



173/24. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY

Luxembourg, 2024. október 4.

A Bíróság C-541/20–C-555/20. sz. egyesített ügyekben hozott ítélete | Litvánia és társai kontra Parlament és Tanács (Mobilitási csomag)

A Bíróság nagymértékben megerősíti a mobilitási csomag érvényességét

Mindazonáltal a Bíróság megsemmisíti azt a kötelezettséget, hogy a járműveknek nyolchetente vissza kell térniük a fuvarozási vállalkozás működési központjába, mivel az uniós jogalkotó nem bizonyította, hogy elegendő adat állt rendelkezésére ahhoz, hogy értékelni tudja ezen intézkedés arányosságát

Litvánia, Bulgária, Románia, Ciprus, Magyarország, Málta és Lengyelország¹ keresetet nyújtott be a Bírósághoz az uniós jogalkotó, azaz a Parlament és a Tanács² által 2020-ban elfogadott mobilitási csomag³ megsemmisítése iránt.

E tagállamok különösen a következőket vitatják:

1. annak tilalmát, hogy a járművezetők rendszeres⁴ vagy kompenzációként tartott⁵ heti pihenőidejüket a járműben⁶ töltsék;
2. a fuvarozási vállalkozások azon kötelezettségét, hogy oly módon szervezzék meg a járművezetők munkáját, hogy ez utóbbiak a munkaidő alatt három vagy négy hetente⁷ visszatérhessenek⁸ a munkáltató működési központjába vagy tartózkodási helyükre, hogy ott kezdjék meg vagy ott töltsék legalább a rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidőjüket;
3. a második generációs intelligens menetíró készülékek beépítésére vonatkozó kötelezettség időpontjának előrehozatalát, valamint általánosságban a fent említett tilalom és kötelezettség hatálybalépése időpontjának⁹ meghatározását;
4. a nemzetközi fuvarozásra használt járművekkel kapcsolatos azon kötelezettséget, hogy azoknak nyolchetente vissza kell térni az érintett fuvarozási vállalkozás székhelye szerinti tagállamban található valamely működési központba;
5. a valamely fogadó tagállamban végrehajtott kabotázsciklust¹⁰ követő négynapos várakozási időszakot, amelynek során a (nem honos) fuvarozók számára nem engedélyezett, hogy ugyanazzal a járművel kabotázsműveleteket hajtsanak végre ugyanabban a tagállamban;
6. a járművezetőknek a kabotázsműveletek végzése során, az egyik tagállamból a másikba – amelyek közül egyik sem a szállítási vállalkozás székhelye szerinti tagállam - történő szállítási műveletek során (úgynevezett „nem honos fuvarozók által végzett szállítási” műveletek)¹¹, vagy bizonyos kombinált szállítási műveletek¹² során „kiküldött munkavállalóknak” való minősítését, úgy, hogy azokra – különösen a díjazás tekintetében – a fogadó tagállamban hatályos munka- és foglalkoztatási feltételek vonatkoznak.¹³

A mai napon hozott ítéletében a Bíróság elutasítja a kereseteket, kivéve amennyiben azok a járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség ellen irányulnak, amely kötelezettséget megsemmisíti.¹⁴ A Parlament és a Tanács ugyanis nem bizonyította, hogy ezen intézkedés elfogadásakor elegendő

információval rendelkezett ahhoz, hogy értékelni tudja annak arányosságát.

Egyebekben a Bíróság elutasítja a felperes tagállamoknak többek között az arányosság, az egyenlő bánásmód és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvére, a közös közlekedéspolitikára, a szolgáltatásnyújtás szabadságára, a letelepedés szabadságára, az áruk szabad mozgására, a jogbiztonság és a bizalomvédelem elvére, valamint a környezetvédelemre vonatkozó érvelését. A Bíróság megállapítja, hogy **az uniós jogalkotó nem lépte túl nyilvánvalóan az e területen fennálló széles mérlegelési mozgásterének határait.**

A Bíróság emlékeztet arra, hogy a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadsága különleges jogi szabályozás alá tartozik. **A fuvarozási vállalkozások** ugyanis **kizárólag annyiban rendelkeznek a szolgáltatások szabad nyújtásához való joggal, amennyiben e jogot az uniós jogalkotó által elfogadott olyan intézkedések útján biztosították számukra, mint a mobilitási csomagba tartozó intézkedések.** Egyébiránt ez az intézkedéscsomag nem tiltja meg a fuvarozási vállalkozások számára, hogy leányvállalatok alapításával éljenek a letelepedés szabadságával azokban a tagállamokban, ahol fuvarozást kívánnak végezni, és ily módon a szolgáltatásaik iránti tényleges kereslethez közelebb telepedjenek le.

A Bíróság azt is kimondja, hogy a mobilitási csomaggal az uniós jogalkotó **új egyensúlyt** kíván biztosítani **a fennálló különböző érdekek, azaz többek között a járművezetőknek a jobb szociális munkafeltételekhez fűződő érdeke és a munkáltatók ahhoz fűződő érdeke között, hogy szállítási tevékenységüket tisztességes gazdasági feltételek mellett végezzék.** A közúti szállítási ágazatnak így biztonságosabbá, hatékonyabbá és társadalmilag felelősebb módon működővé kell válnia.

Az uniós jogalkotó vélhette úgy, hogy ezen egyensúly helyreállításának szükségességére tekintettel a járművezetők fokozott szociális védelme **egyes fuvarozási vállalkozások által viselt költségek növekedését** eredményezheti. Az e célból elfogadott szabályok arányosak az elérni kívánt céllal. Ezenkívül e szabályok különbségtétel nélkül alkalmazandók az Európai Unió egész területén, és nem különböztetik meg hátrányosan az állítólagosan „az Unió perifériáján” található tagállamokban letelepedett fuvarozási vállalkozásokat. Annak, hogy ezek a szabályok nagyobb hatást gyakorolnak bizonyos vállalkozásokra, az az oka, hogy azok olyan üzleti modellt választottak, amelynek értelmében szolgáltatásaik jelentős részét, ha nem is teljes egészét a székhely szerinti tagállamuktól távol eső tagállamokban letelepedett címzettek részére nyújtják.

Ami a **rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidő járműben való eltöltésének tilalmát** illeti, az **nem új**, hanem már a Bíróság által értelmezett korábbi szabályozásból következett.¹⁵

A fuvarozó vállalkozások azon kötelezettsége, hogy a járművezetők számára lehetővé tegyék, hogy azok rendszeresen visszatérjenek a vállalkozás működési központjába vagy tartózkodási helyükre, hogy ott kezdjék meg vagy ott töltsék legalább a rendszeres vagy kompenzációként tartott heti pihenőidejüket, nem akadályozza meg a járművezetőket abban, hogy maguk válasszák ki azt a helyet, ahol a pihenőidejüket igénybe kívánják venni. Ezen túlmenően a vállalkozások összekapcsolhatják ezt a visszatérést a járműveknek a szokásos tevékenységük keretében a működési központjukba történő visszatéréssel, vagy tömegközlekedés igénybevételével szervezhetik meg azt, így ez a kötelezettség nem feltétlenül jár negatív következményekkel a környezetre nézve.

A **kiküldetéssel kapcsolatos szabályok** tekintetében az uniós jogalkotó a szóban forgó különböző érdekek közötti megfelelő egyensúly megteremtése érdekében a szállítási műveletek minden egyes típusa tekintetében figyelembe vette a nyújtott szolgáltatásnak a fogadó tagállamhoz fűződő és a székhely szerinti tagállammal fennálló kapcsolatát. Ezeket a szabályokat a kobotázműveletet illetően nem módosította a mobilitási csomag, azok ugyanis lényegében már a korábbi, a „nem honos fuvarozók által végzett szállítási műveletekre” vonatkozó szabályozási keretből adódtak.

Végül a Bíróság rámutat, hogy a mobilitási csomag révén az uniós jogalkotó, a különböző fuvarozási vállalkozások érdekeit figyelembe véve, az 1072/2009 rendelet¹⁶ alkalmazása során felmerülő, a **kobotázműveletek** ideiglenes jellegével ellentétes gyakorlatokból eredő nehézségek orvosolásával új egyensúlyt is kialakított.

Így ami különösen a kabotázsra vonatkozó **várakozási időt** illeti, a Bíróság kiemeli, hogy az – a korábbi szabályozás által követett célnak megfelelően – annak biztosítására irányul, hogy a kabotázstevékenységet ne oly módon végezzék, hogy az a fogadó tagállamban állandó vagy folyamatos tevékenységet képezzen. E várakozási idő annak megtiltására korlátozódik, hogy az alatt ugyanezen fogadó tagállamban kabotázsműveleteket végezzenek, ám nem akadályozza meg az olyan, akár a székhely szerinti tagállamba, akár más tagállamokba irányuló nemzetközi fuvarozási műveleteket, amelyeket adott esetben ezen eltérő tagállamokban végzett kabotázsműveletek követnek.

EMLÉKEZTETŐ: A megsemmisítés iránti kereset az uniós intézmények uniós joggal ellentétes jogi aktusainak megsemmisítésére irányul. Bizonyos feltételek mellett a tagállamok, az európai intézmények és a magánszemélyek indíthatnak megsemmisítés iránti keresetet a Bíróság és a Törvényszék előtt. Ha a kereset megalapozott, az uniós bíróság megsemmisíti a jogi aktust. Az érintett intézménynek a jogi aktus megsemmisítése miatt esetleg kialakult joghézagot orvosolnia kell.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

A kihirdetés napján [az ítélet teljes szövege és adott esetben az összefoglalása](#) megtalálható a CURIA honlapon.

Sajtófelelős: Szabó Mónika ☎(+352) 4303 3047

Az ítélet kihirdetésekor készített képfelvételek elérhetők: „[Europe by Satellite](#)” ☎(+32) 2 2964106

Kövesse a híreket!



¹ Belgium, Észtország és Lettország szintén támogattott ezen államok közül egyet vagy többet a Bíróság előtt.

² Dánia, Németország, Görögország, Franciaország, Olaszország, Luxemburg, Hollandia, Ausztria és Svédország támogatta a Parlamentet és/vagy a Tanácsot a Bíróság előtt.

³ E csomagba tartozik különösen 1) az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i [\(EU\) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet](#); 2) az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i [\(EU\) 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet](#); 3) a közúti fuvarozási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint az 1024/2012/EU rendelet módosításáról szóló, 2020. július 15-i [\(EU\) 2020/1057 európai parlamenti és tanácsi irányelv](#).

⁴ Legalább 45 órás.

⁵ Azaz egy korábbi, csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb pihenőidő. A szünetek és a (legalább kilenc órás) napi és a (45 óránál kevesebb, de legalább 24 órás) csökkentett heti pihenőidő járműben való eltöltése továbbra is engedélyezett.

⁶ Ezeket a pihenőidőket megfelelő alvási és tisztálkodási helyiségekkel rendelkező, erre alkalmas, a nemet figyelembe vevő szálláshelyen kell megtartani. Az ezzel kapcsolatos költségeket a munkáltatónak kell fedeznie.

⁷ A négyhetes időszak akkor korlátozódik három hétre, ha a járművezető korábban két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartott.

⁸ A fuvarozási vállalkozásnak saját költségére kell megszerveznie a járművezető visszatérését, kivéve ha a járművezető úgy dönt, hogy az ilyen visszatérésről egyes esetekben lemond.

⁹ Kilenc és fél évvel, illetve kilenc évvel, a járműben található menetíró készülék típusa szerint.

¹⁰ A kabotázs a valamely tagállamon belül az ott székhellyel nem rendelkező fuvarozó által végzett fuvarozás. Az ilyen fuvarozás elfogadott addig, amíg nem válik e tagállamban állandó vagy folyamatos jelleggel végzett tevékenységgé.

¹¹ A „nem honos fuvarozók” által végzett ilyen szállítási műveletet végző járművezetőt kiküldött munkavállalónak kell tekinteni, mivel e járművezető és e művelet elegendő mértékben kapcsolódik a fogadó tagállam területéhez.

¹² Ezek a tagállamok közötti áruszállítási műveletek, amelyek keretében a tehergépkocsi vagy a tehergépkocsihoz kapcsolódó más áruszállító közlekedési eszköz az út kezdeti vagy végső szakaszán a közutat, a másik szakaszon pedig a vasutat vagy a belvízi utat, illetve a tengeri útvonalat használja. A járművezető nem minősül kiküldött munkavállalónak, ha a kombinált szállítási művelet részeként kezdeti vagy végső közúti szállítást

végez, amennyiben e közúti szakasz maga is kétoldalú szállítási műveletekből áll. Ezen utóbbi esetben az említett út során nyújtott szolgáltatás jellege szorosan kapcsolódik a székhely szerinti tagállamhoz.

¹³ Ezzel szemben nem minősülnek kiküldöttnek azok a járművezetők, akik „kétoldalú” (a székhely szerinti és egy másik tagállam közötti) áruszállítási, illetve személyszállítási vagy teherszállítási, illetve olyan szállítási műveleteket hajtanak végre, amelyek során a járművezető valamely tagállamon áru berakodása vagy kirakodása, valamint utasok felvétele vagy elszállítása nélkül halad át.

¹⁴ Pontosabban, a Bíróság megsemmisíti a 2020/1055 rendelet 1. cikkének e kötelezettséget előíró 3. pontját.

¹⁵ 2017. december 20-i Vaditrans ítélet, [C-102/16](#) (lásd még: [145/17](#). sz. sajtóközlemény).

¹⁶ A nemzetközi közúti áru fuvarozási piacra való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i [1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet](#).