéről történő szállításkor, illetve egy vagy több tagállam területén történő áthaladáskor”** szóló rendelete szabályozza. Gyakorlatilag ez a rendelet írja elő a közúti nemzetközi árufuvarozásra feljogosító közösségi engedély előírt formáját, amely a csatlakozás napjától a magyar fuvarozók

számára is kötelező lesz. Ezt a rendeletet a Tanács 2002. március 1-jei, 484/2002/EK¹a járművezetői igazolvány létrehozásáról szóló rendelete módosította.

E rendelet célja az, hogy közös szabályokat alkossanak a Közösség nemzetközi közúti áruszállítási piacaihoz való hozzáférés, a szolgáltatásnyújtás szabadsága, a diszkriminációmentesség, az egyenlő szolgáltatási feltételek érvényesítése érdekében.

A nemzetközi közúti áru fuvarozás a Közösség **kontingensmentes** engedélyrendszerén alapul, amin belül némi korlátozást az osztrák ökopont rendszer jelent. A rendelet hatálya az áruk bér vagy díj ellenében történő, a Közösség területén végzett nemzetközi közúti szállítására² terjed ki, de nem tartoznak e rendelet hatálya alá a tagállamok és harmadik országok közötti, kétoldalú megállapodások alapján végzett szállítások.

A közösségi engedéllyel rendelkező közösségi fuvarozók nemzetközi közúti áru fuvarozás végzésére jogosultak, amely korlátlan hozzáférést biztosít számukra a tagállamok közötti nemzetközi piachoz. Ez érvényes mind a bilaterális utakra,³ mind azokra az utakra, amikor a berakodás az egyik, a kirakodás pedig egy másik tagállamban történik, de egyik sem az a tagállam, ahol a járművet nyilvántartásba vették.

A nemzetközi közúti áru fuvarozás a tagállami engedélyek helyébe lépő közösségi engedély birtokában végezhető, amelynek minden tagállamra nézve kötelező formuláját az említett rendelet melléklete tartalmazza. A közösségi engedélyt a tagállam adja ki azon szállítási vállalkozás részére, amelyet valamely tagállamban alapítottak, és a tagállam jogszabályai szerint jogosult nemzetközi közúti áru fuvarozásra.

A **közösségi engedély a vállalkozás nevére** szól, harmadik személyre át nem ruházható, hiteles másolatát a járművön kell tartani és ellenőrzés esetén be kell mutatni. Az engedély érvényessége **5 év**, amely meghosszabbítható. A közlekedési szabályok komoly, vagy ismételt megsértése esetén a szabálytalanságot elkövető fuvarozó székhelye szerinti tagállam időlegesen vagy véglegesen a közösségi engedély igazolt, érvényes másolatának használatát felfüggesztheti.

A közösségi engedélyről szól 484/2002/EK rendelet a nem EU tagállamban honos gépkocsivezetők jogszabályi előírást megsértő foglalkoztatásának kiküszöbölése érdekében született.

A rendelet kimondja, hogy amennyiben a gépkocsivezető nem tagállamból (harmadik országból) származik, járművezetői igazolvánnyal kell rendelkeznie, amely csak akkor adható ki, ha az áru fuvarozó jogszerűen foglalkoztat nem tagállamból származó gépkocsivezetőt, betartva a tagállam foglalkoztatásra és szakmai képezésre vonatkozó előírásait. Ez az alkalmassági igazolás névre szól, s a gépkocsi vezetője köteles azt magánál tartani, amennyiben közösségi engedéllyel rendelkező gépjárművet vezet. Ezt is 5 évre adják ki, de a feltételek megszűnése esetén az érvényesség lejártá előtt vissza kell azt vonni.

² A Közösségen belül nemzetközi fuvarozásnak tekinthető, amikor a gépjármű be- és kirakodása más-más tagállamban történik.

³ Bilaterális utak: a gépjárművet ugyanabban a tagállamban rakodják meg, ahol a járművet nyilvántartják, és másik tagállamban rakodják ki (vagy fordítva).

Fontos: a szakmához jutás szabályozása az Unióban egységes az áru- és személy, valamint a belföldi és nemzetközi fuvarozásra nézve egyaránt.

A piacon való működés feltételei az Európa Unióban

Ahhoz, hogy egy vállalkozó piacon maradhasson, olyan előírásokat kell betartania, olyan kötelezettségeknek kell eleget kell tennie, amelyek mindenki számára egységesek.

Az Unió piacán a diszkriminációmentes versenyfeltételek biztosításának az egységes szabályozás megléte, betartása és annak ellenőrzése a feltétele. Ezek az előírások a nemzetközi forgalomban közlekedő járművek **műszaki** követelményeire ugyanúgy kiterjednek, mind a közlekedésbiztonság érdekét szolgáló **szociális** előírásokra, illetve a versenyfeltételeket alapjaiban meghatározó **pénzügyi** fizetési kötelezettségekre.

Szociális, munkajogi feltételek

A nemzetközi fuvarozásban a közutak biztonságának fokozását és a munkakörülmények javítását az **AETR nemzetközi megállapodás** szavatolja. A megállapodás a nemzetközi áru-és személyszállításra vonatkozóan szigorúan és szabályozza a vezetési és pihenőidő kötelező hosszát, egymáshoz való arányát. Az Egyezményt aláíró országok köre tágabb az Uniónál, mivel nem tagállamok is vannak az aláírók között, így az AETR hatálya is túlnyúlik az EU-n.

Az AETR-nek megfelelő uniós jogszabály a 3820/85/EGK rendelet a közúti közlekedéssel összefüggő szociális jogszabályok harmonizációjáról, amely az AETR-nél szigorúbban, a **belföldön végzett szolgáltatásokra nézve is kötelezővé teszi** a vezetési- és pihenőidőre vonatkozó előírások betartását. A két jogszabály, az AETR nemzetközi megállapodás, illetve a 3820/85/EGK rendelet az érvényességi területben is és a földrajzi értelemben vett hatályukban is különböznek egymástól. Az AETR az érvényességi terület szempontjából szűkebb, csak a nemzetközi fuvarozásra vonatkozik, földrajzi hatályát tekintve tágabb (az egyezményt aláíró Unión kívüli országokra is kiterjed), mint a 3820/85/EGK rendelet. Ez utóbbi csak az uniós országokra vonatkozik, viszont az Unión belül a teljes közúti fuvarozásra és szállításra nézve kötelező megszorításokat ír elő.

A Közösségi rendelet meghatározza a közúti szállításban részt vevők minimális életkorát, a napi vezetési idő maximális hosszát (9 óra), amely egy héten két alkalommal 10 órára növelhető, a heti pihenőidőt, amelyet 6 vezetéssel töltött nap után kell beiktatni, a napi megszakítási és pihenőidők kötelező rendjét. Minden 4,5 óra vezetés után legalább 45 perces megszakítást kell tartani, amely bizonyos esetekben (belföldi személyszállításban) 30 percre korlátozható. A napi pihenőidő minden 24 órában legalább 11 egymást követő óra, amely egy héten belül legfeljebb 3 alkalommal 9 órára csökkenthető. A pihenőidő a 24 órás időszakban két vagy három részletben is kiadható, de ezek egyikének minimum 8 órának kell lennie. Ez esetben azonban a napi pihenőidő nem lehet 12 óránál

kevesebb. A rendelet részletesen felsorolja azokat a speciális eseteket, amelyek fennforgása esetén valamely tagállam a saját területén a rendelet bármely rendelkezése alól mentességet⁴ adhat.

Mind az AETR egyezmény, mind pedig az annak megfelelő 3820/85/EGK rendelet csak a vezetési és pihenőidő szabályozására tér ki. A vezetési és pihenőidő azonban nem azonos a munkaidővel. A kettő közötti különbség áthidalására szolgál a Parlament és a Tanács 2002. március 11-i **2002/15/EK irányelve** „A közúti szállításban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről”, amely a teljes munkaidőt szabályozza. E jogszabály 2005. márciusától – az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők⁵ kivételével – minden tagállamban kötelező alkalmazni. A jogszabály pontosan meghatározza a **munkaidő** fogalmát, annak **alkotórészeit**⁶, definiálja a **rendelkezésre állási idő** és a **munkahely** fogalmát. Ez utóbbi azért fontos, mert csak a munkahelyen eltöltött idő számít munkaidőnek. A heti munkaidő maximumát 48 órában határozza meg, amely csak abban az esetben érheti el a 60 órát, ha négy hónap átlagában a munkaidő nem haladja meg a 48 órát. Az irányelv a munka megszakítások és a pihenőidő tekintetében az AETR Megállapodásra és a 3820/85/EGK rendeletre hivatkozik.

Az AETR előírásainak betartásához megfelelő műszaki felszereltség szükséges, olyan menetíró készülék, amely hitelt érdemlően rögzíti a gépkocsivezetők menetidejét, illetve a pihenőidőket. Ezt a feltételt hivatott biztosítani az 1985. december 20-i, 3821/85/EGK rendelete a közúti közlekedésben használt **menetíró** (tachográf) készülékről. A rendelet célja az, biztosított legyen a menetíró készülékek egységes műszaki előírása és a tanúsítási eljárások megfelelősége. A 3820/85/EGK rendeletben foglalt szociális rendelkezések betartásának ellenőrizhetősége érdekében a menetíró készülékek könnyen használhatónak, nehezen manipulálhatónak, valamint a gépjárművezetők és a hatóság ellenőrei által könnyen ellenőrizhetőnek kell lennie. Fontos előírása a rendeletnek, hogy mind a beszerelést, mind pedig az ellenőrzést engedéllyel rendelkező műhelyek végezhetik és kizárólag EU típusengedéllyel rendelkező készüléket és regisztráló korongokat lehet használni. Az irányelv melléklete tartalmazza a menetíró készülék műszaki felépítésére és a beszerelési eljárásra vonatkozó követelményeket.

2001. július 1-jétől valamennyi új gépjárművet digitális menetíró készülékkel kell felszerelni, amely automatikusan rögzíti és egy éven át megőrzi a gépkocsivezető tevékenységét. A gépkocsivezetőknek ugyanilyen tulajdonságokkal rendelkező mikroprocesszoros (memória) kártyával kell rendelkezniük.

Az uniós jogrend külön jogszabályban gondoskodik az elmondottak betartásának ellenőrzési rendszeréről is. A tagállamok ellenőrző rendszert kötelesek kialakítani, amely biztosítja a **közúton** és a **telephelyeken** történő rendszeres ellenőrzést. A vezetők munkanapjainak legalább 1%-át ellenőrizni kell. A vizsgált munkanapok 15%-át a közúton és legalább 25%-át a

⁴ A Megállapodást nem kell alkalmazni pl. a 3,5 tonna meg nem haladó össztömegű, a legfeljebb 9 személy szállítására alkalmas, a 30 km/óra sebességet meg nem haladó járművek, a fegyveres szolgálatok, polgári védelem, tűzoltóság, a szolgáltatásokkal (szennyvíz, víz-gáz, áramszolgáltatás) foglalkozó, orvosi célokra, üzemzavar-elhárításra, mezőgazdaságban tejszállításra, stb. használt járművek esetén.

⁵ Rájuk az irányelvet 2009. március 23-tól kell alkalmazni

⁶ A munkaidő alkotórészei a jogszabály szerint: vezetés, fel- és lerakodás, jármű tisztítása és karbantartása, a jármű biztonságával kapcsolatos műveletek, várakozás a rakodásra, stb.

telephelyeken kell ellenőrizni. A tagállamok évente legalább kétszer, összehangolt ellenőrzést tartanak.

Pénzügyi feltételek

A verseny tisztaságát szolgálja az EU-n belül a pénzügyi harmonizáció, amelyről el kell mondani, hogy az egységesítési törekvések ellenére a pénzügyi kötelezettségek színvonalában az egyes tagállamok között ma is jelentős eltérések vannak. A közúti áru fuvarozásban részt vevőket alapvetően három jogcímen szedett adó terheli: a gépjárműadó, az úthasználati díj illetve az üzemanyagok jövedéki adója. A pénzügyi kötelezettségekre vonatkozó uniós jogszabályok **jórészt irányelvek**, amelyek lehetővé teszik nemzeti hatáskörben az irányelvek által engedélyezett kereteken belüli mozgást, eltérést.

A gépjárműadó, a kötelező minimum szint felett bármekkora lehet!

Az adó struktúráját, felépítésének szempontjait és abszolút nagyságát is a tagállamok saját hatáskörben állapítják meg. Emiatt lényeges különbség van a gépjárműadó szintjében az európai országok között.

Az úthasználati díj egységesítése az unió harmonizációs tervei között szerepel.

Az egységesítés szempontjai között fontos az a törekvés, hogy az **időarányosat** váltsa fel az igazságosabb, **igénybevétellel arányos** megoldás, amelybe fokozatosan beépítenék a környezetvédelmi szempontokat is. Mindez az úthasználati díj emelkedését sejteti.

A jövőben fel kell készülni arra, hogy ha időben elhúzva és fokozatosan is, de előbb-utóbb az igénybevétellel arányos útdíjak bevezetésre kerülnek az EU **valamennyi** tagállamában.

Más irányelv tűzi ki célul a szintén nagy szóródást mutató üzemanyag-adótartalom harmonizációját.

Műszaki előírások

Jellegüknél fogva a legegységesebbek az Unió területén belül a műszaki előírások. Irányelvek szabályozzák a Közösség területén közlekedő bizonyos közúti járművek legnagyobb megengedett méretét, a tömegét.

A közlekedésbiztonság javítása, az alacsonyabb energiafogyasztás és a környezet védelme érdekében szabályozzák azokat a gépjárműkategóriákat, amelyekbe sebességkorlátozó készüléket kell beépíteni. Ugyanígy a közlekedésbiztonság fokozását, a járművek tagállamok közti szabad mozgását, az egyéni utazások megkönnyítését szolgálják a gumiabroncsok futófelületének profilmélységére a vezetői engedélyek megszerzési feltételeinek harmonizálására, a biztonsági övek használatára, a gépkocsik közlekedésbiztonsági szempontból történő műszaki felülvizsgálatára vonatkozó jogszabályi előírások.

A nemzetközi forgalomban részt vevő fuvarozókra külön sajátosság az új **vám előírások** betartása.

A határon történő áthaladás elősegítése érdekében a tagállamok a közúti áruszállítás tekintetében is lemondanak az ellenőrzések, köztük a vámellenőrzések rendszeres végrehajtásáról. Az EU-n belül létrehozott vámunió szerint a tagállamok közti, belföldinek minősített forgalomban a hagyományos értelemben vett vámellenőrzés megszűnt. Megerősített határ- és vámellenőrzés érvényesül viszont a Schengeni határokon, azaz az Unió harmadik országokkal határos szakaszain. A tagállamok bonyolult információs rendszert hoztak létre a külső határok ellenőrzésére.

Az EU vámuniót képez, amelyen belül a belső forgalomban a hagyományos értelemben vett vámkötelezettség megszűnt, azaz a termékek vám- és vám eljárás mentesek.

Az áru után a célállomáson, tehát a fogyasztás országában forgalmi adót kell fizetni. Az EU belső forgalmában importált áru után az ÁFA-bevallást és fizetést később, önadóztatás keretében kell elvégezni. A harmadik országos forgalomban ugyanakkor a hagyományos értelemben vett vámkötelezettség érvényesül.

Forrás: GKM