



---

**ELFOGADOTT SZÖVEGEK**

---

**P8\_TA(2019)0339**

**A közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó végrehajtási követelmények és különös szabályok \*\*\*I**

**Az Európai Parlament 2019. április 4-i jogalkotási állásfoglalása a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))**

**(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2017)0278),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkének (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C8-0170/2017),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
  - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. január 18-i véleményére<sup>1</sup>,
  - tekintettel a Régiók Bizottságának 2018. február 1-jei véleményére<sup>2</sup>,
  - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság véleményére (A8-0206/2018),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
  2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslata helyébe másik szöveget szándékozik léptetni, azt lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
  3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

---

<sup>1</sup> HL C 197., 2018.6.8., 45. o.

<sup>2</sup> HL C 176., 2018.5.23., 57. o.

**Az Európai Parlament állásponjtja, amely első olvasatban 2019. április 4-én került elfogadásra a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról, továbbá a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) módosításáról szóló (EU) .../... európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel [Mód. 764]**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>1</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>2</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> HL C 197., 2018.6.8., 45. o.

<sup>2</sup> HL C 176., 2018.5.23., 57. o.

<sup>3</sup> Az Európai Parlament 2019. április 4-i állásponjtja.

mivel:

- (-1) *Tekintettel a közúti szállítási ágazat munkaerejének rendkívül mobil jellegére, ágazatspecifikus szabályokra van szükség a vállalkozásoknak a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadsága, az áruk szabad mozgása és a járművezetők szociális védelme közötti egyensúly biztosítása érdekében. Ezen irányelv célja ezért az, hogy jogbiztonságot és egyértelműséget biztosítson, hozzájáruljon a végrehajtás harmonizációjához és előmozdításához, továbbá az illegális gyakorlatok elleni küzdelemhez és az adminisztratív terhek csökkentéséhez. [Mód. 765]*
- (1) A biztonságos, hatékony és társadalmilag felelős közúti szállítási ágazat megteremtése érdekében *az áruk szabad mozgását, a szolgáltatásnyújtás szabadságát*, a járművezetők számára megfelelő munkakörülményeket és szociális védelmet, a gazdasági szereplők számára pedig megfelelő üzleti környezetet és tisztességes versenyfeltételeket és *versenykörnyezetet* kell biztosítani, *ugyanakkor tiszteletben kell tartani az alapvető szabadságokat, különösen az áruk szabad mozgását és a szolgáltatásnyújtás szabadságát, amelyeket a Szerződések garantálnak. [Mód. 766]*

- (1a) *A közúti szállításra alkalmazott minden nemzeti szabálynak arányosnak és indokoltnak kell lennie, és nem szabad akadályoznia vagy kevésbé vonzóvá tennie a Szerződésben biztosított alapvető szabadságok gyakorlását, például a szolgáltatások szabad mozgását az Unió versenyképességének fenntartása vagy növelése érdekében, tiszteletben tartva a gépjárművezetők munkakörülményeit és szociális védelmét. [Mód. 767]*
- (2) A közúti szállítási szolgáltatások rendkívül mobil jellege miatt különös figyelmet kell fordítani annak biztosítására, hogy a járművezetők élhessenek az őket megillető jogokkal, és a gazdasági szereplők – **legnagyobb rész (90%-ban) 10 munkavállalónál kevesebbet foglalkoztató kkv-k** – elé ne gördüljenek aránytalan adminisztratív akadályok **vagy visszaélésszerű és diszkriminatív ellenőrzések**, indokolatlanul korlátozva ezzel a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadságukat. [Mód. 768]
- (2a) *A közúti szállításra alkalmazott minden nemzeti szabálynak arányosnak és indokoltnak kell lennie, és nem szabad akadályoznia vagy kevésbé vonzóvá tennie a Szerződésben biztosított alapvető szabadságok gyakorlását, például az áruk szabad mozgását és a szolgáltatásnyújtás szabadságát az Unió versenyképességének fenntartása vagy növelése érdekében, beleértve a termékek és szolgáltatások költségeit is, tiszteletben tartva a járművezetők munkakörülményeit és szociális védelmét, valamint az ágazat sajátosságait is, mivel a járművezetők rendkívül mobilis munkavállalók, nem pedig kiküldött munkavállalók. [Mód. 769]*

- (3) A járművezetők szociális és munkafeltételeinek javítása, valamint a közúti szállítási szolgáltatások nyújtásához fűződő szabadság nemzeti és a külföldi gazdasági szereplők közötti tisztességes, **arányos és megkülönböztetésmentes** versenyen alapuló gyakorlásának elősegítése közötti egyensúly kulcsfontosságú a belső piac zavartalan működése szempontjából. ***A szállítási ágazaton belül ezért minden nemzeti jogszabálynak vagy nemzeti szintű végrehajtási stratégiának az egységes európai közlekedési térség fejlesztését és megerősítését kell előmozdítania, és semmiképpen nem járulhat hozzá a belső piac széttagoaltságához.*** [Mód. 770]
- (4) A közúti szállításra vonatkozó jelenlegi uniós szociális jogszabályok hatékonyságának és eredményességének értékelése alapján azonosítani lehetett a meglévő intézkedések és végrehajtásuk egyes hiányosságait, ***valamint az illegális gyakorlatokat, például a postafiókék alkalmazását. További hangsúlyt kell fektetni a közlekedési ágazatban a be nem jelentett munkavégzés elleni küzdelemre.*** Ezenkívül a szabályok értelmezése, alkalmazása és végrehajtása terén eltérések figyelhetők meg a tagállamok között, ***amelyek súlyos adminisztratív terhet rónak a gépjárművezetőkre és a gazdasági szereplőkre.*** Ez jogbizonytalansághoz vezet, ami káros az ágazaton belüli szociális viszonyokra, munka- és versenyfeltételekre. [Mód. 771]

- (4a) *A 96/71/EK<sup>4</sup> és a 2014/67/EU<sup>5</sup> európai parlamenti és tanácsi irányelv helyes alkalmazásának biztosításához meg kell erősíteni az ellenőrzést és az uniós szintű együttműködést a járművezetők kiküldetésével kapcsolatos csalás elleni küzdelem érdekében, és szigorúbb ellenőrzéseket kell végezni annak biztosításához, hogy a kiküldött járművezetőknek járó társadalombiztosítási járulékokat ténylegesen megfizessék. [Mód. 772]*
- (5) A munkaidőre és a *pihenőidőre* vonatkozó rendelkezések megfelelő, hatékony és következetes érvényesítése kulcsfontosságú *az útbiztonság fejlesztése*, a járművezetők munkafeltételeinek védelme, valamint a meg nem felelésből eredő versenytorzulás megelőzése szempontjából. Így kívánatos kiterjeszteni a 2006/22/EK irányelvben szabályozott meglévő egységes végrehajtási követelményeket a 2002/15/EU irányelvben munkaidőre vonatkozóan meghatározott rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzésére. *További adminisztratív terhek nélkül lehetővé kell tenni továbbá a vezetési idő és a munkaidő ellenőrzésének és a járművezetők kiküldetési ellenőrzéseinek kombinálását. A munkaidővel kapcsolatos szabályok betartásának ellenőrzését a fuvarozók telephelyein végzett ellenőrzésekre kell korlátozni mindaddig, amíg a technológia lehetővé nem teszi a munkaidő közúti ellenőrzés során történő hatékony ellenőrzését. [Mód. 773]*

---

<sup>4</sup> *Az Európai Parlament és a Tanács 96/71/EK irányelve (1996. december 16.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről (HL L 18., 1997.1.21., 1. o.).*

<sup>5</sup> *Az Európai Parlament és a Tanács 2014/67/EU irányelve (2014. május 15.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv érvényesítéséről és a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) módosításáról (HL L 159., 2014.5.28., 11. o.).*

- (5a) *Szem előtt tartva a szállítási szolgáltatások sajátos jellegét és az áruk szabad mozgására gyakorolt közvetlen hatást, különös tekintettel a közúti közlekedésbiztonságra és óvintézkedésekre, a közúti ellenőrzéseket a szükséges minimumra kell korlátozni. A járművezetők nem tehetők felelőssé az adott vállalkozás további adminisztratív kötelezettségeiért. A munkaidőre vonatkozó szabályok betartását csak a fuvarozó telephelyein kell ellenőrizni. [Mód. 774]*
- (5b) *A közúti ellenőrzések hatékonyabbá tételének, felgyorsításának és fokozásának lehetővé tétele, ugyanakkor a járművezetőkre háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében a 2002/15/EK irányelvnek való megfelelést a vállalkozások telephelyein végzett ellenőrzések keretében, nem pedig a közúti ellenőrzések keretében fogják ellenőrizni. [Mód. 775]*
- (6) A közúti szállítás területére vonatkozó szociális szabályok végrehajtása tekintetében bebizonyosodott, hogy a tagállamok közötti igazgatási együttműködés nem elégséges, s ez nehézkes, alacsony hatékonyságú és összehangolatlan határon átnyúló végrehajtáshoz vezet. Ebből következően meg kell határozni a hatékony kommunikáció és a kölcsönös segítségnyújtás, beleértve a jogsértésekre vonatkozó adat- és a bevált gyakorlatokkal kapcsolatos információcsere kereteit.

- (6a) *Az igazgatási együttműködés és a hatékony információcsere elősegítése érdekében az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>6</sup> 16. cikke (5) bekezdésének alapján a tagállamoknak a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartási (ERRU) rendszerén keresztül össze kell kapcsolniuk nemzeti elektronikus nyilvántartásaikat (NER). A tagállamoknak minden szükséges intézkedést meg kell tenniük a nemzeti elektronikus nyilvántartások összekapcsolásának biztosítására, hogy a tagállamok illetékes hatóságai, többek között a közúti ellenőrök közvetlen, valós idejű hozzáféréssel rendelkezhessenek a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartásában szereplő adatokhoz és információkhoz. [Mód. 776]*
- (6b) *Az 561/2006/EK rendeletben, a 165/2014/EU rendeletben és a 2002/15/EK irányelvben foglalt minimumfeltételek megfelelőbb és egységesebb alkalmazásának elősegítése céljából, valamint annak érdekében, hogy a közúti fuvarozók a járművezetők kiküldése esetén könnyebben meg tudjanak felelni az adminisztratív követelményeknek, a Bizottságnak ki kell fejlesztenie az IMI egy vagy több modulját a kiküldetések és elektronikus nyilatkozatok megküldésére, amely lehetővé teszi az ellenőrök számára az ERRU-hoz és az IMI-hez való közvetlen, valós idejű hozzáférést. [Mód. 777]*

---

<sup>6</sup> *Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).*



- (7) A még hatékonyabb, eredményesebb és következetesebb végrehajtás érdekében bővíteni kell a meglévő nemzeti kockázatértékelő rendszerek funkcióit és használatát. A kockázatértékelő rendszerekben tárolt adatokhoz való hozzáférés lehetővé tenné a nem szabályszerűen működő gazdasági szereplőkre irányuló ellenőrzések célzottabbá tételét, a szállítási vállalkozások kockázatértékelésekor alkalmazandó egységes képlet pedig a vállalkozásokkal szembeni igazságosabb bánásmódot eredményezne az ellenőrzésekkor.
- (7a) ***Annak érdekében, hogy tisztességes verseny és egyenlő versenyfeltételek legyenek biztosítottak a munkavállalók és a vállalkozások számára, előrehaladást kell elérni az intelligens jogérvényesítés terén és minden lehetséges támogatást meg kell adni a kockázatértékelő rendszerek teljes körű bevezetéséhez és alkalmazásához. E célból a végrehajtó hatóságok számára valós idejű hozzáférést kell biztosítani a nemzeti elektronikus nyilvántartásokhoz, a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartásának (ERRU) maximális felhasználása mellett. [Mód. 778]***
- (8) A 2006/22/EK irányelv egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek<sup>7</sup> megfelelően kell gyakorolni.

---

<sup>7</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (8a) *A munkavállalók kiküldetésére vonatkozó, a közúti szállítási tevékenységekre alkalmazandó szabályoknak kiegyensúlyozottnak, egyszerűnek kell lenniük, amelyek kevés adminisztratív terhet jelentenek a tagállamok és a szállítási vállalkozások számára. Céljuk nem lehet az, hogy gátolják a vállalkozások letelepedési helye szerinti országon kívüli műveleteket. [Mód. 779]*
- (9) Nehézségek merültek fel a munkavállalók kiküldetésére vonatkozóan a 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>8</sup>, valamint az adminisztratív követelményekre vonatkozóan a 2014/67/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>9</sup> meghatározott szabályoknak a rendkívül mobil közúti szállítási ágazatban történő alkalmazásakor. A közúti szállítási ágazat munkavállalóinak kiküldetésére vonatkozó rendelkezések alkalmazásához és végrehajtásához kapcsolódó összehangolatlan nemzeti intézkedések *jogbizonytalanságot és a közlekedési ágazaton belül versenytorzulást eredményeztek, valamint* magas adminisztratív terheket róttak a külföldi illetőségű uniós gazdasági szereplőkre. Ez indokolatlanul korlátozza a határon átnyúló közúti szállítási szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabadságot, és mellékhatásként kedvezőtlen hatást gyakorol a munkahelyteremtésre *és a fuvarozási vállalkozások versenyképességére. Össze kell hangolni az adminisztratív követelményeket és az ellenőrzési intézkedéseket, hogy a fuvarozókat ne akadályozzák szükségtelen vagy önkényes késedelmek. [Mód. 780]*

---

<sup>8</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 96/71/EK irányelve (1996. december 16.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről (HL L 18., 1997.1.21., 1. o.).

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014/67/EU irányelve (2014. május 15.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv érvényesítéséről és a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) módosításáról (HL L 159., 2014.5.28., 11. o.).

- (9a)** *A tagállamoknak a szabályok maradéktalan betartásának biztosítása céljából adatokat és információkat kell cserélniük, igazgatási együttműködést kell folytatniuk és kölcsönösen segítséget kell nyújtaniuk a belső piaci információs rendszeren (IMI) keresztül, amelynek jogalapját az 1024/2012/EU rendelet biztosítja. Az IMI-rendszert kell használniuk a fuvarozók és a fogadó tagállamok illetékes hatóságai között a kiküldési nyilatkozatok elküldésére és frissítésére is. Ez utóbbi célkitűzés eléréséhez nélkülözhetetlen az IMI-rendszeren belül kialakítani egy párhuzamos nyilvános felületet, amelyhez hozzáférhetnek a fuvarozók. [Mód. 781]*
- (9b)** *Az e rendeletben meghatározott jogsértések felelősségének méltányos részét az áruszállítási láncban részt vevő valamennyi szereplőnek viselnie kell. Ez arra az esetre is vonatkozik, ha a szereplők tudtak, vagy a körülményeket figyelembe véve tudniuk kellett a jogsértésekről. [Mód. 782]*

- (9c) *Annak biztosítása érdekében, hogy a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó ellenőrzési intézkedéseket a 96/71/EK és a 2014/67/EU irányelvnek megfelelően helyesen alkalmazzák, meg kell erősíteni az uniós szintű ellenőrzéseket és együttműködést a járművezetők kiküldetésével kapcsolatos csalások elleni küzdelemhez. [Mód. 783]*
- (9d) *A vállalkozókat arra kell ösztönözni, hogy vállalják a társadalmi felelősséget és olyan közúti fuvarozókat alkalmazzanak, akik betartják az ezen irányelvben foglalt szabályokat. A Bizottságnak annak érdekében, hogy a vállalkozók számára megkönnyítse az ilyen közúti fuvarozók megtalálását, értékelnie kellene a meglévő eszközöket és a bevált gyakorlatokat, támogatva az áruszállítási láncban részt vevő valamennyi szereplő társadalmilag felelősségteljes magatartását, adott esetben azzal a céllal, hogy létrehozza a megbízható fuvarozási vállalatok európai platformját. [Mód. 784]*
- (9e) *A nemzetközi közúti fuvarozási társaságok alapítására vonatkozó szabályok be nem tartása eltéréseket idéz elő a belső piacon és hozzájárul a vállalkozások közötti tisztességtelen verseny kialakulásához. Ezért szigorúbbá és könnyebben ellenőrizhetőbbé kell tenni a nemzetközi fuvarozási társaságok alapítására irányadó feltételeket, különösen a „postafiókcségek” létrehozása elleni küzdelem érdekében. [Mód. 785]*

- (10) A 96/71/EK irányelv módosításáról szóló 2016. március 8-i javaslatában<sup>10</sup> a Bizottság elismerte, hogy az irányelv végrehajtása sajátos jogi kérdéseket és nehézségeket vet fel a rendkívül mobil közúti szállítási szektorban, és jelezte, hogy a kérdéseket leginkább a közúti szállítási területre vonatkozó ágazatspecifikus jogalkotás tudná rendezni.
- (10a) *Tekintettel arra, hogy Európában hiány van a járművezetőkből, a szakma vonzerejének növelése érdekében jelentősen javítani kell a munkakörülményeket. [Mód. 786]***
- (11) A 96/71/EK irányelv közúti szállítási ágazatban történő eredményes és arányos végrehajtásához olyan ágazatspecifikus szabályokat kell alkotni, amelyek figyelembe veszik a közúti szállítási ágazat munkaerejének rendkívül mobil jellegéből fakadó sajátosságokat, valamint egyensúlyt teremtenek a járművezetők szociális védelme és a vállalkozásoknak a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadsága között. ***Ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban a közúti fuvarozási ágazatra a 96/71/EK irányelv munkavállalók kiküldetéséről szóló rendelkezéseit, valamint a 2014/67/EU irányelv e rendelkezések végrehajtásáról szóló előírásait kell alkalmazni. [Mód. 787]***

---

<sup>10</sup> COM(2016)0128.

(12) E kiegyensúlyozott kritériumoknak a járművezető és a fogadó tagállam területe közötti elegendő kapcsolat fogalmán kell alapulniuk. ~~Így meg kell határozni egy időközszöböt, amelyen túl a fogadó tagállam minimális bérszintre és minimális éves fizetett szabadságra vonatkozó szabályai alkalmazandók a nemzetközi szállítási műveletek esetében. Indokolt úgy rendelkezni, hogy Ez az időközszöb ne legyen alkalmazandó *elegendő kapcsolat* az 1072/2009/EK<sup>11</sup> és az 1073/2009/EK<sup>12</sup> európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti kábotázsműveletekre *kábotázsműveletek esetében fennáll*, mivel a szállítási művelet egésze valamely fogadó tagállamban valósul meg. Következésképpen a kábotázásra a fogadó tagállam minimális bérszintre *96/71/EK* és éves fizetett szabadságra vonatkozó előírásait kell alkalmazni, függetlenül az adott járművezető által végrehajtott műveletek gyakoriságától és időtartamától *a 2014/67/EU irányelv rendelkezései alkalmazandók.*~~  
[Mód. 788]

(12a) *Nemzetközi fuvarozás esetén a kétoldalú nemzetközi fuvarozásban részt vevő járművezető meghatározó kapcsolata a fuvarozó társaság letelepedésének helye szerinti tagállammal áll fenn, mivel a járművezető rendszeresen visszatér ide. Egy járművezető több kétoldalú szállítási műveletet is végezhet egyetlen út alkalmával. Ugyanakkor elegendő mértékű kapcsolat áll fenn a fogadó tagállam területével akkor, ha a járművezető más művelet típusokat – vagyis nem kétoldalú nemzetközi szállítási műveleteket – hajt végre a szóban forgó tagállamban.* [Mód. 789]

---

<sup>11</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

<sup>12</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

- (12b) *A közlekedési erőforrások hatékony felhasználásának biztosítása, a működtetést meghatározó realitások figyelembevétele, valamint az üresen közlekedő járművek számának csökkentése érdekében – ami fontos szerepet játszik a Párizsi Megállapodás CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos célkitűzéseinek elérésében – korlátozott számú további szállítási tevékenységet lehetővé kell tenni a kiküldetésre vonatkozó szabályok alkalmazásának kiváltása nélkül. Az ilyen tevékenységek olyan műveletekből állnak, amelyeket a letelepedés helye szerinti tagállamból kiinduló kétoldalú nemzetközi szállítási művelet során vagy az azt követő időszakban végeznek még a letelepedés szerinti tagállamba történő visszatérés előtt. [Mód. 790]*
- (12c) *Ha a járművezető kombinált szállítási műveletben vesz részt, akkor a kezdő vagy végső útszakasz során nyújtott szolgáltatás jellege abban az esetben kapcsolódik szorosan a székhely szerinti tagállamhoz, amennyiben maga az útszakasz kétoldalú szállítási műveletnek minősül. Ugyanakkor elegendő mértékű kapcsolat áll fenn a fogadó tagállam területével akkor, ha az útszakaszon végzett szállítási műveletre a fogadó tagállamban, illetve mint nem kétoldalú nemzetközi szállítási műveletre kerül sor, és így a kiküldetési szabályokat ebben az esetben alkalmazni kell. [Mód. 791]*

- (12d) *Mivel a járművezetőnek nincs elegendő kapcsolata a tranzitállam területével, a tranzitműveletek nem tekinthetők kiküldetésnek. Azt is tisztázni kell, hogy az, hogy az utasok higiéniai okokból leszállnak a buszról, nem változtatja meg a szállítási művelet minőségét. [Mód. 792]*
- (12e) *A közúti fuvarozás ágazatát magas fokú mobilitás jellemzi, és az ágazat bérezésének bizonyos vonatkozásaiban közös megközelítésre van szükség. A fuvarozási vállalkozásoknak jogbiztonságra van szükségük a rájuk vonatkozó szabályokat és követelményeket illetően. E szabályoknak és követelményeknek világosnak, érthetőnek és a fuvarozási vállalkozások számára könnyen hozzáférhetőnek kell lenniük, továbbá lehetővé kell tenniük a hatékony ellenőrzéseket. Fontos, hogy az új szabályok ne vezessenek be szükségtelen adminisztratív terheket, és kellőképpen szem előtt tartsák a kkv-k érdekeit. [Mód. 793]*



**(12f) Amennyiben a nemzeti jog, hagyományok és gyakorlat szerint – ideértve a szociális partnerek autonómiájának tiszteletben tartását – a 96/71/EK irányelv 3. cikkében említett foglalkoztatási szabályokat és feltételeket az említett irányelv 3. cikkének (1) és (8) bekezdésével összhangban kollektív szerződések írják elő, a tagállamoknak a 2014/67/EU irányelvvel összhangban biztosítaniuk kell, hogy e szabályok és feltételek hozzáférhető és átlátható módon rendelkezésre álljanak a másik tagállamból származó szolgáltatók és a kiküldött munkavállalók számára, és e tekintetben törekedniük kell a szociális partnerek bevonására. A vonatkozó információknak tartalmazniuk kell mindenekelőtt a különböző díjazásokat és az azokban szereplő tételeket, beleértve a helyi vagy regionális kollektív szerződések díjazási elemeit, a fizetendő járandóság kiszámítási módját, és adott esetben a különböző bérkategóriákba való besorolás kritériumait. A 96/71/EK irányelv módosításáról szóló (EU) 2018/957 irányelvvel összhangban a szállítási vállalkozások nem szankcionálhatók a bérezés elemeire, a fizetendő járandóság kiszámítási módszerére és adott esetben a nyilvánosan nem hozzáférhető különböző bérkategóriákba való besorolás kritériumaira vonatkozó szabályok be nem tartása miatt.**

**[Mód. 794]**

- (13) A munkavállalók kiküldetésére vonatkozó ágazatspecifikus szabályok hatékonyabb és eredményesebb érvényesítése és a külföldi illetőségű gazdasági szereplőket sújtó aránytalan adminisztratív terhek elkerülése érdekében a digitális menetíró készülékhez hasonló ellenőrzési eszközök előnyeit teljes körűen kihasználó különös adminisztratív és ellenőrzési követelményeket kell meghatározni a közúti szállítási ágazatban. *Az ezen irányelvben és a 96/71/EK irányelvben megállapított kötelezettségek összetettségének csökkentése céljából a tagállamok dönthetnek úgy, hogy csak az ezen irányelvben meghatározott, a közúti szállítási ágazathoz igazított adminisztratív kötelezettségeket írják elő a közúti fuvarozók számára.* [Mód. 795]
- (13a) *A járművezetőkre háruló adminisztratív terhek és iratkezelési feladatok csökkentése céljából a fuvarozók a székhelyük szerinti tagállam illetékes hatóságainak kérésére minden szükséges dokumentumot bemutatnak a 2014/67/EU irányelv III. fejezetének a tagállamok közötti kölcsönös segítségnyújtásra és együttműködésre vonatkozó rendelkezései szerint.* [Mód. 796]

- (13b) *Ezen irányelv végrehajtásának, alkalmazásának és érvényesítésének elősegítése érdekében a regionális és helyi hatóságok közötti fokozott, határokon átnyúló információcseréhez a tagállamokban az 1024/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>13</sup> létrehozott belső piaci információs rendszert (IMI) kell használni. Hasznos lenne az IMI funkcióinak az egyszerű nyilatkozatok benyújtásával és továbbításával való kibővítése is. [Mód. 797]*
- (13c) *A fuvarozók – gyakran kis- és középvállalkozások – adminisztratív terheinek csökkentése érdekében indokolt lenne bizonyos előre meghatározott elemeket tartalmazó, az Unió összes hivatalos nyelvére lefordított szabványosított formanyomtatványok segítségével egyszerűsíteni a kiküldetésre vonatkozó nyilatkozatok fuvarozók által történő elküldésének folyamatát. [Mód. 798]*
- (13d) *A közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó szabályok általános végrehajtása és alkalmazása az uniós közúti áru fuvarozási iparág struktúrájára is kihatással lehet. Következésképpen a tagállamoknak és a Bizottságnak szorosan nyomon kell követniük e folyamat hatásait. [Mód. 799]*

---

<sup>13</sup> *Az Európai Parlament és a Tanács 1024/2012/EU rendelete (2012. október 25.) a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről és a 2008/49/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (az IMI-rendelet) (HL L 316., 2012.11.14., 1. o.).*

- (13e)** *A szabályok érvényesítésének a vállalkozások telephelyein történő ellenőrzésekre kell összpontosítania. Nem zárhatók ki a közúti ellenőrzések, de azokat megkülönböztetésmentesen kell végrehajtani, kizárólag a fuvarlevelek vagy azok elektronikus változatai, az előzetes regisztráció megerősítése és a gazdasági szereplő letelepedési helye vagy a járművezető lakóhelye szerinti országba való visszatérésre vonatkozó tanúsítvány tekintetében. A közúti ellenőrzések során elsősorban a menetíró készülékek adatait kell ellenőrizni, amelyek a járművezető és a jármű összefüggő négyhetes időtartam alatti tevékenységének és a tevékenység által lefedett földrajzi terület megállapításához fontosak. Ezt segítheti az országkódok rögzítése. [Mód. 800]*
- (13f)** *A Bizottságnak több ízben kell értékelnie a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó szabályok alkalmazásának és érvényesítésének hatását, arról jelentést kell tennie a Parlamentnek és a Tanácsnak, valamint javaslatokat kell készítenie a szabályok további egyszerűsítése és az adminisztratív terhek csökkentése érdekében. [Mód. 801]*

- (13g)** *Felismerve azt, hogy a szállítási ágazat – ahol a járművezetők által vállalt munka lényegi eleme a helyváltogatás – különleges bánásmódot igényel, a 96/71/EK irányelv közúti szállítási ágazatra való alkalmazásának egybe kell esnie a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározása tekintetében történő módosításának hatálybalépésével. [Mód. 802]*
- (13h)** *Ezen irányelv mellékleteinek a legjobb gyakorlat terén tapasztalt fejleményekhez való hozzáigazítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a mellékletek módosítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein. [Mód. 803]*

- (-14a) A tagállamok közötti hatékony igazgatási együttműködés és kölcsönös segítségnyújtás keretében történő információcserének meg kell felelnie az (EU) 2016/679 rendeletben meghatározott személyes adatok védelméről szóló szabályoknak. [Mód. 804]*
- (-14b) A szállítói lánc valamennyi szereplőjének be kell tartania az arra irányuló szabályokat, hogy az európai közúti fuvarozási piacon egészében jó szociális feltételek legyenek biztosítottak. A gazdasági és társadalmi szempontból fenntartható európai belső piac létrehozása érdekében a logisztikai lánc valamennyi szereplőjére kiterjedő elszámoltathatósági rendet kell kialakítani és megvalósítani. Az átláthatóság és a felelősség érvényesítése, valamint a társadalmi és gazdasági egyenlőség erősítése növelni fogja a járművezetői szakma vonzerejét és elősegíti az egészséges versenyt. [Mód. 805]*
- (14) A 2006/22/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

## 1. cikk

A 2006/22/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A cím helyébe a következő szöveg lép:

„Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek, valamint a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közúti szállítással kapcsolatos szociális jogszabályok tekintetében történő végrehajtására vonatkozó minimumfeltételekről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről”

2. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„Ez az irányelv megállapítja az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet\*, valamint a 2002/15/EK irányelv\*\* végrehajtásának minimumfeltételeit.

---

\* Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

\*\* Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).”



3. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az említett ellenőrzések minden évben kiterjednek az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó utazó munkavállalók, járművezetők, vállalkozások és járművek, valamint a 2002/15/EK irányelv hatálya alá tartozó utazó munkavállalók és járművezetők megfelelően nagy, reprezentatív mintájára. ***A tagállamok megszervezik a 2002/15/EK irányelv végrehajtásának ellenőrzésére irányuló közúti ellenőrzéseket a hatékony ellenőrzéseket lehetővé tevő technológia bevezetését követően. Addig az ellenőrzéseket továbbra is kizárólag a szállítási vállalkozások telephelyén kell elvégezni.***”; [Mód. 806]

b) a (3) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Minden tagállam oly módon szervezi meg az ellenőrzéseket, hogy azok az 561/2006/EK rendelet, a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK irányelv hatálya alá tartozó járművek vezetői összes munkanapjának legalább 3 %-ára kiterjedjenek. ***A közúti ellenőrzések elvégzése után, és amennyiben a járművezető nem képes benyújtani egy vagy több szükséges dokumentumot, a járművezetőknek engedélyezni kell, hogy folytassák szállítási műveletüket, és a letelepedés helye szerinti tagállamban lévő fuvarozó az illetékes hatóságokon keresztül köteles benyújtani a szükséges dokumentumokat.***”; [Mód. 807]

c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az 561/2006/EK rendelet 17. cikkének megfelelően a Bizottságnak benyújtott információknak tartalmazniuk kell a közutakon ellenőrzött járművezetők számát, a vállalkozások telephelyein végzett ellenőrzések számát, ***az a telephelyen*** ellenőrzött munkanapok számát, valamint a jelentett jogsértések számát és jellegét annak feltüntetésével, hogy utasokat vagy árut szállítottak.”. [Mód. 808]

3a. *Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:*

*„5. cikk*

*Összehangolt ellenőrzések*

*A tagállamok legalább évente hat alkalommal összehangolt közúti és telephelyi ellenőrzés keretében ellenőrzik az 561/2006/EK rendelet vagy a 165/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó járművezetőket és járműveket. Ezeket az ellenőrzéseket két vagy több tagállam végrehajtó hatóságai egy időben hajtják végre saját államuk területén. Az összehangolt ellenőrzések összefoglaló eredményeit a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló 2016. április 27-i (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban közzéteszik.” [Mód. 809]*

4. A 6. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A telephelyi ellenőrzéseket a különféle fuvarozási és vállalkozásfajtákkal kapcsolatos múltbeli tapasztalatokat figyelembe véve kell megszervezni. Azokban az esetekben is ellenőrzést kell tartani a vállalkozás telephelyén, amikor ~~közúti ellenőrzés során az 561/2006/EK és vagy a 165/2014/EU rendeletben, illetve a 2002/15/EK irányelvben~~ foglaltak súlyos megsértését állapították meg.” [Mód. 810]

4a. *A 7. cikk (1) bekezdése b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:*

„*b) a kétévenkénti statisztikai adatgyűjtés továbbítása a Bizottság részére az 561/2006/EK rendelet 17. cikke értelmében;*” [Mód. 811]

5. A 7. cikk (1) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„d) az információk más tagállamokkal történő megosztásának biztosítása az ezen irányelvet és a 2002/15/EK irányelvet átültető nemzeti rendelkezések alkalmazása tekintetében.”

6. A 8. cikk a következőképpen módosul:

**-a) a 8. cikk (1) bekezdésének bevezető szövege helyébe a következő szöveg lép:**

**„(1) Az 561/2006/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdése vagy a 165/2014/EU rendelet 40. cikke alapján kölcsönösen egymás rendelkezésére bocsátott információknak, a 7. cikknek megfelelően, a Bizottságnak szóló értesítés szerinti kijelölt szervek közötti átadására:”;** [Mód. 812]

a) az (1) bekezdés b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

**„b) egyedi esetekben indokolással ellátott tagállami megkeresés alapján *valamely tagállam külön kérésére* kerül sor, *feltéve, hogy a kért információ nem érhető el az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkének (5) bekezdésében említett nemzeti elektronikus nyilvántartásokkal történő közvetlen konzultáción keresztül.*”;**  
[Mód. 813]

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A tagállam a valamely másik tagállam által az e cikk (1) bekezdésének b) pontja szerint igényelt adatokat a megkeresés átvételétől számított **25 10** munkanapon belül átadja. ~~azokban~~ **Megfelelően indokolt esetekben** az esetekben ~~időkorlát 20 munkanap~~, amikor részletes vizsgálatra vagy az érintett vállalkozások telephelyein lefolytatandó ellenőrzésre van szükség. A tagállamok kölcsönös egyetértéssel megállapodhatnak ennél rövidebb határidőben. Sürgős esetekben vagy a nyilvántartásokból, például a kockázatértékelő rendszerekből egyszerűen kinyerhető adatok igénylése esetén a tagállamok három munkanapon belül átadják a kért információt. **[Mód. 814]**

Abban az esetben, ha a megkeresett tagállam szerint a megkeresés indokolása nem kielégítő, erről ~~10~~ **öt** munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot. A megkereső tagállam megfelelőbben megindokolja a megkeresést. Amennyiben ez nem lehetséges, a tagállam visszautasíthatja a megkeresést. **[Mód. 815]**

Ha nehéz vagy nem lehetséges az információkérésnek eleget tenni vagy az ellenőrzést, szemlét, illetve vizsgálatot lefolytatni, a megkeresett tagállam erről ~~10~~ **öt** munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot, ~~megadva~~ **kellőképpen megindokolva az indokokat is érintett információ szolgáltatására vonatkozó nehézségeket vagy a teljesítésképtelenség okát.** Az érintett tagállamok egyeztetnek egymással a felmerült nehézségek megoldása érdekében. [Mód. 816]

***Amennyiben a Bizottság tudomására jut, hogy az információcsere folyamatos problémákba ütközik, vagy az információszolgáltatás állandó elutasításra kerül, megtehet minden intézkedést a helyzet orvoslása érdekében, beleértve adott esetben nyomozás indítását, és végső soron a tagállammal szembeni szankciók alkalmazását.***; [Mód. 817]

**ba) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:**

**„(2) A 2014/67/EU irányelv 21. cikkétől eltérve, a tagállamok illetékes hatóságai közötti információcsere, amelyről e cikk (1) és (1a) bekezdése rendelkezik, az 1024/2012/EU rendelet által létrehozott belső piaci információs rendszeren (IMI) keresztül történik. A tagállamok illetékes hatóságai valós időben hozzáférhetnek a nemzeti elektronikus nyilvántartások adataihoz az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkében említett, a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartásán (ERRU) keresztül.”; [Mód. 818]**

**bb) a 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:**

**„(2a) A Bizottság az összes tagállam részére közös elektronikus alkalmazást dolgoz ki, amely 2020-tól valós idejű és közvetlen hozzáférést biztosít a közúti és telephelyi ellenőrzések során az ellenőrök számára az ERRU-hoz és az IMI-hez. Ezt az alkalmazást kísérleti projekten keresztül kell fejleszteni.”.**  
**[Mód. 819]**



7. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok a vállalkozásokra vonatkozó, az egyes vállalkozások által az 561/2006/EK rendelet vagy a 165/2014/EU rendelet vagy a 2002/15/EK irányelvet átültető nemzeti rendelkezések tekintetében elkövetett jogsértések relatív számán és súlyosságán alapuló kockázatértékelő rendszert vezetnek be.

A Bizottság végrehajtási *felhatalmazást kap arra, hogy a 15a. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén aktusokat fogadjon el* a vállalkozásokra vonatkozó kockázatértékelés végzésekor alkalmazandó egységes képletet dolgoz ki *képlet kidolgozására*, amely számításba veszi a jogsértések számát, súlyosságát és előfordulásuk gyakoriságát, a jogsértések feltárása nélkül záruló ellenőrzések eredményeit, valamint azt, hogy a közúti szállítási vállalkozás használt-e ~~mindegyik~~ járművében a 165/2014/EU rendelet II. fejezetében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készüléket. ~~Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az ezen irányelv 12. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~”; [Mód. 820]

b) a (2) bekezdés második mondatát el kell hagyni;

**ba) a (3) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:**

**„(3) Az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletekkel kapcsolatos jogsértések kezdeti listáját a III. melléklet tartalmazza.”; [Mód. 821]**

**bb) a (3) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:**

**„Az 561/2006/EK vagy a 165/2014/EU rendeletekkel kapcsolatos jogsértések súlyozására vonatkozó iránymutatások nyújtása céljából, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 15a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet módosításához a súlyosságukhoz mérten kategóriákra bontott jogsértések általános körére vonatkozó iránymutatások lefektetése céljából.”; [Mód. 822]**

**bc) a (3) bekezdés harmadik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:**

**„A legsúlyosabb jogsértésekre vonatkozó kategóriának tartalmaznia kell azokat, ahol az 561/2006/EK vagy a 165/2014/EU rendeletek rendelkezéseinek való nem megfelelés halál vagy súlyos személyi sérülés nagy kockázatával jár.”; [Mód. 823]**

c) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

- „(4) A célzott közúti ellenőrzések elősegítése érdekében a nemzeti kockázatértékelő rendszerben, **valamint a szállítási vállalkozásokról és tevékenységekről vezetett nemzeti nyilvántartásokban** lévő adatoknak az ellenőrzés időpontjában elérhetőnek kell lenniük az érintett tagállam összes illetékes ellenőrző hatósága számára **legalább egy, az összes tagállam által közösen használt elektronikus alkalmazáson keresztül, amelynek segítségével közvetlen, valós idejű hozzáféréssel fognak rendelkezni az ERRU-hoz.** [Mód. 824]
- (5) A tagállamok a 8. cikkben megállapított határidőkön belül más tagállamok valamennyi illetékes hatósága számára kérésre rendelkezésre bocsátják vagy közvetlenül hozzáférhetővé teszik a nemzeti kockázatértékelő rendszerben lévő adatokat **az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkében említett átjárható nemzeti elektronikus nyilvántartásokon keresztül. E tekintetben a fuvarozói jogsértésekkel és a kockázatértékelésekkel kapcsolatos adatok és információk cseréje a tagállamok különböző nemzeti nyilvántartásainak az ERRU által biztosított összekapcsolása révén összpontosul és valósul meg.**” [Mód. 825]

8. A 11. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A Bizottság végrehajtási ~~felhatalmazást kap arra, hogy a 15a. cikknek megfelelően~~ **felhatalmazáson alapuló** jogi aktusok révén **aktusokat fogadjon el egy** közös megközelítést dolgoz ki **megközelítés kidolgozására** az 561/2006/EK rendelet 4. cikkének e) pontjában definiált egyéb munka időszakainak **a nyilvántartására és ellenőrzésére vonatkozóan – beleértve a nyilvántartás formáját és azokat az egyedi eseteket, amikor erre sor kerül –**, valamint a legalább egy hetes ~~egyhetes~~ **egyhetes** olyan időszakoknak a nyilvántartására és ellenőrzésére vonatkozóan, amikor a járművezető elhagyja a járművet **és a járművel nem tud semmilyen tevékenységet végezni**. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 12. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.” [Mód. 826]

**8a.** *A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:*

*„12. cikk*

*A bizottsági eljárás*

- (1) A Bizottság munkáját a 165/2014/EU rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti. E bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.*
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.” [Mód. 827]*

**8b.** *A 13. cikk b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:*

*„b) hogy ösztönözze az 561/2006/EK rendeletre vonatkozó, végrehajtó hatóságok általi megközelítések összehangját és annak összehangolt értelmezését;” [Mód. 828]*

8c. *A 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:*

*„14. cikk*

*Harmadik országokkal folytatott tárgyalások*

*Ezen irányelv hatálybalépését követően az Unió tárgyalásokat kezdeményez az érintett harmadik országokkal az ezen irányelvben szereplőkkel egyenértékű szabályok alkalmazása érdekében.*

*Ezen tárgyalások lezárásáig a tagállamok az 561/2006/EK rendelet 17. cikke szerinti, Bizottságnak küldött jelentésükbe a harmadik országokból származó járműveken lefolytatott ellenőrzésekről szóló adatokat is belefoglalják.” [Mód. 829]*

8d. *A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:*

*„15. cikk*

*A mellékletek frissítése*

*A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 15a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a helyes gyakorlat változásai alapján szükséges kiigazítások bevezetése érdekében módosítsa az I. és a II. mellékletet.” [Mód. 830]*

8e. *A szöveg a következő cikkel egészül ki:*

*„15a. cikk*

*A felhatalmazás gyakorlása*

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.*
- (2) A Bizottságnak a 9. cikk (3) bekezdésében és a 15. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól ... [ezen irányelv hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.*

- (3) *Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 9. cikk (3) bekezdésében és a 15. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.*
- (4) *A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.*
- (5) *A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.*



**(6) A 9. cikk (3) bekezdése és a 15. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”**  
[Mód. 831]

9. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

**-a) az A. rész 1. pontjának helyébe a következő szöveg lép:**

**„1. napi és heti vezetési idők, szünetek és napi és heti pihenőidők; továbbá a megelőző napokra vonatkozó adatrögzítő lapok, amelyeket a 165/2014/EU rendelet 36. cikke (1) és (2) bekezdésének megfelelően a jármű fedélzetén kell tartani és/vagy ugyanerről az időszakról a járművezető kártyáján tárolt adatok és/vagy az ezen irányelv II. mellékletével összhangban a menetíró készülék memóriájában tárolt adatok és/vagy ugyanezek a kinyomaton szereplő adatok;”** [Mód. 832]

**-aa) az A. rész 2. pontja helyébe a következő szöveg lép:**

**„2. a 165/2014/EU rendelet 36. cikkének (1) és (2) bekezdésében említett időszakokra vonatkozóan minden olyan eset, amikor a jármű megengedett sebességét túllépték, amely magában foglal minden olyan, 1 percnél hosszabb időszakot, amely alatt a jármű sebessége N3 kategóriájú járművek esetében meghaladta a 90 km/órát, vagy M3 kategóriájú járművek esetében a 105 km/órát (a 2007/46/EK irányelvben<sup>14</sup> meghatározott N3 és M3 kategóriák);”**  
[Mód. 833]

**-ab) az A. rész 4. pontja helyébe a következő szöveg lép:**

**„4. a menetíró készülék helyes működése (a készülékkel és/vagy a járművezető kártyájával és/vagy az adatrögzítő lapokkal történt esetleges visszaélés megállapítása), vagy, amennyiben indokolt, az 561/2006/EK rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében felsorolt dokumentumok megléte a járművön;”** [Mód. 834]

**a) az A. rész a következő ponttal egészül ki:**

**„6. a 2002/15/EK irányelv 4. és 5. cikkében meghatározott heti munkaidő, amennyiben a technológia lehetővé teszi ennek tényleges ellenőrzését.”;**  
[Mód. 835]

---

<sup>14</sup> **Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).**

b) a B. rész a következő ponttal egészül ki:

„4. a 2002/15/EK irányelv 4., 5. és 7. cikkében meghatározott heti munkaidőre, szünetekre és éjszakai munkavégzésre vonatkozó követelmények.”;

**ba) a B. rész második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:**

***„A tagállamok indokolt esetben, amennyiben jogsértést fedeznek fel, ellenőrzik a szállítási lánc egyéb felbujtóinak vagy bűnsegédeinek – pl. a feladók, a szállítmányozók vagy megbízók – közös felelősségét, beleértve azt is, hogy a szállítási szerződés megengedi-e az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletben foglaltak betartását.”. [Mód. 836]***

## 2. cikk

- (1) Ez a cikk különös szabályokat határoz meg a 96/71/EK irányelvnek a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésével, valamint a 2014/67/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az e járművezetők kiküldetésére vonatkozó adminisztratív követelményekkel és ellenőrzési intézkedésekkel kapcsolatos egyes vonatkozásai tekintetében.

**(1a) Ezek a különös szabályok valamely tagállamban székhellyel rendelkező olyan vállalkozások által foglalkoztatott járművezetőkre alkalmazandók, amelyek a 96/71/EK irányelv 1. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett transznacionális intézkedések egyikét meghozzák.**

**(2) A tagállamok nem alkalmazzák a 96/71/EK irányelv 3. cikke (1) bekezdése első albekezdésének b) és c) pontját a szóban forgó irányelv 1. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett vállalkozások által a közúti szállítási ágazatban alkalmazott, az 1072/2009/EK és az 1073/2009/EK rendeletben meghatározott nemzetközi szállítási műveleteket végző járművezetőkre, ha a területükre irányuló, az említett műveletek elvégzését szolgáló kiküldetés időtartama egy naptári hónapban legfeljebb 3 nap. A kétoldalú szállítási műveleteket végrehajtó járművezetők nem tekinthetők úgy, mint akik a 96/71/EK irányelv értelmében vett kiküldetésben vannak.**

**Ezen irányelv alkalmazásában az árukkal végzett kétoldalú szállítási művelet az áruknak egy szállítási szerződés alapján az 1071/2009/EK rendelet 2. cikkének 8. pontjában meghatározott, letelepedés helye szerinti tagállamból egy másik tagállamba vagy harmadik országba történő mozgatását, illetve egy másik tagállamból vagy harmadik országból a letelepedés helye szerinti tagállamba történő mozgatását jelenti.**

**(2a) A 165/2014/EU rendelet 34. cikke (7) bekezdésében előírtaknak megfelelően, attól a naptól kezdve, hogy a járművezetőknek manuálisan kell rögzíteniük a határátlépéseik adatait, a tagállamoknak a (2) bekezdésben foglalt kivételt is alkalmazniuk kell az áruszállítás tekintetben, amennyiben:**

- a kétoldalú szállítási műveletet végző járművezető azonfelül egy be-, illetve kirakodási műveletet is végez az útja során érintett tagállamokban vagy harmadik országokban, feltéve hogy a járművezető nem ugyanazon tagállamban rakodja be és ki az árut.**

**Abban az esetben, ha a letelepedés helye szerinti tagállamból kiinduló olyan kétoldalú szállítási műveletet, amely során nem került sor további tevékenységekre, a letelepedés helye szerinti tagállam területére irányuló kétoldalú szállítási művelet követ, a kivételt a fenti feltételek mellett legfeljebb két további be-, illetve kirakodási műveletre kell alkalmazni.**

*Ez a kivétel csak addig alkalmazandó amíg, a 165/2014/EU rendelet 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdésében említett, a határátlépés és a további tevékenységek rögzítésére vonatkozó előírásoknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel felszerelésre nem kerülnek az adott tagállamban először nyilvántartásba vett járművek a rendelet 8. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében meghatározottak szerint. Az említett időponttól kezdve az első albekezdésben említett mentesség kizárólag azokra a járművezetőkre vonatkozik, akik a rendelet 8., 9. és 10. cikkében előírtak szerinti intelligens menetíró készülékkel felszerelt járművet vezetnek.*

*(2b) Az 1073/2009/EK rendeletben meghatározottak szerint nemzetközi alkalmi vagy rendszeres személyszállítást végző járművezető nem tekinthető úgy, mint aki a 96/71/EK irányelv értelmében vett kiküldetésben van, amennyiben:*

- az utasok felvétele a letelepedés helye szerinti tagállamban, leszállásuk pedig egy másik tagállamban vagy harmadik országban történik; vagy*
- az utasok felvétele egy tagállamban vagy harmadik országban, leszállásuk pedig a letelepedés helye szerinti tagállamban történik; vagy*
- az utasok felvétele és leszállása az 1073/2009/EK rendelet szerinti helyi kirándulás céljából a letelepedés helye szerinti tagállamban történik.*

- (2c) *Az 1072/2009/EK és az 1073/2009/EK rendeletben meghatározott kabotázst végző járművezető a 96/71/EK irányelv szerinti kiküldött munkavállalónak minősül.*
- (2d) *A 96/71/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése ellenére a járművezető nem minősül egy tagállam területére kiküldött munkavállalónak, ha a tagállam területén áru berakodása vagy kirakodása, illetve utasok felvétele vagy leszállítása nélkül halad át.*
- (2e) *Amennyiben a járművezető a 92/106/EGK irányelvben meghatározott kombinált szállítási művelet közúti szakaszának elején vagy végén halad át, nem tekinthető úgy, hogy a járművezető a 96/71/EK irányelv értelmében vett kiküldetésben van, ha maga a közúti szakasz a (2) bekezdésben meghatározott kétoldalú szállítási műveletekből áll.*

**(2f) A 96/71/EK irányelv 3. cikkében említett foglalkoztatási szabályokat és feltételeket az említett irányelv 3. cikkének (1) és (8) bekezdésével összhangban kollektív szerződések írják elő, a tagállamoknak a 2014/67/EU irányelvvel összhangban biztosítaniuk kell, hogy e szabályok és feltételek hozzáférhető és átlátható módon rendelkezésre álljanak a másik tagállamból származó szolgáltatók és a kiküldött munkavállalók számára. A vonatkozó információknak tartalmazniuk kell mindenekelőtt a különböző díjazásokat és az azokban szereplő tételeket, beleértve a helyi vagy regionális kollektív szerződések díjazási elemeit, a fizetendő járandóság kiszámítási módját, és adott esetben a különböző bércategóriákba való besorolás kritériumait. A 96/71/EK irányelv módosításáról szóló (EU) 2018/957 irányelvvel összhangban a szállítási vállalkozások nem büntethetők a bérezés elemeire, a fizetendő járandóság kiszámítási módszerére és adott esetben a nyilvánosan nem hozzáférhető különböző bércategóriákba való besorolás kritériumaira vonatkozó szabályok be nem tartása miatt.**



**(2g) A nem tagállamban letelepedett szállítási vállalkozások nem részesülhetnek kedvezőbb elbánásban, mint a tagállamban letelepedett vállalkozások.**

***A tagállamok a harmadik országokkal kötött kétoldalú megállapodásaikban a 96/71/EK irányelvvel és ezen [XX/XX] (lex specialis) irányelvvel egyenértékű intézkedéseket hajtanak végre az ilyen harmadik országokban székhellyel rendelkező közúti szállítási vállalkozások számára az uniós piacra történő belépésük engedélyezése során. A tagállamoknak továbbá törekedniük kell arra, hogy az ilyen egyenértékű intézkedések harmadik országokkal kötött többoldalú megállapodások keretében kerüljenek végrehajtásra. A tagállamok értesítik a Bizottságot a harmadik országokkal kötött kétoldalú és többoldalú megállapodásaik vonatkozó rendelkezéseiről.***

***A harmadik országbeli fuvarozók kiküldetéseivel kapcsolatos egyenértékű intézkedések megfelelő ellenőrzésének biztosítása érdekében a tagállamok biztosítják, hogy az XXX/XXX/EU rendelet, a menetíró készülékkel történő helymeghatározást illető felülvizsgált szabályainak [a 165/2014/EU rendeletet módosító rendelet] végrehajtása a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás keretén belül történik. [Mód. 837]***

Ha a kiküldetés időtartama 3 napnál hosszabb, a tagállamok a területükre irányuló kiküldetés egy naptári hónapon belüli teljes időtartamára alkalmazzák a 96/71/EK irányelv 3. cikke (1) bekezdése első albekezdésének b) és c) pontját, az első albekezdésben foglaltaknak megfelelően. [Mód. 838]

(3) — A (2) bekezdésben említett kiküldetési időtartam kiszámítása szempontjából: [Mód. 839]

a) — a fogadó tagállam területén töltött, hat óránál rövidebb napi munkaidőt fél napnak kell számítani; [Mód. 840]

b) — a fogadó tagállam területén töltött, legalább hat óra napi munkaidőt egész napnak kell számítani; [Mód. 841]

c) — a fogadó tagállam területén töltött szüneteket és pihenőidőt, valamint a készenléti időt be kell számítani a munkaidőbe. [Mód. 842]

(4) A **2014/67/EU irányelv 9. cikkétől eltérve** a tagállamok csak az alábbi igazgatási követelményeket és ellenőrzési intézkedéseket írhatják elő: **[Mód. 843]**

- a) egy másik tagállamban letelepedett közúti fuvarozó kötelezése arra, hogy legkésőbb a kiküldetés kezdetekor ~~a fogadó tagállam valamely hivatalos nyelvén vagy angolul kiküldetési~~ **az 1024/2012/EU rendelettel létrehozott belső piaci információs rendszeren (IMI) keresztül elektronikus formában nyújtson be** nyilatkozatot ~~küldjön elektronikus formában~~ **és szükség esetén frissítse azt, az Európai Unió valamely hivatalos nyelvén, azon tagállam** illetékes nemzeti hatóságoknak **hatóságainak, ahová a járművezetőt kirendelték,** kizárólag az alábbi információkkal: **[Mód. 844]**
- i. a közúti fuvarozó ~~neve~~ **kiléte, a Közösségen belüli adóazonosító számával vagy a közösségi engedélyének számával azonosítva;** **[Mód. 845]**

- ii. a letelepedés helye szerinti tagállamban lévő szállításszervező vagy más kapcsolattartó elérhetőségei, aki a szolgáltatásnyújtás helye szerinti fogadó tagállam illetékes hatóságaival egyeztet, valamint a dokumentumokat és értesítéseket elküldi és fogadja;
- iii. a kiküldött ~~járművezetők várható száma~~ ***járművezetőkre vonatkozó információk, beleértve a következőket: személyazonosságuk, lakóhely szerinti országuk, a társadalombiztosítási járulékok fizetésének helye szerinti ország, társadalombiztosítási számuk és személyazonossága-vezetői engedélyük száma; [Mód. 846]***
- iv. a kiküldetés ~~várható időtartam~~ ***kezdetének tervezett dátuma***, kezdetének ***becsült időtartama***, és végének ~~tervezett~~ ***dátuma, valamint a munkaszerződésre alkalmazandó jog; [Mód. 847]***
- iva. ***a közúti áru fuvarozók számára: a címzettek személye és elérhetőségei, amennyiben a fuvarozó nem használ elektronikus fuvarlevelet (e-CMR); [Mód. 848]***

- v. a kiküldetéshez használt járművek rendszáma;
- vi. a szállítási szolgáltatás típusa, azaz áruszállítás, személyszállítás, nemzetközi szállítás, kobotázsművelet;

**via. a közúti áru fuvarozók számára: a berakodás(ok) és kirakodás(ok) címe, amennyiben a fuvarozó nem használ elektronikus fuvarlevelet (e-CMR);**  
**[Mód. 849]**

- b) a járművezető **közúti fuvarozó** kötelezése arra ~~arra~~ **annak biztosítására**, hogy ~~tartsa~~ ~~magánál~~ és **a járművezető** közúti ellenőrzésnél kérésre papíralapon vagy elektronikus formában ~~mutassa be~~ **tudja mutatni** a kiküldetési nyilatkozat egy példányát és a fogadó tagállamban végzett szállítási művelet bizonyítékát, például elektronikus fuvarlevelet (e-CMR) vagy az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8. cikke szerinti bizonyítékot; **[Mód. 850]**

- c) a járművezető *közúti fuvarozó* kötelezése ~~arra~~ *annak biztosítására*, hogy tartsa ~~magánál és a járművezető~~ közúti ellenőrzésnél kérésre ~~mutassa be~~ *be tudja mutatni* a menetíró készülékben rögzített adatokat, és különösen azon tagállamok országkódját, amelyekben a járművezető a nemzetközi közúti szállítási műveletek vagy kabotázsműveletek végzésekor tartózkodott; [Mód. 851]
- ca) az e cikk b) és c) pontjában említett közúti ellenőrzés során a járművezető számára lehetővé kell tenni, hogy felvegye a kapcsolatot a központi irodával, a szállításszervezővel vagy bármely más személlyel vagy szervvel, aki vagy amely a kért dokumentumokat számára elküldheti; [Mód. 852]*
- d) ~~a járművezető kötelezése arra, hogy tartsa magánál és közúti ellenőrzésnél kérésre mutassa be papíralapon vagy elektronikus formában a munkaszerződés vagy a 91/533/EGK tanácsi irányelv<sup>15</sup> 3. cikke értelmében azzal egyenértékű dokumentum egy, a fogadó tagállam valamely hivatalos nyelvére vagy angolra lefordított példányát; [Mód. 854]~~

---

<sup>15</sup> ~~A Tanács 91/533/EGK irányelve (1991. október 14.) a munkaadónak a munkavállalóval szembeni, a szerződés, illetve a munkaviszony feltételeire vonatkozó tájékoztatási kötelezettségéről (HL L 288., 1991.10.18., 32. o.).~~

- e) — a járművezető kötelezése arra, hogy közúti ellenőrzésnél kérésre mutassa be papíralapon vagy elektronikus formában a megelőző két hónapra szóló fizetési jegyzékek példányait; a közúti ellenőrzés során a járművezető számára lehetővé kell tenni, hogy felvegye a kapcsolatot a központi irodával, a szállításszervezővel vagy bármely más személlyel vagy szervvel, aki vagy amely ezeket a dokumentumokat számára elküldheti; [Mód. 855]
- f) a közúti fuvarozó kötelezése arra, hogy a kiküldetés időtartamának végét követően a fogadó *járművezető kiküldetésének helye szerinti* tagállam hatóságainak megkeresésére észszerű határidőn belül papíralapon vagy elektronikus formában nyújtsa be *az IMI nyilvános felületén keresztül beküldje a b), a e) és az e) a c) pontban említett dokumentumok [...] példányát, valamint a kiküldött járművezetőknek a kiküldetés időtartamára vonatkozó díjazásával kapcsolatos dokumentumokat és a munkaszerződésüket vagy a 91/533/EGK tanácsi irányelv<sup>16</sup> 3. cikke értelmében azokkal egyenértékű okiratokat, a járművezető munkájára vonatkozó munkaidő-nyilvántartó lapokat és a kifizetést igazoló dokumentumokat. A közúti fuvarozó a kért dokumentációt az IMI nyilvános felületén, a megkeresés időpontjától számított 2 hónapon belül nyújtja be.*

---

<sup>16</sup> A Tanács 91/533/EGK irányelve (1991. október 14.) a munkaadónak a munkavállalóval szembeni, a szerződés, illetve a munkaviszony feltételeire vonatkozó tájékoztatási kötelezettségéről (HL L 288., 1991.10.18., 32. o.).

*Amennyiben a közúti fuvarozó elmulasztja az összes kért dokumentáció előírt határidőn belüli megküldését az IMI nyilvános felületén, a kiküldetés helye szerinti tagállam illetékes hatóságai a fuvarozó letelepedésének helye szerinti tagállam illetékes hatóságainak segítségét kérhetik a 2014/67/EU irányelv 6. és 7. cikkével összhangban. Az ilyen IMI-n keresztül indított kérelmek esetén, a letelepedés helye szerinti tagállam illetékes hatóságai hozzáférhetnek a kiküldetési nyilatkozathoz és a fuvarozó által az IMI nyilvános felületén megküldött más releváns információkhoz.*

*A fuvarozó letelepedésének helye szerinti tagállam illetékes hatóságai gondoskodnak arról, hogy a kiküldetés helye szerinti tagállam illetékes hatóságai által kért dokumentumok a kérelem napjától számított 25 munkanapon belül rendelkezésre álljanak az IMI-n keresztül. [Mód. 853]*

- (5) A (4) bekezdés a) pontja alkalmazásában a közúti fuvarozó legfeljebb hat hónap időtartamra szóló kiküldetési nyilatkozatot küldhet el. [Mód. 856]



- (5a)** *A nyilatkozatokban szereplő információkat ellenőrzés céljából 18 hónapos időtartamra elmentik az IMI adattárában és közvetlenül, valós időben hozzáférhetővé teszik a többi tagállamnak a 2014/67/EU rendelet 3. cikke, az 1071/2009/EK rendelet 18. cikke és a 2006/22/EK rendelet 7. cikke alapján kijelölt valamennyi illetékes hatósága számára.*
- A nemzeti illetékes hatóság a nemzeti joggal és gyakorlatokkal összhangban engedélyezheti a szociális partnerek számára az információkhoz való hozzáférést, feltéve, hogy az információ:*
- az érintett tagállam területére történő kiküldetéssel kapcsolatos;*
  - a kiküldetésre vonatkozó szabályok végrehajtása céljából kerül felhasználásra; továbbá*
  - az adatfeldolgozás összhangban van a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2016. április 27-i (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel. [Mód. 857]*

- (5b) *A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a nyilatkozatok az IMI nyilvános felületén történő benyújtásához használandó szabványosított űrlapoknak az Európai Unió összes hivatalos nyelvén történő kidolgozására, meghatározza a nyilatkozat funkcióit az IMI-ben, továbbá azt, hogy a 4. bekezdés a) pontjának i–via. alpontjában említett információkat hogyan kell feltüntetni a nyilatkozatban, valamint biztosítja, hogy a nyilatkozatokban szereplő információkat a fogadó tagállam nyelvén automatikusan lefordítsák. A végrehajtási jogi aktust a 2a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni. [Mód. 858]*
- (5c) *A tagállamoknak az ellenőrzési intézkedések végrehajtása során el kell kerülniük a kiküldetés időtartamát és időpontját esetlegesen befolyásoló felesleges késedelmeket. [Mód. 859]*
- (5d) *A tagállamok illetékes hatóságai a 2014/67/EU irányelvben és az 1071/2009/EK rendeletben megállapított feltételekkel összhangban szorosan együttműködnek, és kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak, valamint biztosítják egymás számára az összes vonatkozó információt. [Mód. 860]*

## **2a. cikk**

- (1) *A Bizottság munkáját a 165/2014/EU rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti. E bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.***
- (2) *Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. [Mód. 861]***

## **2b. cikk**

***A tagállamok szankciókat állapítanak meg a feladókkal, szállítmányozókkal, vállalkozókkal és alvállalkozókkal szemben ezen irányelv 2. cikkének megsértéséért, ha tudják, vagy – tekintettel az összes lényeges körülményre – tudniuk kellene, hogy olyan fuvarozási szolgáltatásokat rendelnek meg, amelyek sértik ezt az irányelvet.***

***A tagállamok megállapítják az ezen irányelv rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek a végrehajtásuk érdekében. Az említett szankcióknak hatékonyak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. [Mód. 862]***

## *2c. cikk*

*A Bizottság értékeli az áruszállítási láncban részt vevő valamennyi szereplő társadalmilag felelősségteljes magatartását előmozdító meglévő eszközöket és bevált gyakorlatokat, és jogalkotási javaslatot nyújt be a megbízható vállalatok európai platformjának adott esetben ... [az ezen irányelv hatálybalépésétől számított két év]-ig történő létrehozása érdekében. [Mód. 863]*

## *2d. cikk*

- (1) A 2014/67/EU irányelv sérelme nélkül és az ezen irányelv 2. cikkében foglalt kötelezettségek fokozottabb érvényesítése érdekében a tagállamok biztosítják, hogy területükön egységes nemzeti végrehajtási stratégiát alkalmazzanak. E stratégiának a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 9. cikkében említett, nagy kockázatot jelentő vállalkozásokra kell összpontosítania.*
- (2) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a 2006/22/EK irányelv 2. cikkében előírt ellenőrzések szükség esetén tartalmazzák a kiküldetés ellenőrzését, és hogy ezeket az ellenőrzéseket hátrányos megkülönböztetés nélkül hajtsák végre, különösen a kiküldetéshez használt járművek rendszámán alapuló megkülönböztetés nélkül.*

- (3) *A tagállamok azokra a vállalkozásokra összpontosítanak, amelyek besorolásuk szerint megnövekedett kockázatot jelentenek az ezen irányelv 2. cikke rájuk vonatkozó rendelkezéseinek megsértése szempontjából. Erre a célra a tagállamok a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 9. cikke szerint általuk létrehozott és az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 12. cikkének megfelelően kibővített kockázatértékelő rendszerben e jogsértések kockázatát önálló kockázatnak tekintik.*
- (4) *A (3) bekezdés alkalmazásában a tagállamok hozzáférhetnek a 165/2014/EU rendelet II. fejezetében említett intelligens menetíró készülékek által rögzített, feldolgozott és tárolt, az ezen irányelv 2. cikke (4) bekezdésében említett kiküldetési nyilatkozatokban, valamint az elektronikus fuvarokmányokban – például a Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló egyezmény szerinti elektronikus fuvarlevélben (eCMR) – szereplő információkhoz és adatokhoz.*

- (5) *A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a tagállamok által hozzáférhető adatok jellegzetességei, a használati feltételek, illetve a hozzáféréshez vagy a továbbításhoz szükséges műszaki előírások meghatározására, különös tekintettel a következőkre:*
- a) az illetékes nemzeti hatóságok számára hozzáférhető információk és adatok részletes listája, amely tartalmazza legalább a határátkelés, a be- és kirakodási műveletek időpontját és helyét, a jármű rendszámát és a járművezető adatait;*
  - b) az illetékes hatóságok hozzáférési jogai, adott esetben az illetékes hatóságok típusa, a hozzáférés típusa és az adatok felhasználásának célja szerint megkülönböztetve;*
  - c) az a) pontban említett adatok továbbítására vagy az azokhoz való hozzáférésre vonatkozó műszaki előírások, beleértve adott esetben az adatok megőrzésének maximális időtartamát, az egyes adattípusokat szükség szerint elkülönítve.*

- (6) *Az e cikkben említett személyes adatokhoz való hozzáférés és azok tárolása szigorúan csak addig lehetséges, ameddig az az adatgyűjtés, illetve a további adatfeldolgozás céljából szükséges. Amikor az ilyen adatok már nem szükségesek a fenti célokra, azokat meg kell semmisíteni.*
- (7) *A tagállamok legalább évente háromszor összehangolt közúti ellenőrzéseket folytatnak a kiküldetéseket illetően, amelyek egybeeshetnek a 2006/22/EK irányelv 5. cikkével összhangban elvégzett ellenőrzésekkel. Ezeket az ellenőrzéseket legalább két vagy több tagállamnak a kiküldetésre irányadó szabályok érvényesítéséért felelős nemzeti hatóságai egyidejűleg végzik, mindegyik a saját területén. A tagállamok információt cserélnek az összehangolt közúti ellenőrzések nyomán feltárt jogsértések számáról és típusairól.*

*Az összehangolt ellenőrzések összefoglaló eredményeit a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2016. április 27-i (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban közzéteszik. [Mód. 864]*

*2e. cikk*

*Az 1024/2012/EU rendelet módosítása*

*Az 1024/2012/EU rendelet melléklete a következő pontokkal egészül ki:*

- „(12a) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek, valamint a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közúti szállítással kapcsolatos szociális jogszabályok tekintetében történő végrehajtására vonatkozó minimumfeltételekről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről: 8 cikk.*
- (12b) Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról: 2. cikk (5) bekezdése.” [Mód. 865]*



### 3. cikk

#### *Jelentéstétel és felülvizsgálat*

(1) — A Bizottság ... [három évvel az ezen irányelv átültetésére vonatkozóan megadott időpont után] ig értékeli ezen irányelv végrehajtását, különös tekintettel a 2. cikk hatására, és jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv alkalmazásáról. A Bizottság a jelentését adott esetben jogalkotási javaslat kíséretében nyújtja be.

(1) *A tagállamok évente jelentést tesznek a Bizottságnak ezen irányelv végrehajtásáról, különösen a 2d. cikkben említett intelligens végrehajtás megvalósításáról és annak esetleges nehézségeiről.*

*A végrehajtási információk hatékonyságának értékelhetősége érdekében, a jelentés az alábbiak hatékonyságával kapcsolatban tartalmaz információkat:*

- *a 165/2014/EU rendelet II. fejezetében említett intelligens menetíró készülék;*
- *ezen irányelv 2. cikkének (5a) és (5b) bekezdésében említett IMI-k használata;*

- *az elektronikus fuvarokmányok, például elektronikus fuvarlevél használata, a Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló egyezmény szerint;*
- *az ERRU és az IMI rendszerein keresztül történő, illetékes hatóságok közötti információcsere, valamint a 2006/22/EK irányelv 8. és 9. cikkében említett, a hatóságok uniós alkalmazáson keresztüli ERRU-hoz és IMI-hez közvetlen és valós idejű hozzáféréseinek hatékonysága a közúti ellenőrzések során; továbbá*
- *a képzési program végrehajtása, amelynek célja, hogy segítse a járművezetőket és az eljárás többi szereplőjét, beleértve a vállalkozásokat, a közigazgatásokat, az ellenőröket, hogy alkalmazkodhassanak a rájuk vonatkozó új szabályokhoz és követelményekhez.*

~~(2) Az (1) bekezdésben említett jelentéstételt követően a Bizottság rendszeresen értékeli ezt az irányelvet, és az értékelések eredményeit benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.~~

- (2) *A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyek meghatározzák az (1) bekezdésben említett jelentések formátumát és az azokra vonatkozó iránymutatásokat.*
- Ezen irányelv végrehajtása hatékonyságának értékelése céljából e végrehajtási jogi aktusok magukban foglalhatnak olyan szabályokat, amelyek előírják, hogy a tagállamoknak adatokat kell szolgáltatniuk a Bizottságnak a forgalomról és – a tagállamok úthasználatdíj-rendszereiből összegyűjtve – a járművek nyilvántartásbavételi tagállamairól, amennyiben ilyen adatok léteznek.*
- (3) ~~Adott esetben az (1) és a (2) bekezdésben említett dokumentumokhoz mellékelni kell a vonatkozó javaslatokat.~~
- (3) *A Bizottság legkésőbb 2025. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különös tekintettel a végrehajtás hatékonyságára, beleértve a mérőérzékelők költség-haszon elemzését, a be-, illetve kirakodási pontok automatikus rögzítése érdekében. A bizottsági jelentés adott esetben jogalkotási javaslat kíséretében kerül benyújtásra. A jelentést nyilvánosságra hozzák. [Mód. 866]*

### *3a. cikk*

#### *Képzés*

*Az ezen irányelv rendelkezéseinek való megfelelés érdekében a Bizottságnak és a tagállamoknak egyaránt létre kell hozniuk egy átfogó és részletes oktatási és képzési programot, amely magában foglalja az új normákat és elvárásokat, mind a járművezetőkkel, mind pedig a szállításban érdekelt valamennyi szereplővel – például cégekkel, hatóságokkal, ellenőrökkel – szemben.*

[Mód. 867]

### 4. cikk

- (1) A tagállamok legkésőbb [...] ig [Az átültetésre rendelkezésre álló időkeret a lehető legrövidebb lesz, és főszabályként nem haladja meg a két évet] **2020. július 30-ig** elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára. [Mód. 868]

*A szállítási ágazat elismerten nagymértékben mobil jellege miatt mentesül a 96/71/EK irányelvet módosító jogalkotási aktusból származó intézkedések hatálya alól, amíg ez az irányelv alkalmazandó nem lesz. [Mód. 869]*

***A közlekedési ágazat az ezen irányelvben a szállítás tekintetében egyedi szabályokat megállapító végrehajtási követelmények hatálybalépéséig mentesül a 96/71/EK irányelvet módosító jogalkotási aktsból eredő rendelkezések hatálya alól.***  
**[Mód. 870]**

Ezeket a rendelkezéseket [...]tól/-től alkalmazzák.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

## 5. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

6. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ..., -án/-én.

*az Európai Parlament részéről*

*az elnök*

*a Tanács részéről*

*az elnök*