

## 【EU】道路運送関係規則の制定

海外立法情報調査室・植月 献二

\* 欧州連合(EU) は欧州市場統合の一環として、道路運送業者及び道路交通市場へのアクセスを管理するこれまでの諸規則等を3つの規則に改正・統合し、2009年11月14日に公布した。これにより、空荷で走行することによる時間や燃料の浪費、排気ガスの無駄な放出を減少させることが可能となることなどが期待されている。

-----

公布された3つの欧州議会及び閣僚理事会規則は、国際道路貨物運送市場へのアクセスに関する規則、道路運送業者に関する規則、及び、バス等における国際道路運送市場へのアクセスに関する規則である。以下、それぞれについて概説する。

### 国際道路貨物運送市場へのアクセスに関する規則

この規則は、道路運送市場へのアクセスに関する既存の規則(EC) No 881/92、(EC) No 3118/93、及び、指令2006/94/ECを改正し、ひとつの規則に統合するものである(「国際道路運送市場へアクセスするための共通のルールを制定する2009年10月21日の欧州議会及び閣僚理事会規則」(EC) No 1072/2009)(注1)。改正の主たる目的は、法的な曖昧性を排除し市場需要に適合させるものである。

国内における運送を自国業者のみに限定し、他国の業者の操業に規制をかけることを一般にカボタージュというが、今回の改正において、欧州共同体の免許を持つ者に、構成国内におけるカボタージュ規制が緩和されたことが注目される。EUでは、海運に関するカボタージュは、1992年の閣僚理事会規則((EC) No 3577/92)によって段階的に域内での自由化が図られ、現在では完全に自由化されている。一方、道路における国際運送では、これまで自由化がなされていなかったために、目的地からの復路は空荷となり、時間や燃料の浪費、排気ガスの無駄な放出が課題とされていた。

今回の法改正により、国際運送業務を終了した後、復路において、7日以内かつ3回に限り、また、1国においては、空荷で入国し、1件かつ3日以内に限るという条件であれば国内運送業務を行うことが可能となった。

そのほか、規則は、欧州共同体レベルにおける、事業者に対する認可、運転手の免許、保護措置、相互支援及び罰則、違反に対する制裁などを規定している。なお、欧州委員会は、この規則の実施における評価報告書を2013年に作成することになっている。規則の適用は2011年12月4日であるが、上記の運送に関する条項は2010年5月14日から適用される。

### 道路運送業者に関する規則

この規則は、道路運送業者又は道路旅客運送業者の業務認可とその監視について規

定しており、今回の改正によってより厳しいルールが導入された（「道路運送業者が業務を遂行するために準拠すべき条件に関する共通のルールを制定し、96/26/EC 閣僚理事会指令を廃止する 2009 年 10 月 21 日の欧州議会及び閣僚理事会規則」（EC）No 1071/2009）（注 2）。

この規則は、既存の法的規定を明解にし、補足することによって、全体を一貫性のある規則として、EU 全体で効果的かつ公平な適用を図ることを目的としている。

規則は、運送業を行うものは「運送管理者」を指名しなければならないとし、その者の要件は、高い質の専門資格を持つものとしており、関連法規、技術基準、安全性等に関する試験に合格すること、また、必要であれば訓練を受けるなどが義務付けられている。

また、「郵便箱しか存在しない会社」など、責任の所在が不明確な会社を規制するために、運送業者は操業する構成国に事務所及び運用センターを設置しなければならないとされる。各構成国には、これらの事業を監視する業務において、相互に協力することを指令は義務付けており、この目的のために、各国内監督機関は、運送会社及び運送管理者の違反及び処罰情報を保存する電子的記録装置を設置し、各国内監督機関を相互接続するとされている。

#### バス等における国際道路運送市場へのアクセスに関する規則

規則制定に伴い、この分野における規制等が規定されていた規則（EC）No 684/92 及び（EC）No 12/98 は廃止され、適用範囲の明確化、手続きの簡素化、認証関係様式の共通化等が図られてこの規則に統合された（「コーチ（長距離バス）及びバスの国際市場へのアクセスのための共通のルールを制定し、（EC）No 561/2006 規則を修正する 2009 年 10 月 21 日の欧州議会及び閣僚理事会規則」（EC）No 1073/2009）（注 3）。

この規則は、貨物と同様に旅客の国際運送に関して規制緩和を行うものであり、バスや長距離バスが、他の EU 各国においてサービスを行うことのできる条件を明示している。対象は、乗員 10 人以上（運転手を含む。）のバス等に適用するものである。

目新しい規定としては、バス運転手の「12 日ルール」と呼ばれるものがある。これは、これまでの労働規定では認められていなかったものであるが、貸切バスにおいて、12 日までの運転手の連続勤務を認めるというものである。この規定により、運転手は義務的休暇をまとめてその連続勤務の直後に取得できることになる。事業者は運転手の交代要員の割り当てを必ずしも行う必要がなくなり、そして、運転手は家から遠く離れたところで休暇を取得する必要がなくなる。

注（インターネット情報は 2010 年 1 月 25 日現在である。）

(1) *Official Journal of the European Union*, L300, Volume 52, 14 November 2009, pp.72-87.

<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:FULL:EN:PDF>>

(2) *ibid.*, pp.51-71.

(3) *ibid.*, pp.88-105.