



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. május 24.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2023/0155(COD)

9734/23
ADD 2

TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. május 24.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2023) 138 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA Az alkalmi autóbuszos szállítási ágazatban alkalmazott szünetekre és pihenőidőkre vonatkozó szabályok amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat – az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 561/2006/EK rendeletnek az alkalmi személyszállítási ágazatban alkalmazott minimum szünetekre, valamint napi és heti pihenőidőkre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében történő módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az SWD(2023) 138 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2023) 138 final

Brüsszel, 2023.5.24.
SWD(2023) 138 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

**Az alkalmi autóbuszos szállítási ágazatban alkalmazott szünetekre és pihenőidőkre
vonatkozó szabályok**

amely a következő dokumentumot kíséri:

Javaslat
az Európai Parlament és a Tanács rendelete

**az 561/2006/EK rendeletnek az alkalmi személyszállítási ágazatban alkalmazott
minimum szünetekre, valamint napi és heti pihenőidőkre vonatkozó
minimumkövetelmények tekintetében történő módosításáról**

{COM(2023) 256 final} - {SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final}

A. A fellépés szükségessége

Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?

Az 561/2006/EK rendelet maximális napi és heti vezetési időket, minimum szünetidőtartamokat és minimum napi és heti pihenőidőket állapít meg a járművezetők számára. A rendelet bizonyos kivételektől eltekintve egyformán alkalmazandó a közúti fuvarozókra és járművezetőkire: i. függetlenül attól, hogy személy- vagy áruszállításban vesznek-e részt, valamint ii. függetlenül attól, hogy személyszállítás esetén a szállítás rendszeres vagy alkalmi jellegű-e. Az árufuvarozáshoz, vagy akár a rendszeres (menetrend szerinti) személyszállításához képest azonban az alkalmi személyszállítás sajátos jellemzőkkel bír (pl. magas szezonális) és a járművezető munkájához kapcsolódó sajátos szükségletekkel jár (pl. az utasok saját, illetve a turisztikai programjukkal kapcsolatos rögtönzött és nem tervezett/váratlan szükségleteinek kielégítése).

A rendelet 2017-ben a célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) részeként lefolytatott utólagos értékelés¹ tárgyát képezte. Az utólagos értékelés arra a következtetésre jutott, hogy fennáll az esélye, hogy a szünetek és pihenőidők szervezésére vonatkozó egyes szabályok az ágazat eltérő szolgáltatási igényei miatt az alkalmi személyszállítási ágazat számára nem megfelelőek. A hatásvizsgálat két fő problémát azonosított: i. az autóbusszal végzett hatékony és magas színvonalú alkalmi szolgáltatások szervezésére való képtelenség, valamint ii. nem megfelelő munkakörülmények és vezetési feltételek az autóbusszal végzett alkalmi személyszállításban dolgozó járművezetők számára. Az azonosított problémák Unió-szerte fennállnak.

Mit kellene elérni?

A kezdeményezés a következőkre törekszik: i. autóbusszal végzett hatékony és magas színvonalú alkalmi szolgáltatások biztosítása, valamint ii. a járművezetők munkakörülményeinek és vezetési feltételeinek javítása, többek között az autóbusszal végzett alkalmi személyszállításban dolgozó járművezetőket sújtó stressz és fáradtság csökkentése révén. Az egyedi célkitűzések a következők: i. a szünetek és a pihenőidők rugalmasabb elosztásának biztosítása, valamint ii. az autóbusszal végzett nemzetközi és belföldi alkalmi személyszállítási tevékenységek közötti egyenlő bánásmód előmozdítása.

Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?

Az 561/2006/EK rendelet módosításának hiányában az azonosított problémák valószínűleg továbbra is fennállnak, ami veszélyezteti az autóbusszal végzett alkalmi személyszállítási ágazat versenyképességét és munkakörülményeit. Az azonosított problémák az egész EU-ban fennállnak, és mögöttes okaik is azonosak. Ezért a járművezetők jó munkakörülményeinek biztosítása, a közúti közlekedésbiztonság javítása és az európai piacon a verseny torzulásának megelőzése érdekében uniós szintű fellépésre van szükség.

A 2017. évi utólagos értékelés elismerte azt az uniós hozzáadott értéket és azokat az uniós szintű pozitív eredményeket, amelyek az EU-ban a belföldi és nemzetközi szállítási tevékenységeket végző járművezetők és fuvarozók minimum munkakörülményeinek harmonizálásából származtak. Az uniós szintű fellépés hozzájárulna az alkalmi közúti személyszállítási ágazatra vonatkozó megfelelő szabályok bevezetéséhez, valamint a járművezető-hiány csökkentéséhez is. Az uniós szintű fellépés várhatóan kedvező hatással lesz az utazási és idegenforgalmi szolgáltatókra. Lehetővé teszi a fuvarozók és a járművezetők számára, hogy hatékonyabban szervezzék meg a szállítási tevékenységeket, miközben: i. magas szintű normákat biztosít a járművezetők munkakörülményeit illetően, valamint ii. hatékonyan és következetesen juttatja érvényre a meglévő szabályokat határokon átvéve.

B. Megoldások

Milyen alternatívák kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?

A problémák hátterében álló okok kezelésére három szakpolitikai alternatíva („A”, „B” és „C” szakpolitikai alternatíva) került kidolgozásra. Valamennyi szakpolitikai alternatíva az azonosított problémákat kezeli, de eltérőek az alábbiak tekintetében: i. a szünetekre vonatkozó szabályok tekintetében biztosított rugalmasság, ii. a napi pihenőidők elhalasztásának alkalmazhatósági kritériumai, valamint iii. az adaptálható heti pihenőidők biztosításának szükségessége. Valamennyi szakpolitikai alternatíva figyelembe veszi a szünetek/pihenőidők és a működési hatékonyság, a munkakörülmények és a közúti biztonság közötti kapcsolatot.

¹ SWD(2017) 184 final, elérhető a következő címen: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>

Az „A” szakpolitikai alternatíva korlátozott rugalmasságot biztosít a szünetek tekintetében, lehetővé téve a járművezetők számára, hogy szüneteiket 30 és 15 perces időszakokra vagy 15 perces időszakokra osszák. Lehetővé teszi továbbá a járművezetők számára, hogy napi pihenőidejük kezdetét 1 órával elhalasszák, ha az adott napon a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg a 7 órát, vagy hogy a napi pihenőidőt 2 órával elhalasszák, ha a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg az 5 órát. Ezeket az eltéréseket egy 8 napos vagy annál hosszabb utazás esetében csak egyszer lehet igénybe venni. Az „A” szakpolitikai alternatíva továbbá összehangolja az egyetlen tagállamban nyújtott, autóbusszal végzett alkalmi személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó szabályokat a két vagy több tagállamon átívelő nemzetközi szolgáltatásokra vonatkozó szabályokkal azáltal, hogy az egyetlen tagállamon belül nyújtott szolgáltatások esetében lehetővé teszi a heti pihenőidő legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakra történő elhalasztását (ez az úgynevezett tizenkét napos szabály). A tizenkét napos szabály jelenleg csak a nemzetközi szinten nyújtott ilyen szolgáltatásokra alkalmazandó, azaz akkor, ha a szolgáltatás két vagy több tagállamot érint.

A „B” szakpolitikai alternatíva lehetővé teszi a járművezetők számára, hogy teljesen rugalmas módon osszák fel szüneteiket. Lehetővé teszi továbbá a járművezetők számára, hogy a napi pihenőidő kezdetét 1 órával elhalasszák, ha az adott napon a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg a 7 órát, vagy hogy a napi pihenőidőt 2 órával elhalasszák, ha a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg az 5 órát. Ezeket az eltéréseket egy 8 napos vagy annál hosszabb utazás során csak kétszer lehet igénybe venni. A „B” szakpolitikai alternatíva azt is lehetővé teszi, hogy a legalább 8 napig tartó szolgáltatásokban részt vevő járművezetők heti pihenőidejüket 10 egymást követő hétre osszák el.

A „C” szakpolitikai alternatíva lehetővé teszi a járművezetők számára, hogy szüneteiket teljesen rugalmas módon osszák fel. Lehetővé teszi továbbá a járművezetők számára, hogy napi pihenőidejük kezdetét 1 órával elhalasszák, ha az adott napon a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg a 7 órát, vagy hogy a napi pihenőidőt 2 órával elhalasszák, ha a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg az 5 órát. Ezek az eltérések lehetőség szerint korlátlanok abban a tekintetben, hogy egy 8 napos vagy annál hosszabb utazás alatt hányszor lehet őket igénybe venni. A „C” szakpolitikai alternatíva továbbá lehetővé teszi, hogy a belföldi alkalmi személyszállítási szolgáltatások esetében élni lehessen a tizenkét napos eltéréssel, és megszünteti az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (6a) bekezdésében említett egyetlen alkalmi szállítási feltételt, valamint azt a kötelezettséget, hogy a tizenkét napos eltérés alkalmazása után két rendes heti pihenőidőt kell tartani.

Az „A” szakpolitikai alternatívát azért választották az előnyben részesített szakpolitikai alternatívának, mert hatékonyabb a szakpolitikai célkitűzések elérésében, mint a „B” és a „C” szakpolitikai alternatíva. A hatékonyság tekintetében a „C” és a „B” szakpolitikai lehetőség magasabb költség/haszon arányt mutat. Ez azonban nem tükrözi az „A” szakpolitikai alternatíva munkakörülményekre gyakorolt kedvező hatásait, amelyeket nem lehetett számszerűsíteni.

Az „A” szakpolitikai alternatíva kezelné azokat a problémákat, amelyeket a jelenlegi szabályok okoznak a munkakörülmények tekintetében, miközben kompenzációs intézkedéseket alkalmazna a kockázatok csökkentésére. Az „A” szakpolitikai alternatíva következőképpen várhatóan kedvező hatással lesz a munkakörülményekre. A „B” és a „C” szakpolitikai alternatíva szintén kezelné ezeket a problémákat, de olyan új problémákat is teremtené, amelyek várhatóan negatív hatással lennének a munkakörülményekre. Konkrétan arról van szó, hogy a „B” és a „C” szakpolitikai alternatíva szerint a szolgálati ciklus meghosszabbítása gyakran alkalmazható lenne, ami azt jelenti, hogy a munkakörülményekre gyakorolt hatás negatív lenne. A „B” és „C” szakpolitikai alternatíva a heti pihenőidőkre vonatkozó szabályok jelentős változását is maga után vonná, olyan negatív hatásokat eredményezve a munkakörülményekben, amely hatások több mint ellensúlyoznák a járművezetők megnövekedett autonómiájából és a munkaterhelésük tekintetében fennálló megnövekedett szabadságukból származó előnyöket.

Emellett az „A” szakpolitikai alternatíva áll a leginkább összhangban az 561/2006/EK rendeletben foglalt, a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálására irányuló célkitűzésekkel, nevezetesen a nemzetközi és belföldi alkalmi szolgáltatások közötti egyenlő bánásmóddal és a munkafeltételek javításával. Ez továbbá a nemek közötti egyenlőség célkitűzésével is a leginkább (jóllehet kisebb mértékben) összhangban álló alternatíva. A szubszidiaritás követelményét mindegyik alternatíva teljesíti. Emellett valamennyi alternatíva arányosnak is tekinthető.

Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatívát („A” szakpolitikai alternatíva) a közúti fuvarozók, a vállalkozói szövetségek és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató járművezetők támogatják, mivel: i. rugalmasabb szabályokat tesz lehetővé a hatékonyabb és színvonalasabb szolgáltatások szervezése érdekében, valamint ii. az EU egészében egyenlő bánásmódot biztosít az alkalmi személyszállítást végző valamennyi fuvarozóval szemben. Ezek az érdekelt felek azonban inkább a „C” szakpolitikai alternatívát részesítenék előnyben, mivel az a legtöbb gazdasági előnnyel járna. A szakszervezetek, a foglalkoztatott járművezetők és a hatóságok sokkal

kevésbé viszonyultak pozitívan a „C” és a „B” szakpolitikai alternatívához, és kevésbé ellenezték az „A” szakpolitikai alternatívában foglalt intézkedéseket.

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei?

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva (a szabályok nagyobb rugalmasságából eredő költségmegtakarítások miatt) várhatóan gazdasági előnyökkel jár és (a járművezetők munkafeltételeinek javítása miatt) biztosítja a szociális védelmet. Ez az alternatíva ugyanis várhatóan kedvező hatással lesz az alkalmi személyszállítási szolgáltatások minőségére és az alkalmi személyszállítást végző (azaz mind a nemzetközi, mind a belföldi szolgáltatásokat nyújtó) valamennyi fuvarozóval szembeni egyenlő bánásmódra. A környezeti hatásokat valamelyest kedvezőnek értékelték, de azokat nem lehetett számszerűsíteni.

Az autóbusszal végzett alkalmi személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó **fuvarozók** esetében az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva várhatóan a kiigazítások kapcsán 106,4 millió EUR és 141,9 millió EUR közötti költségmegtakarítást eredményez a 2025 és 2050 közötti időszak alatt, jelenértékben kifejezve, az alapforgatókönyvhöz képest (2021-es árakon), az alábbiaknak köszönhetően: i. a szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozó rugalmasabb szabályok, valamint ii. a tizenkét napos szabály kiterjesztése a belföldi alkalmi személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó fuvarozókra.

A **járművezetők** számára az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva várhatóan jobb munkakörülményeket eredményez, és megkönnyíti a szabályoknak való megfelelést, és ezáltal csökkenti a járművezetői stresszt és fáradtságot, és közvetve növeli a közúti közlekedésbiztonságot.

Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)?

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva nem változtatja meg a szabályok végrehajtására és a szabályoknak való megfeleléssel kapcsolatos jelentéstételre vonatkozó rendelkezéseket.

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva kisebb kiigazításokat tartalmaz, amelyek megkövetelik a tagállami hatóságoktól, hogy megismerkedjenek a változásokkal. A tagállami hatóságok kiigazítással kapcsolatos ezen egyszeri költségei a becslések szerint körülbelül 5,4 millió EUR-t tesznek ki az alapforgatókönyvhöz képest 2025-ben (2021-es árakon).

Emellett az autóbusszal végzett személyszállítás alkalmi fuvarozói esetében az új szabályok megismeréséhez szükséges egyszeri alkalmazkodási költségek a becslések szerint 0,6 millió EUR-t tesznek ki az alapforgatókönyvhöz képest 2025-ben (2021-es árakon). A kiigazítással kapcsolatos költségmegtakarításokat figyelembe véve azonban az autóbusszal végzett szolgáltatásokat nyújtó fuvarozók nettó költségmegtakarításai a becslések szerint 105,8 millió EUR és 141,3 millió EUR között alakulnak az alapforgatókönyvhöz képest, a 2025–2050-es időszak alatt, jelenértékben kifejezve.

Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre?

A kkv-kra gyakorolt hatások a várakozások szerint kedvezőek lesznek. Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva az autóbusszal végzett alkalmi szolgáltatásokat nyújtó fuvarozók számára az alapforgatókönyvhöz képest várhatóan 105,8 millió EUR és 141,3 millió EUR közötti nettó költségmegtakarítást eredményez a 2025–2050-es időszak alatt, jelenértékben kifejezve. Tekintettel a kkv-knak az autóbusszal végzett alkalmi személyszállítás piacán képviselt nagy arányára, ezeknek a nettó költségmegtakarítások jelentős része várhatóan a kkv-knál realizálódna, bár nem álltak rendelkezésre adatok, amelyek lehetővé tették volna a kkv-k beazonosítását.

Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva esetében a tagállami hatóságoknak kisebb mértékű alkalmazkodási intézkedéseket kell végrehajtaniuk ahhoz, hogy megismerjék a változásokat. A tagállami hatóságok egyszeri alkalmazkodási költségei a becslések szerint 5,4 millió EUR-t tesznek ki az alapforgatókönyvhöz képest 2025-ben (2021-es árakon).

Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

Az egységes piac és a verseny tekintetében kedvező hatások várhatóak. Emellett az egész EU-ban továbbra is magas szintű munkakörülmények és biztonsági szintek lesznek jellemzőek.

Arányosság

Az előnyben részesített alternatíva nem lépi túl az átfogó szakpolitikai célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket. A szünetekre és pihenőidőkre vonatkozóan javasolt rugalmasság, valamint a tizenkét napos

szabálynak a belföldi szolgáltatásokhoz való igazítása növelni fogja az üzleti teljesítményt és a szolgáltatás hatékonyságát, valamint javítani fogja a járművezetők munkakörülményeit. Az előnyben részesített alternatívában szereplő intézkedések végrehajtásából eredő költségek igen korlátozottak, különösen az általuk elérhető nettó költségmegtakarításhoz képest.

D. További lépések

Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?

A Bizottság szolgálatai a rendelet 17. cikkében meghatározott, a tagállamok által benyújtott jelentések alapján nyomon követik az 561/2006/EK rendelet végrehajtását és hatékonyságát. Emellett a kezdeményezés hatásait az Eurostat segítségével és/vagy célzott felmérések alapján fogják nyomon követni.