



Brüsszel, 2018. november 28.
(OR. en)

14802/18

Intézményközi referenciaszámok:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

JELENTÉS

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: a Tanács

Előző dok. sz.: ST 13922/1/18 REV 1

Biz. dok. sz.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Tárgy: I. mobilitási csomag:

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, a napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról

Javaslat – 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

– Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2017. május 31-én, a mobilitási csomag első sorozatának részeként elfogadta a három javaslatot. Az egyes javaslatokban az alábbi főbb megközelítések érvényesülnek:

- *a szakma gyakorlása és piacra jutás*: szigorítani és harmonizálni kell a társaságok székhelyére vonatkozó feltételeket és hatékonyabb tagállami együttműködést kell megvalósítani a postafiókék visszaszorítása érdekében; be kell vezetni a könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozók kötelező engedélyeztetését; felül kell vizsgálni és egyszerűbbé kell tenni a kabotázsra vonatkozó korlátozásokat és a kapcsolódó ellenőrzési előírásokat; át kell térni az elektronikus dokumentációra;
- *pihenőidő, vezetési idő és menetíró készülék*: növelni kell a rugalmasságot a heti pihenőidők alkalmazását illetően, hogy a járművezetőknek lehetőségük legyen arra, hogy a pihenőidőt rendszeresen otthonukban tölthessék; a fuvarozókra vonatkozóan egyértelmű kötelezettségként be kell vezetni, hogy a vezetőfülkén kívüli, megfelelő és fizetett szállást biztosítsanak a járművezetők számára; a járművezetőket kötelezni kell arra, hogy a menetíró készülékben rögzítsék a határátlépéseket, hogy ezzel könnyebbé váljanak az ellenőrzések;
- *a közúti szállítási munkavállalók kiküldetése és a szociális jogszabályok végrehajtása*: egyértelművé kell tenni a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó elvek alkalmazását, és e célból meg kell határozni azt a minimális időtartamot, amelyet a járművezetőnek egy adott tagállamban el kell töltenie (nemzetközi szállítás esetében ez havonta három nap), melyet követően a minimálbérre és az éves fizetett szabadságra vonatkozó nemzeti szabályok rá alkalmazandók lesznek; harmonizált kockázatértékelési módszerekre alapozva létre kell hozni a fogadó tagállamban végrehajtandó ellenőrzések részletes ellenőrzőlistáját, amely a munkaidőről szóló irányelvre is ki kell, hogy terjedjen.

2. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) Ismail Ertugot (S&D, DE) nevezte ki az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendelet módosításáról szóló javaslat előadójának, Wim van de Campot (EPP, NL) az 561/2006/EK és a 165/2014/EK rendelet módosításáról szóló javaslat előadójának, Merja Kyllönent (EUL/NGL, FI) pedig a 2006/22/EK irányelv módosításáról, valamint a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról szóló javaslat előadójának. A Foglalkoztatási és Szociális Bizottság (EMPL) az első javaslattal kapcsolatban 2018. április 30-án, a másodikkal kapcsolatban 2018. április 26-án, a harmadikkal kapcsolatban pedig 2018. május 4-én nyilvánított véleményt. A Parlament a 2018. július 4-i plenáris ülésén szavazott a TRAN által benyújtott jelentések módosításairól, de egyik támogatásához sem sikerült megszerezni a többséget. A TRAN bizottság folytatja a javaslatok vizsgálatát.
3. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. január 18-án két véleményt fogadott el a három javaslatra vonatkozóan, a Régiók Európai Bizottsága pedig 2018. február 1-jén egy véleményt fogadott el az említett javaslatokkal kapcsolatban.

II. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA

4. A szárazföldi közlekedési munkacsoport az előző elnökségek hivatali ideje alatt, 2017. június 1. és 2018. május 14. között tanulmányozta a javaslatokat, majd ezt követően jelentéseket készített az elért eredményekről¹, amelyeket 2017. december 5-én és 2018. június 7-én terjesztett a Tanács elé. DK és UK parlamenti vizsgálati fenntartással élt.
5. Az osztrák elnökség hivatali ideje alatt, 2018. október 1. és november 6. között a munkacsoport megvitatta a jövőbeli munka lehetséges irányait, és több elnökségi kompromisszumos szöveget vizsgált. Az elnökségi kompromisszumos szövegek célja, hogy megteremtsék a megfelelő szociális védelem és a belső piac működése közötti egyensúlyt, csökkentve ugyanakkor az adminisztratív terheket. A szövegek alapját a következő, csomagként kezelt fő pillérek jelentik:

¹ 14841/17 és 9259/18.

6. Menetíró készülékek (165/2014/EK rendelet)

- 2022 júniusától az új járműveket az intelligens menetíró készülékek második változatával kell felszerelni (8. cikk (1) bekezdés, második albekezdés). A következő év júniusától az intelligens menetíró készülékek első változatával felszerelt járműveken 2024 végéig olyan szoftverfrissítést kell végrehajtani, amely a menetíró készüléket a második változatra frissíti.
- 2024 végéig a nemzetközi szállítási műveletekben részt vevő valamennyi járműbe be kell szerelni utólag az intelligens menetíró készülékek második változatát (3. cikk (4) bekezdés).
- A második változat lehetővé fogja tenni a határátlépések idejének és helyének automatikus rögzítését, valamint a be- és kirakodási tevékenységek helyének meghatározását.
- Amíg az utólagos beszerelés folyamata le nem zárul, a járművezetőket kötelezni kell arra, hogy analóg vagy digitális menetíró készülék használata esetén a határátlépést követő első megállóhelyen manuálisan rögzítsék az országkódot.
- Mivel az elnökség javaslata szerint az új intelligens menetíró készülékeknek nagyobb mennyiségű adatot kell majd rögzíteniük, és tárolniuk kell az utolsó 56 napon rögzített adatokat, a járművezetői kártyákat 2024-ig le kell cserélni.²

Az elnökségi kompromisszumos szöveget e jelentés 3. kiegészítése tartalmazza.

7. A kabotázsra vonatkozó szabályok (1072/2009/EK rendelet)

- Meg kell tartani a jelenlegi szabályt, mely szerint hét napon belül legfeljebb három műveletre kerülhet sor (8. cikk (2) bekezdés), ugyanakkor kezelni kell az utólagos értékelésben azonosított hiányosságokat, mégpedig a menetíró készülékekben rögzített adatok, valamint a közúti ellenőrzés alatt papír vagy elektronikus formában rendelkezésre álló fuvarlevelek (8. cikk (3) és (4a) bekezdés) segítségével történő jobb nyomon követés révén.

² A járművezetői kártyákat 5 évente kell cserélni. Mivel a rendszer a gyakorlatban 5 év után elutasítja a járművezetői kártyákat, nem lehet meghosszabbítani a meglévő járművezetői kártyák érvényességét úgy, hogy az pontosan a menetíró készülékek megújítására vonatkozóan kitűzött 2024-es évig tartson.

- A szisztematikus kabotázs formájában történő visszaélések megelőzése érdekében az engedélyezett időkereten belüli utolsó kabotázsműveletet követően hét napos várakozási időt (8. cikk (2a) bekezdés) kell bevezetni, mielőtt ugyanazon jármű ugyanabban a tagállamban újabb kabotázsműveletet végezhet.

Az elnökségi kompromisszumos szöveget e jelentés 2. kiegészítése tartalmazza.

8. A közúti fuvarozókra vonatkozó, székhellyel kapcsolatos kritériumok (1071/2009/EK rendelet)

- Meg kell erősíteni, hogy a közúti fuvarozóknak – a csupán postafiókcégekkel szemben – tényleges székhellyel kell rendelkezniük, ezért elő kell írni, hogy a nemzetközi szállításban részt vevő járműveknek hat héten belül rendszeresen vissza kell térniük a székhely szerinti tagállamban található valamely operatív központba (5. cikk (1) bekezdés ca) pont). Ezt a kötelezettséget az aránytalan terhek elkerülése érdekében módosítani kell a szigeti tagállamok tekintetében.

Az elnökségi kompromisszumos szöveget e jelentés 1. kiegészítése tartalmazza.

9. Vezetési és pihenőidő (561/2006/EK rendelet)

- A fuvarozót kötelezni kell arra, hogy úgy szervezze meg a munkabeosztást, hogy a járművezető legalább négyhetente vissza tudjon térni otthonába (8. cikk (8a) bekezdés). Ez az idő három hétre rövidül, amennyiben azt két csökkentett heti pihenőidő előzi meg. A fuvarozónak igazolnia kell e kötelezettség teljesítését a beosztások, a menetíró készülék által rögzített adatok és bármely más rendelkezésre álló bizonyíték átadásával.
- A maximális vezetési időre vonatkozó jelenlegi szabályt (két hét alatt 90 óra, 6. cikk (3) bekezdés) meg kell tartani. Lehetővé kell ugyanakkor tenni, hogy a járművezető bármely négyhetes időszakban tartson két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt (8. cikk (6) bekezdés). E javaslat célja – amelyet már a bizottsági kezdeményezés is tartalmazott – a hosszabb pihenőidők bevezetésének ösztönzése (45 órás rendszeres heti pihenőidő + kompenzáció a csökkentett pihenőidőért). Az elnökség javaslata értelmében két egymást követő csökkentett heti pihenőidő esetén a következő rendszeres heti pihenőidőt már meg kell hosszabbítani a kompenzációs időszakkal.

- A (legalább 45 órás) rendszeres heti pihenőidőt a vezetőfülkén kívül kell tölteni a munkáltató által fizetett megfelelő helyen (kivéve, ha a járművezető hazatér) (8. cikk (8) bekezdés). A vezetőfülkében történő alvás tilalma összhangban van a bizottsági javaslattal.
- Az azon esettel kapcsolatos gyakorlati problémák kezelése érdekében, amikor nehézségekbe ütközik megfelelő szállást találni a közúthálózathoz közel, a rendszeres heti pihenőidő kivételes jelleggel a járműben tölthető, amennyiben az kijelölt zónában parkol, ahol a járművezető számára megfelelő létesítmények állnak rendelkezésre, és amennyiben a vezetőfülke megfelel bizonyos minimumkritériumoknak (8. cikk (8) bekezdés). A kijelölt zónák használatáért esetlegesen fizetendő díjakat a fuvarozónak kell fizetnie.
- Átmeneti (18 hónapra szóló) intézkedésként, kijelölt parkolóövezetek hiányában meg lehet engedni a feltételeknek megfelelő vezetőfülkében történő alvást, ha a jármű olyan, nem minősített zónában parkol, ahol legalább a tisztálkodást lehetővé tevő létesítmények vannak.

Az elnökségi kompromisszumos szöveget e jelentés 3. kiegészítése tartalmazza.

10. Járművezetők kiküldetése (lex specialis a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelvhez)

- Az elnökség javasolja a türelmi időszakra vonatkozó javaslat elvetését, és helyette inkább a művelet jellegére való összpontosítást. Amennyiben a művelet oly módon kerül megszervezésre, hogy a járművezető munkája és a székhely szerinti tagállam közötti kapcsolat érintetlen marad, a járművezetőt ki kell zárni a kiküldetésre vonatkozó szabályok hatálya alól. E megközelítés révén elkerülhető továbbá a napok vagy órák kívánatos számának nehéznek ígérkező meghatározása is.
- A tranzitot kifejezetten ki kell zárni a kiküldetésre vonatkozó szabályok hatálya alól (2. cikk (2e) bekezdés).
- A kétoldalú szállítási műveleteket is kifejezetten ki kell zárni a kiküldetésre vonatkozó szabályok hatálya alól (2. cikk (2) bekezdés). A kétoldalú szállítási művelet az áruknak³ a székhely szerinti tagállamból – ahol az árut berakodják – szállítási szerződés alapján egy másik tagállamba vagy harmadik országba történő mozgatását jelenti, ahol kirakodják őket. Ha a kétoldalú szállítási műveletet a székhely szerinti tagállamba történő visszaút követi, a járművezetőt ezen út tekintetében ki kell zárni a kiküldetésre vonatkozó szabályok hatálya alól.

³ A személyszállítás tekintetében is hasonló rendelkezésre tettek javaslatot.

- Ha a jármű a rendeltetési országba vezető úton más tagállamokon is áthalad, legfeljebb két további berakodási/kirakodási tevékenységet lehet engedélyezni anélkül, hogy az a kiküldetésre vonatkozó szabályozás hatálya alá tartozna. Ha a székhely szerinti tagállamba vezető visszaúton a jármű ugyanazokon a tagállamokon halad keresztül, újabb két további berakodási/kirakodási tevékenységet lehet engedélyezni anélkül, hogy az a kiküldetésre vonatkozó szabályozás hatálya alá tartozna.
- Minden más típusú művelet – a kabotázst is beleértve – esetében a művelet első napjától kezdve maradéktalanul alkalmazni kell a kiküldetésre vonatkozó szabályozást, mivel nincsenek tervbe véve különös szabályok (kivéve az ellenőrzésre és a végrehajtásra vonatkozó különös szabályokat).
- Ami a kombinált szállítási műveletek közúti szakaszát illeti, a járművezető nem tekintendő kiküldött járművezetőnek abban az esetben, ha a közúti szakasz önmagában egy a székhely szerinti tagállamból kiinduló kétoldalú szállítási művelet. Minden egyéb esetben, különösen ha a közúti szakaszra egy másik tagállam területén *belül* kerül sor, a járművezetőt kiküldött járművezetőnek kell tekinteni (2. cikk (2f) bekezdés).
- Az adminisztratív terhek csökkentése érdekében meg kell határozni a közúti ellenőrzésnél megkövetelt dokumentumok zárt listáját (2. cikk (4) bekezdés), ahogyan azt a Bizottság javasolta. A tagállamok közötti együttműködés céljára, valamint a kiküldetési nyilatkozatok és a jövedelemigazolások benyújtásához a belső piaci információs rendszert (IMI) kell használni.
- A kiküldetésre vonatkozó különös szabályoknak a lehető leghamarabb alkalmazandóknak kell lenniük (a végrehajtás határideje: 18 hónap), hogy biztosítsák az ágazatban az egyértelműséget, valamint hogy véget vessenek a különböző hatályú és eltérő eljárásokat előíró nemzeti intézkedéseknek. Az elnökség azonban azt javasolja, hogy a berakodásra/kirakodásra vonatkozó további rugalmasság alkalmazásának lehetősége és az intelligens menetíró készülékek második változata együtt kerüljön bevezetésre.

Az elnökségi kompromisszumos szöveget e jelentés 4. kiegészítése tartalmazza.

III. A FŐBB LEZÁRATLAN KÉRDÉSEK

11. A kabotázsra vonatkozó szabályok (1072/2009/EK rendelet)

- A várakozási időszakra vonatkozó 7 napos elnökségi javaslatot sok tagállam aránytalannak találta, közülük néhányan nem is készek elfogadni a várakozási időszakot, vagy csak heti pihenőidő formájában. Néhány tagállam kevésnek találja a 7 napos időszakot. Néhány más tagállam támogatta az alternatív biztosítékra vonatkozó elképzelést, aminek értelmében a járműnek először vissza kell térnie a székhely szerinti tagállamba, mielőtt egy nemzetközi fuvarozást követően új kabotázsművelet indítható.
- Néhány tagállam szerint nagyon fontos biztosítékot létrehozni annak érdekében, hogy ne lehessen visszaélni a folyamatos kabotázsműveletek érdekében nyújtott kombinált szállítási szolgáltatásokra vonatkozó szabadsággal.⁴

12. A közúti fuvarozókra vonatkozó, székhellyel kapcsolatos kritériumok (1071/2009/EK rendelet)

- Több delegáció is ellenezte, hogy a tényleges székhely elemeként a szöveg előírja, hogy a nemzetközi szállításban részt vevő járműveknek rendszeresen vissza kell térniük a székhely szerinti tagállamban található valamely operatív központba. Véleményük szerint ez a követelmény hátrányosan megkülönböztető a peremterületeken lévő tagállamokkal szemben, hatályát tekintve aránytalan, és ellentétes az egységes piacra és a kibocsátáscsökkentésre vonatkozó szakpolitikákkal. Néhány más delegáció aggályát fejezte ki az említett kötelezettség munkaügyi vagy kereskedelmi felügyelőség általi végrehajthatóságát illetően. Más delegációk – a postafiókcégek gyakorlata elleni fellépés érdekében – támogatták az elnökséget a székhelyre vonatkozó feltételek e tekintetben történő szigorításában, és még gyakoribb visszatéréseket tartanának kívánatosnak (a jelenlegi javaslatban hat hetes gyakoriság szerepel).

⁴ Ezzel összefüggésben lásd a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv módosítására irányuló javaslatról a Tanácsnak küldött jelentést.

13. Vezetési és pihenőidő (561/2006/EK rendelet)

- Azon rendelkezést illetően, hogy a járművezetők a pihenőidőt rendszeresen otthonukban tölthessék, a delegációk nézőpontjai a gyakoriság tekintetében különböznek: a kívánatosnak tarott gyakoriság a kéthetéstől a nyolchetesig terjed. Több delegáció ragaszkodik ahhoz, hogy nagyobb mértékben figyelembe kell venni, hogy a járművezető hol szeretné tölteni rendszeres pihenőidejét.
- Azzal kapcsolatban, hogy a szöveg tiltja, hogy a járművezetők a rendszeres heti pihenőidő alatt a vezetőfülkében aludjanak, több delegáció is fenntartja azon álláspontját, hogy a tilalom alól nem szabadna kivételt engedélyezni, mivel a pihenőidőnek azzal kell járnia, hogy a járművezető ténylegesen pihenőidőként élje meg a szabadidőt, és fizikailag elhagyja a járművet. Ezenfelül úgy vélik, hogy a parkolóhelyek minősítésének hangsúlyozása az infrastruktúrára helyezi át a vita súlypontját, de nem kínál valós megoldást a túlszűfolt parkolóhelyek problémájára.
- A delegációk többsége támogatja az elnökség megközelítését, ugyanakkor egy olyan hosszabb átmeneti időszak beillesztését kéri, amely alatt lehetőség lenne a nem minősített parkolóhelyek használatára, enyhítve ezzel azt a problémát, hogy jelenleg nem áll rendelkezésre az előírt feltételeknek megfelelő elégséges számú parkolóhely.
- Néhány delegáció a közúti biztonsággal kapcsolatos aggályok miatt negatív vizsgálati fenntartással él a javaslatban szereplő azon rugalmasságot illetően, hogy egymás után két csökkentett heti pihenőidő is kivethető.

14. Járművezetők kiküldetése (*lex specialis* a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelvhez)

- A delegációk többsége egyetért az elnökség azon megközelítésével, hogy a fuvarozás bizonyos típusai tekintetében mentességet kell biztosítani az irányelv hatálya alól, illetve hogy más típusok esetében korlátozás nélkül kelljen alkalmazni az irányelvet. Néhány delegáció azonban továbbra is hajthatatlan, mégpedig különböző okokból: vagy azért, mert helytelenítik, hogy a rendelkezés következményeként bizonyos üzleti modelleket hátrányos megkülönböztetés ér, és harmadik országbeli fuvarozók versenyelőnyökhöz juthatnak, vagy pedig azért, mert hiányolják, hogy a szöveg nem tartalmaz egy olyan szigorú időkorlátot megállapító záradékot, amelyet követően a kiküldetésre vonatkozó szabályokat minden esetben alkalmazni kellene.
- A delegációk általánosságban egyetértenek azzal, hogy a kiküldetésre vonatkozó szabályokat nem kell alkalmazni a tranzitra, illetve hogy azokat a nemzeti piacon végzett műveletek során (kabotázs) alkalmazni kell. A delegációk többsége elvben el tudja fogadni a kétoldalú szállítási műveletre vonatkozóan az elnökség által javasolt kivételt, de annak alábbi fontos részleteit illetően eltérnek a vélemények:

- a „kétoldalú” hatálya – felmerült a kérdés, hogy a szállítási műveletnek a székhely szerinti tagállamból kell-e kiindulnia, illetve hogy a visszaút csak korlátozásokkal mentesíthető-e a rendelkezés alól. Néhány delegáció egy tágabb fogalom meghatározást részesítene előnyben;
 - az útközbenei újabb berakodási és/vagy kirakodási műveletekre vonatkozó rugalmasság – néhány tagállam szerint abszolút minimumként legalább két műveletnek lehetségesnek kell lennie. Mások elleneznek minden további rugalmasságot, azzal érvelve, hogy az figyelmen kívül hagyja a különböző szállítási típusok közötti különbségtétel koncepcióját, és problémákhoz vezet az ellenőrzés terén.
- A delegációk véleménye eltér abban a kérdésben, hogy mikortól kellene alkalmazni a kiküldetésre vonatkozó különös szabályokat. Néhány delegáció, főként azok, amelyek időközben nemzeti rendszereket dolgoztak ki, fokozatos átmenetet látnának szívesen, és úgy vélik, hogy az intelligens menetíró készülékek második változata az új szabályok érvényesítésének előfeltétele. Más delegációk a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv módosításának ütemtervére figyelemmel azonnali alkalmazást szeretnének, és azzal érvelnek, hogy a kiküldetésre vonatkozó szabályok betartásának hatékonyabb ellenőrzése az intelligens menetírók készülékek második változatának alkalmazása nélkül is lehetséges lesz.

15. A Bizottság képviselője támogatta az elnökség azon törekvését, hogy a kompromisszumos csomaggal egyensúlyt találjon. A bizottsági képviselő a javaslatba beillesztett új elemek közül többet is üdvözölt (ilyen volt például a korábbi utólagos beszerelés, a vezetőfülkében történő alvás tilalma alóli kivételek korlátozása, a belső piaci információs rendszer alkalmazása), a kábotázásra vonatkozó szabályokat illetően pedig azt kérte, hogy a közös közlekedéspolitika alakulásának jelenlegi szakaszában a kompromisszum a Bizottság javaslatának alapjául szolgáló elképzelést követve ne fokozza, de ne is szorítsa vissza a piacra jutás lehetőségeit. A kiküldetésre vonatkozó szabályok tekintetében a Bizottság hangsúlyozta, hogy bármilyen modell is születne, annak tiszteletben kell tartania a járművezetők szociális jogainak védelme és a fuvarozóknak a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadsága közötti egyensúly elvét.
16. A Coreper 2018. november 23-án a Tanács ülésének előkészítéseként másodszer is megvizsgálta a javaslatokat, és úgy döntött, hogy a lezáratlan kérdésekkel együtt továbbítja a csomagot a Tanácsnak, hogy az döntést hozhasson róla.

17. A Coreper ülését követően az elnökség a következő változtatásokat eszközölte a kompromisszumos szövegen:

- Az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (8a) bekezdésébe (a munkáltató arra irányuló kötelezettsége, hogy megszervezze a járművezető rendszeres hazatérését⁵) bekerült a járművezető tartózkodási helye mint alternatív visszatérési cél, hogy vonzóbbá tegye a járművezetők számára a visszatérésre vonatkozó előírást.
- A *lex specialis* 2. cikkében több változtatás történt a kiküldetésre vonatkozó szabályok alóli mentesség további egyértelműsítése érdekében⁶: A cikk egy (1a) bekezdéssel egészült ki, amely tisztázza a különös szabályok hatálya alá eső kiküldetési helyzetek körét. Idetartozik, ha a járművezetőt szerződés keretében egy másik tagállamba küldik, vagy ha a kiküldő vállalkozás egy székhelyére vagy a tulajdonában lévő vállalkozáshoz küldik. A (2) bekezdésbe bekerült a „székhely szerinti ország” fogalma. A (2)–(2c) bekezdések egyértelműbb szerkezetet adnak a mentességnek (kétoldalú áruszállítás, további áruszállítási tevékenység, kétoldalú személyszállítás, további személyszállítási tevékenység). Végezetül a cikk kiegészült egy (2d) bekezdéssel, amely tisztázza, hogy a kiküldetési szabályok kábótázműveletek esetén is alkalmazandók.

IV. KONKLÚZIÓ

18. A fentiek fényében felkérjük a Tanácsot, hogy vizsgálja meg az e jelentés kiegészítéseiben szereplő szövegeket és fogadjon el általános megközelítést a javaslatról.

⁵ E jelentés 3. kiegészítése, 9. oldal.

⁶ E jelentés 4. kiegészítése, 15. és 16. oldal.