

A közúti fuvarozás: nemzetközi és kabotázs

Számos európai jogi aktus elfogadása nyomán fokozatosan liberalizálásra került úgy a nemzetközi közúti fuvarozás, mint az áruk és személyek kabotázsa.

Jogalap

A Lisszaboni Szerződés VI. címe, pontosabban az EUMSZ 91. cikke.

Célkitűzések

A közúti fuvarozási szolgáltatások liberalizált piacának létrehozása, megnyitva a szakmához való hozzáférést a szállítók előtt álló valamennyi olyan korlátozás felszámolása révén, amely állampolgárságuk vagy amiatt sújtja őket, hogy más tagállamban rendelkeznek székhellyel, mint ahol a szolgáltatást nyújtják.

Eredmények

a. Közúti fuvarozás

1. Az áru fuvarozási piachoz (és szakmához) való hozzáférés

Az Európai Parlament döntéshozatal elmulasztása miatti keresete nyomán a Bíróság 1985. május 22-i ítéletében (61983CJ0013) elmarasztalta a Tanácsot, amiért a Római Szerződésben meghatározott átmeneti időszak végéig (1969. december 31.) nem hozott rendelkezéseket az alábbi területeken: (a) szolgáltatásnyújtás szabadsága a nemzetközi fuvarozás terén és (b) a valamely tagállamban nem honos fuvarozók számára a belföldi fuvarozáshoz való hozzáférés más tagállamokban. E két területen az EU-nak már majdnem sikerült orvosolnia a Bíróság által megállapított mulasztást a 25 éve tartó jogalkotás révén.

a. Nemzetközi közúti áru fuvarozás más személy javára

Az 1992. március 26-i 881/92/EGK rendelet egységes szerkezetbe foglalta a tagállamok közötti nemzetközi fuvarozásra vonatkozó jogszabályokat és létrehozta az áru fuvarozók számára kiadott közösségi engedélyek rendszerét. E szabályok az egyik tagállamból a másikba irányuló szállításra, illetve az egy vagy több tagállamon áthaladó szállításra alkalmazandók. A tagállamokból harmadik országokba irányuló fuvarokra is vonatkoznak e szabályok, amennyiben létezik megállapodás az EU és a harmadik ország között. Míg korábban a két tagállam közötti fuvarozás csak kétoldalú megállapodások alapján volt lehetséges, és erre bizonyos korlátozások is vonatkoztak, az új rendelet 1993. január 1-jétől eltörölte a mennyiségi korlátozásokat (kontingenseket) és a kétoldalú engedélyeket. Azóta az Unión belüli nemzetközi áru fuvarozás szinte teljesen szabad, mivel a piacra jutást csak minőségi követelmények korlátozzák, amelyeket a fuvarozónak teljesítenie kell, hogy megkapja a közösségi engedélyt, amelyet a társaság székhelye szerinti tagállam állít ki a vállalkozások számára, és amelyet az összes többi (fogadó) tagállamnak el kell ismernie. A közösségi engedély érvényességét kiterjesztették az Európai Gazdasági Térség valamennyi tagországra.

Az 1990. december 21-i 3916/90/EGK rendelet ugyanakkor egy válság esetén bevezetendő közösségi védelmi mechanizmusról rendelkezett, amely az uniós kontingensrendszer teljes felszámolását kísérő intézkedésnek felel meg.

A 96/26/EK tanácsi irányelv három minőségi kritériumot rögzített az áru fuvarozási szakmához való hozzáférés tekintetében: a jó üzleti hírnév, a pénzügyi helyzet és a szakmai alkalmasság. A 2009. október 21-i 1071/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezte ezt az irányelvet, és a három említett feltétel mellett egy negyediket is meghatározott: azt, hogy a vállalkozásnak tényleges és állandó székhellyel kell rendelkeznie valamely tagállamban.

A 2002. március 1-jei 484/2002/EK rendelet járművezetői igazolványt vezetett be a közösségi engedéllyel végzett közúti fuvarozás keretében a fuvarozást végző, harmadik országbeli állampolgárságú személyek számára. E dokumentum – amely nemzetközi és kabotázsfuvarokra egyaránt érvényes – igazolja, hogy a járművezetőt a fuvarozó vállalkozás a székhelye szerinti tagállam foglalkoztatási és szakképzési jogszabályainak és rendelkezéseinek megfelelően alkalmazza. Ez a rendelkezés hivatott megakadályozni, hogy szabálytalanul foglalkoztatott nem uniós állampolgárok bizonytalan körülmények között, alulfizetetten dolgozzanak, ami sértené a versenyfeltételeket és veszélyeztetné a közúti biztonságot.

Végül a 2006. január 18-i 2006/1/EK irányelv szabályozza a gépjárművezető nélkül bérelt, közúti áru fuvarozásra használt járművek határokon átnyúló bérletét.

b. Kabotázsfuvarozás

Az úgynevezett kabotázásra, azaz egy tagállamon belül egy másik tagállamban honos fuvarozó által végzett szállítási szolgáltatásokra vonatkozó szabályokat az 1993. október 25-i 3118/93/EGK tanácsi rendelet rögzítette. A gyakorlatban, másik tagállamban honos fuvarozók szolgáltatásáról van szó, akik egy nemzetközi út során a fogadó államban tartózkodván ahelyett, hogy üresen térnének haza, a határ elérése előtt fuvarozást végeznek az adott államban. A 3118/93/EGK rendelet lehetővé teszi, hogy a valamely tagállam által kibocsátott közösségi engedéllyel rendelkező vállalkozások más tagállamokon belül közúti áru fuvarozási szolgáltatást nyújtsanak, azzal a feltétellel, hogy e szolgáltatás időszakos jellegű. 1998. június 30. óta mindazonáltal a kabotázstevékenység teljes liberalizálása megtartotta ideiglenes jellegét, lehetővé téve ugyanakkor a tagállamok számára, hogy a Bizottsághoz forduljanak egy védzáradék elfogadása érdekében, ha a piacon súlyos zavar támad a kabotázás miatt.

Miután a Bizottság egy értelmező közlemény révén (2005. január 26.) megkísérelte pontosítani a kabotázás ideiglenes jellegét, a 2009. október 21-i 1072/2009/EK rendelet (8. cikk (2) bekezdése) elhagyta az általános kabotázás fogalmát, és bevezette az egymást követő kabotázsműveletek korlátozóbb formuláját (amely szerint legfeljebb három kabotázsműveletet lehet végrehajtani a fogadó országba irányuló nemzetközi fuvarozást követő hét napban). A kabotázásra vonatkozó rendelkezések 2010. május 14-étől alkalmazandók.

c. A 2009. október 21-i közúti intézkedéscsomag

Az Európai Unió szakaszosan megteremtette a liberalizált közúti áru fuvarozás belső piacának létrehozását lehetővé tevő feltételeket. A tisztességes versenyfeltételek megteremtése

érdekében azonban további harmonizációra volt szükség a szociális, műszaki és adózási keretfeltételeket illetően (az alábbiakban).

A közúti intézkedéscsomag keretében – melyet 2009 októberében fogadtak el az Európai Parlament és a Tanács közötti kompromisszumnak köszönhetően, és amely három rendeletből áll (1071/2009/EK, 1072/2009/EK és 1073/2009/EK), melyek 2011. december 4-étől teljes körűen alkalmazandók – közös új szabályok vonatkoznak a nemzetközi áru fuvarozásra és a kabotázsra. Az új jogszabálycsomag többek között az alábbiakat foglalja magában:

- a közösségi engedély egyszerűsített és szabványosított formája (az új feltételekről lásd a fenti 1. a. pontot);
- a szállításszervező megnevezése, aki ténylegesen és állandó jelleggel irányítja a vállalkozás fuvarozási tevékenységeit, valódi kapcsolatban áll vele (alkalmazott, igazgató vagy tulajdonos) és az EU-n belüli lakhellyel rendelkezik;
- a fuvarozók szabálysértéseire vonatkozó, tagállamok közötti információcsere eljárásainak megerősítése, valamint a közösségi engedélyeket kiállító tagállam arra vonatkozó kötelezettsége, hogy fellép azon fuvarozókkal szemben, akik más tagállamban szabálysértést követtek el; a közösségi engedélyek, hiteles másolatok és gépjárművezetői engedélyek bevonásának lehetősége;
- a kabotázsműveletek ideiglenes jellegének pontos és könnyen alkalmazható meghatározása (lásd a fenti 1. b. pontot).

Az 1071/2009/EK rendelet szigorúbb szabályokat határoz meg az áru fuvarozói szakmához való hozzáférésre vonatkozóan, és korszerűsíti a közúti fuvarozói ágazatról alkotott képet. Az 1072/2009/EK rendelet egységes szerkezetbe foglalja és tovább harmonizálja a kabotázsra vonatkozó szabályokat. A 881/92/EGK és a 3118/93/EGK rendeletek összevonásával és a (bizonyos közúti áru fuvarokra vonatkozó) 2006/94/EK irányelv hatályon kívül helyezésével felszámolja a jogi bizonytalanságot a közúti fuvarozók számára. Az 1073/2009/EK rendelet kapcsán lásd a fenti 2. c. pontot.

2.A személyszállítás fokozatos liberalizációja

a.Nemzetközi közúti személyszállítás autóbusszal

A közúti áru fuvarozással szemben a személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása lassabban haladt előre.

Az 1992. március 16-i 684/92/EGK rendelet hozzájárult az autóbuszos nemzetközi személyszállítási piac megnyitásához. Minden uniós fuvarozóvállalkozás számára engedélyezte a tagállamok közötti, a (gépjárművezetőt is beleértve) több mint kilenc személyre vonatkozó (meghatározott gyakoriságú és útvonalú, előzetesen meghatározott megállókon keresztüli) menetrend szerinti vagy alkalmi (a megrendelő vagy a fuvarozó kezdeményezésére létrejött csoportok szállítása) fuvarozási szolgáltatások végzését. E rendeletet egészítette ki és módosította az 1997. december 11-i 11/98/EK rendelet, amely bevezette a székhely szerinti tagállam illetékes hatóságai által a mások javára autóbuszos személyszállítást végző vállalkozások számára kiadott közösségi engedélyt. A fuvarozóknak maguknál kell tartaniuk a közösségi engedélyt annak bizonyítására, hogy jogosultak szolgáltatásokat végezni a székhelyük szerinti országban. Nemzetközi menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásokat továbbá a fuvarozó nevére kiállított előzetes engedély alapján lehet végezni.

b. Kabotázsfuvarozás

Az 1997. december 11-i 12/986EK rendelet engedélyezte a kabotázsfuvarokat valamennyi alkalmi szolgáltatás, speciális (utasok meghatározott kategóriái számára nyújtott) menetrend szerinti szolgáltatás – amennyiben a fuvarszervező és a fuvarozó szerződést kötött rá (például munkások vagy diákok szállítása) – és menetrend szerinti szolgáltatás esetében, ha a kabotázásra nemzetközi menetrend szerinti fuvar során kerül sor (és nem az útvonal végén). Az árufuvarozáshoz hasonlóan a személyszállítás esetében is ideiglenes jellegű a kabotázs.

A piacot jelenleg még nem nyitották meg a következő szolgáltatások számára, amelyek esetén az illetékes hatóságok megtagadhatják a személyszállítási kabotázst a nem az adott tagállamban letelepedett vállalkozások számára: nemzetközi szolgáltatástól függetlenül működtetett menetrend szerinti nemzeti szolgáltatások, valamint a városi, elővárosi és regionális járatok (akkor is, ha ezeket a szolgáltatásokat nemzetközi fuvarozás keretében nyújtják).

c. A 2009. október 21-i közúti intézkedéscsomag (lásd a fenti 1. c. pontot)

Az 1073/2009/EK rendelet megállapítja az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályait. A korábbi jogi keret (a nemzetközi személyszállításról szóló 684/92/EGK rendelet és a kabotázsról szóló 12/98/EK rendelet, amelyeket felvált) felülvizsgálata és egységes szerkezetbe foglalása révén egyértelműbbé teszi az alkalmazási területet és leegyszerűsíti az eljárásokat. Miután a rendelet a 684/92/EGK rendeletben foglaltakkal megegyező feltételekkel megerősítette a szabad szolgáltatásnyújtás elvét, meghatározza a közösségi engedélyek kiadásának és visszavonásának feltételeit, érvényességi idejét, valamint – mind az engedély, mind a hiteles másolatok – felhasználásának és bemutatásának módját.

Az árufuvarozáshoz hasonlóan megengedett a kabotázs a személyszállításban is, amennyiben a kabotázs nem elsődleges célja a fuvarozási szolgáltatásnak; a kabotázsnak tehát egy menetrend szerinti nemzetközi szolgáltatást kell követnie.

Az Európai Parlament szerepe

A közúti fuvarozás terén a Parlament számos állásfoglalásban és jelentésben kérte és támogatta a közúti árufuvarozási és személyszállítási tevékenységek piacának fokozatos megnyitását. Ugyanakkor többször is hangsúlyozta, hogy a liberalizációnak a harmonizációval párhuzamosan kell történnie, és ki kell terjednie a szociális szempontokra és a közlekedésbiztonságra is.

Az árufuvarozási kabotázs kapcsán az EP támogatta a fokozottabb liberalizálást, hogy csökkenteni lehessen a kamionok üresen való visszatérésének gyakoriságát (lásd a közlekedés fenntartható jövőjéről szóló, 2010. július 6-i állásfoglalásának 18. pontját). Mindeközben megjegyezte, hogy a Bizottságnak 2013 végéig jelentést kellene készítenie a közösségi közúti szállítási piac helyzetéről, kitérve többek között annak értékelésére, hogy a szabályok összehangolása – különösen a szociális és a biztonságra vonatkozó jogszabályok harmonizálása terén – olyan mértékben haladt-e, hogy előirányozható a belföldi közúti szállítási piacok további megnyitása, például a kabotázst korlátozó intézkedések megszüntetése (lásd az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához –

Egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című 2011. december 15-i állásfoglalása 29. pontjának 5. francia bekezdését).

Ezzel kapcsolatban a Bizottság megtette az első lépést a magas szintű munkacsoport jelentésének 2012. júniusi közzétételével, melyben az európai közúti áruszállítási piac fokozatos megnyitását javasolta. A munkacsoport azt javasolja, hogy különböztessenek meg két különböző fajta kabotázstevékenységet: az első egy rövid időszakra korlátozódik, és nemzetközi útvonalhoz kapcsolódik; a második nem kapcsolódik nemzetközi útvonalhoz, viszont egy regisztrálási eljárás vonatkozik rá annak biztosítása érdekében, hogy az érintett gépjárművezetőre alkalmazzák a fogadó ország hatályos munkajogi előírásait.

Végül, 2014. április 14-én a Bizottság közzétette végleges jelentését az uniós közúti szállítási piac helyzetéről ([COM\(2014\) 0222](#)). E jelentés elkészítését a Parlament 2011. december 15-i [P7_TA\(2011\)0584](#) állásfoglalásában kérte (lásd fent). A Bizottság bejelenti benne, hogy a REFIT program keretében felülvizsgálják az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendeleteket (Közlemény a célra vezető uniós szabályozásról, 2012. december). A felülvizsgálat célja inkább a hatályos szabályozás egyszerűsítése és pontosítása, mintsem a piac további megnyitása. A Bizottság hangsúlyozza, hogy az 1071/2009/EK rendeletben pontosítani kell az állandó és tényleges székhelyre vonatkozó kritérium meghatározását, az 1072/2009/EK rendeletben pedig a kabotázs fogalmát. Ragaszkodik továbbá a szóban forgó rendeletek olyan rendelkezések révén történő végrehajtásához, amelyek pontosabban határozzák meg a gyakoriságot és az ellenőrzés módjait, az új generációs digitális tachográfok révén is (a közlemény 4.3. pontja).

Együttdöntési jogköréből adódóan az új Parlamentnek véleményt kell majd mondania a bejelentett felülvizsgálatról, hogy az európai közúti áruszállítási piac reformja gazdasági és szociális szempontból is kiegyensúlyozott legyen.

Piero Soave

04/2014

Forrás: <http://www.europarl.europa.eu>