



Brüsszel, 2018. május 30.
(OR. en)

9259/18

Intézményközi referenciaszámok:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306 CODEC 767 + ADD 1-4
Biz. dok. sz.:	ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923 ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925 ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450 CODEC 926
Tárgy:	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 – Jelentés az elért eredményekről

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 postafiókcégek visszaszorítása érdekében; be kell vezetni a könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozók kötelező engedélyeztetését; felül kell vizsgálni és egyszerűbbé kell tenni a kabetázásra vonatkozó korlátozásokat és a kapcsolódó ellenőrzési előírásokat; át kell térni az elektronikus dokumentációra;
 - *pihenőidő 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 kötelezettséggé kell be 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 előadójaként, Wim van de Campot (EPP, NL) az 561/2006/EK és a 165/2014/EK rendelet módosításáról szóló javaslat előadójaként, 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 előadójaként. A tervek szerint a bizottság 2018. június 4-én szavaz majd a jelentésekről. 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.

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 FOLYTATOTT MUNKA

4. A szárazföldi közlekedési munkacsoport az előző elnökségek hivatali ideje alatt, 2017. június 1. és november 6. között tanulmányozta a javaslatokat, majd ezt követően jelentést készített az elért eredményekről¹, amelyet 2017. december 5-én terjesztett a Tanács elé.
5. A DK és az UK delegáció parlamenti vizsgálati fenntartással élt. A PL delegáció a közelmúltban visszavonta parlamenti vizsgálati fenntartását. Több delegáció is vizsgálati fenntartással él a szövegek egyes részei tekintetében, különösen a belső piaci információs rendszernek (IMI) a közigazgatási együttműködés céljaira történő igénybevételére, valamint a Bizottságnak adandó felhatalmazásokra vonatkozóan.
6. A bolgár elnökség hivatali ideje alatt a munkacsoport 2018. január 16. és május 14. között 16 alkalommal vizsgálta a szóban forgó javaslatokra vonatkozó elnökségi kompromisszumok tervezeteit. Fontos megjegyezni, hogy valamennyi delegáció egyetért abban, hogy a három javaslat olyan szorosan összekapcsolódik, hogy tényleges haladást csak úgy lehet elérni, ha az párhuzamosan valamennyi szövegre vonatkozik. Egyes delegációk hasonló lényeges összefonódást látnak a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv felülvizsgálatáról szóló javaslattal² is.
7. Jelentős eredményeket értünk el a technikai, illetve bizonyos politikai kérdések tekintetében. Konkrétan a szakma gyakorlásáról szóló 1071/2009/EK rendeletre vonatkozóan az elnökségi kompromisszum a következő problémás kérdésekkel foglalkozik:

¹ 14841/17.

² Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv módosításáról (14213/1/17 REV 1).

- a könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozókra vonatkozó engedélyezési rendszer kötelezővé tételét a nemzetközi szállításban részt vevő, 2,5 tonnát meghaladó súlyú könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozókra korlátozza. Az engedélyezési követelmény ily módon történő kiigazítása mellett a kompromisszumos szöveg a javaslatához képest kibővíti az említett engedélyhez szükséges követelmények körét: a könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozóknak valamennyi standard követelményt teljesíteniük kell, emellett pedig szakmai alkalmasságuk bizonyítására vonatkozóan egy átmeneti rendelkezés is beillesztésre került a szövegbe;
- megerősít egyes, a valamely tagállamban meglévő tényleges és állandó székhely igazolásához szükséges elemeket. A javaslatához képest a kompromisszum tartalmaz bizonyos opcionális elemeket is, amelyeket a tagállamok a fuvarozók és a letelepedés helye szerinti tagállam közötti kapcsolat értékelésekor alkalmazhatnak;
- megtartja a használt járművek kategóriájától függően differenciált pénzügyi követelményeknek a javaslatban szereplő elvét, de bizonyos rugalmasságot tesz lehetővé magasabb szintű követelmények előírására, valamint a követelmény teljesítésének bizonyítási módjaira vonatkozóan;
- ami a nemzeti nyilvántartásokat illeti, a kompromisszumos szöveg célul tűzi ki egyrészt a további munkaterhelés csökkentését, másrészt pedig a közigazgatási együttműködéshez használt eljárás további részletes meghatározását és egységesítését;
- csökkenti a tagállamok további jelentéstételi kötelezettségeit, mind a jelentések tartalmát, mind pedig a jelentéstétel gyakoriságát illetően, ezzel lehetővé teszi, hogy a tagállamok az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendelettel kapcsolatban összevont jelentéseket küldjenek a Bizottság számára.

8. A piacra jutásról szóló 1072/2009/EK rendeletre vonatkozóan az elnökségi kompromisszum a következő problémás kérdésekkel foglalkozik:

- a nemzetközi árufuvarozásra vonatkozó engedélyezési követelményeket összehangolja a 2,5 tonnánál nagyobb súlyú könnyű haszongépjárművek használatára vonatkozó új engedélyezési követelménnyel; azokban az esetekben, ahol a szakma gyakorlásához differenciált pénzügyi követelmények alkalmazandók, az adott járműre kiadott közösségi engedélyben pontosítani kell, ha az csak könnyű haszongépjárműre vonatkozik;
- preambulumbekzdés formájában iránymutatást ad arra vonatkozóan, hogy kabotázsműveletek végzésével összefüggésben miként kell mérlegelni az üres konténerek és raklapok szállítását;

- a kabotázsra vonatkozó szabályoknak való megfelelés tekintetében bizonyos mértékű rugalmasságot vezet be a közúti ellenőrzések tervezése és kivitelezése terén;
- összehangolja a tagállamok által a Bizottság felé teljesítendő jelentéstételt az 1071/2009/EK rendelet szerint teljesítendő jelentéstételi kötelezettségükkel.

9. A járművezetők pihenőidejéről szóló 561/2006/EK rendeletre vonatkozóan az elnökségi kompromisszum a következő problémás kérdésekkel foglalkozik:

- a járművek nem kereskedelmi célú használatának a mentességével kapcsolatban maximum 12 tonna korlátot állapít meg, míg a Bizottság az eredeti javaslatban a súlykorlát törlését javasolta; a kompromisszumos szöveg pontosítja a „nem kereskedelmi célú használat” új fogalommeghatározását;
- megtartja azt a jelenlegi rugalmassági rendelkezést, mely szerint a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként másik, legalább kilencórás pihenőidőt lehessen igénybe venni;
- némileg rugalmasabb megközelítést alkalmaz a vezetési és a pihenőidőre vonatkozó szabályoktól történő eltérésre olyan kivételes körülmények esetén, amikor a járművezető a vállalkozás műveleti központjába vagy a saját lakóhelyére szeretne eljutni;
- úgy módosítja az egyes tagállamok által engedélyezhető kivételek körét, hogy azokat kiterjeszti a szárazföldre nem kapcsolódó távoli területekre is, és – tekintettel a romlandó rakományra, valamint a tevékenység korlátozott hatókörére – előre kevert beton szállítására használt járművekre vonatkozóan is lehetővé teszi a kivételek alkalmazását;
- megelőzi az EU területén működő harmadik országbeli fuvarozók további versenyelőnyét azáltal, hogy rámutat arra, hogy a Bizottságnak meg kell vizsgálnia a helyzetet és ezután megoldásokat kell javasolnia.

10. A menetíró készülékekről szóló 165/2014/EK rendeletre vonatkozóan az elnökségi kompromisszum a következő problémás kérdésekkel foglalkozik:

- naprakésszé teszi azoknak az uniós jogszabályoknak az alkalmazási körét, amelyek végrehajtását a menetíró készülékekre vonatkozó szabályok a megfelelés kielégítőbb nyomon követése révén vélhetőleg elősegítik, továbbá aktualizálja a kapcsolódó adatvédelmi rendelkezéseket;
- arra kötelezi a Bizottságot, hogy a módosító jogi aktus hatálybalépésétől számított 12 hónapon belül fogadja el az intelligens menetíró készülékek második változatára³ vonatkozó részletes előírásokat; az újonnan nyilvántartásba vett járműveket pedig arra kötelezi, hogy fedélzetükön a menetíró készülékeknek ezt az új változatát használják;
- kötelezővé teszi olyan menetíró készülékeknek a használatát, amelyek interfésszel kapcsolódnak a járművekben valamely külső eszközhöz; ezeknek a nyilvántartásba vételére az intelligens menetíró készülékek második változatának kifejlesztését követően kerül majd sor;
- lehetővé teszi, hogy képesített és felhatalmazott ellenőrző tisztviselők új plombát helyezzenek el a menetíró készülékeken, amennyiben ellenőrzés céljából a plombát előzőleg feltörték;
- meghatározza a határátlépésre vonatkozó információk rögzítésének kötelezettségét azokra a menetíró készülékekre vonatkozóan, amelyek ezt automatikusan nem teszik lehetővé, rugalmasságot biztosítva a járművezetőknek arra, hogy e kötelezettség teljesítéséhez megvárják a következő tervezett megállást;
- kiterjeszti az analóg menetíró készüléket használó járművezetők kötelezettségeit egyrészt a határátlépések dokumentálása, másrészt pedig az adatok fedélzeti tárolásának időtartama tekintetében.

³ Az intelligens menetíró készülékek első változatát – amelyek fő jellemzője a műholdas kapcsolat – 2019-ben fogják bevezetni. A második változat a Bizottság javaslata szerint új jellemzőként lehetővé tenné a határátlépések automatikus rögzítését.

11. A szociális szabályok érvényesítéséről és a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályokról szóló 2006/22/EK irányelv tekintetében az elnökségi kompromisszumos szöveg az alábbi kérdésekkel foglalkozik:
- a Bizottság javaslatában foglalt azon koncepció megtartása, hogy a munkafeltételekről szóló irányelvnek való megfelelés ellenőrzése a szociális szabályok érvényesítéséről szóló irányelvbe kerüljön bele, ugyanakkor több legyen a rugalmasság az ellenőrzés megszervezésének módját illetően; annak egyértelműsítése, hogy az irányelv mely rendelkezéseit kell általánosságban alkalmazni a közúti ellenőrzések során;
 - a Bizottság belső piaci információs rendszerének (IMI) használata az igazgatási együttműködés keretében;
 - a Bizottság felhatalmazása arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a jogsértések jegyzékének frissítéséről és súlyozásáról, valamint a végrehajtó egységeknek biztosítandó szabványberendezésekre vonatkozó szabályok naprakésszé tételéről és a közúti, illetve telephelyi ellenőrzések alanyait tartalmazó részletes jegyzékekről;
 - az EU területén működő harmadik országbeli fuvarozók további versenyelőnyének megelőzése annak kiemelése révén, hogy a Bizottságnak meg kell vizsgálnia a helyzetet és ezután megoldásokat kell javasolnia.
12. Számos delegáció fenntartásokkal él e megoldások némelyikével kapcsolatban, vagy további elemeket kér.
13. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2018. május 2-án iránymutatást adott a további munkához. A megbeszélésen világossá vált, hogy bár a delegációk általánosságban egyetértenek a javaslatok célkitűzéseivel, és közös szándékuk, hogy folytatódjon az előrehaladás, még mindig megoszlik a véleményük arról, miként lehetne a legjobb módon teljesíteni ezeket a célokat. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2018. május 25-én előkészítette a dokumentumcsomagot a Tanács részére.

III. LEZÁRATLAN KÉRDÉSEK

14. A dokumentumok összefüggéseit és a technikai kérdésekben elért jelentős előrehaladást figyelembe véve a következők azok a legérzékenyebb témák, amelyek az általános kompromisszum – és így egy indikatív tanácsi álláspont – felé való elmozdulás zálogai:

- a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó új engedélyezési követelményekre alkalmazandó átmeneti időszak (1071/2009/EK és 1072/2009/EK rendelet);
- a kabotázsra vonatkozó szabályok (1072/2009/EK rendelet);
- a heti pihenőidők és annak a megszervezése, hogy ezek hol vehetők igénybe (561/2006/EK rendelet);
- a „hazatérés” lehetőségének gyakorisága (561/2006/EK rendelet);
- intelligens menetíró készülékek forgalomban közlekedő járművekbe való utólagos beszerelése (165/2014/EU rendelet);
- a járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok hatálya, időbeli hatálya és ellenőrzése (*lex specialis*).

a) A könnyű haszongépjárművekre vonatkozó új engedélyezési követelményekre alkalmazandó átmeneti időszak (1071/2009/EK és 1072/2009/EK rendelet)

15. Az elnökség a legutóbbi kompromisszumos javaslatában azt ajánlja, hogy a módosító jogi aktus hatálybalépésétől számított két éven belül fokozatosan vezessék be a nemzetközi közúti árufuvarozási piacon 2,5 tonnánál nagyobb súlyú könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozókra vonatkozó új engedélyezési követelményeket. A javaslatot számos delegáció támogatja, ugyanakkor a delegációk jelentős hányada hosszabb átmeneti időszakot kérelmez.

b) A kabotázsra vonatkozó szabályok (1072/2009/EK rendelet)

16. A kabotázsra vonatkozó egyszerűsített szabályok hatásainak eltérő értékeléséből fakadó pathelyzet feloldása érdekében az elnökség a legutóbbi kompromisszumos javaslatában a jelenlegi szabályok megtartása mellett érvel, amelyet a visszaélések elleni eszközként a kabotázműveletek megengedett ciklusai közötti kettő napos várakozási idő egészítene ki. Több delegáció is lehetséges megoldásként tekint erre a lépésre, ám sajnálatukat fejezik ki azzal kapcsolatban, hogy a kívánt egyszerűsítés így nem fog megvalósulni, ugyanakkor azt is megjegyzik, hogy az ellenőrzés technológiája a jövőben javulni fog. A delegációk jelentős csoportja ellenzi, hogy a kabotázsra vonatkozó meglévő szabályokban további korlátozó elemeket vezessenek be.

c) A heti pihenőidők és annak a megszervezése, hogy ezek hol vehetők igénybe (561/2006/EK rendelet)

17. Az elnökség a legutóbbi kompromisszumos javaslatában azt javasolja, hogy támogassák a Bizottság azon megközelítését, hogy a (jelenlegi két hét helyett) négy hetes időszakokban szervezzék meg a heti pihenőidőt, továbbá módosítja a javaslatot abban az értelemben, hogy a csökkentett heti pihenőidő kompenzációját a csökkentett heti pihenőidő igénybevételének hetét követő negyedik hét letelte előtt igénybe kell venni. A delegációk véleménye megoszlik e megközelítésről.
18. A delegációk továbbá nem értenek egyet az elnökség azon javaslatával kapcsolatban sem, hogy engedélyezzék a rendszeres heti pihenőidő vezetőfülkében való eltöltésének tilalma alóli eltérést, feltéve hogy az biztonságos és védett parkolóhelyen történik. Az eltérést elutasító delegációk következképpen azzal sem értenek egyet, hogy a Bizottság felhatalmazást kapjon arra, hogy meghatározza azokat a kritériumokat, amelyeknek az ilyen parkolóhelyeknek meg kellene felelniük. Az eltérés ötletét támogató néhány delegáció rámutatott arra, hogy nem áll rendelkezésre elegendő számú kijelölt zóna, ahol a járművezetők élni tudnának az eltérés lehetőségével. Az elnökség által javasolt legfrissebb kompromisszumos szöveg azt mondja ki, hogy a járművezetőknek lehetővé kell tenni, hogy heti pihenőidőjüket a vezetőfülkében töltsék, amíg nem áll rendelkezésre elegendő számú kijelölt zóna az Unióban.

d) A „hazatérés” lehetőségének gyakorisága (561/2006/EK rendelet)

19. Bár a delegációk nagyrészt egyetértenek az elnökség kompromisszumos szövegével abban, hogy a fuvarozó által a járművezetői számára kötelezően felajánlandó hazatérési helyszínnek a vállalkozás működési központját vagy a járművezető saját lakóhelyét kell megjelölni, eltérő álláspontot képviselnek a hazatérés rendszeres ütemezését illetően. Az elnökség hat hetes gyakoriságot szorgalmazott a Bizottság három hetes javaslatával szemben. A delegációk jelentős része ennél rövidebb időszakot indítványoz. Az elnökség emellett javasolta, hogy tegyék egyértelművé, hogy ez a kötelezettség nem érinti a járművezetők arra vonatkozó jogát, hogy a pihenőidejük eltöltésére bármely más helyet is választhatnak. Az elnökségi kompromisszumos szöveg az e kötelezettség (8. cikk (8a) bekezdés) vállalkozások általi betartásának ellenőrzését a vállalkozás telephelyére irányozza elő.

e) Intelligens menetíró készülékek forgalomban közlekedő járművekbe való utólagos beszerelése (165/2014/EU rendelet)

20. A delegációk elviekben egyetértenek az elnökség által az intelligens menetíró készülékek járművekbe való utólagos beszerelésének előmozdítása terén végzett munkával. A Bizottság bemutatott egy tanulmányt az ilyen utólagos beszerelések operatív aspektusairól. Főleg az alábbi kérdésekben nincs még egyetértés:
- a menetíró készülékek mely kategóriáit alkalmazzák az utólagos beszerelés első fázisában (négy évvel az intelligens menetíró készülékek 2. változatára vonatkozó részletes előírások hatálybalépését követően);
 - mikor teljesítsék a második fázist (az elnökség a részletes előírások hatálybalépésétől számított hét évet javasol);
 - a 2019-ben bevezetésre kerülő intelligens menetíró készüléket a jövőben már használó járműveket is kötelezzék-e a továbbfejlesztett változat utólagos beszerelésére.

f) A járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok hatálya, időbeli hatálya és ellenőrzése (*lex specialis*)

21. Az eddigi megbeszélések szerint a kiküldetésre vonatkozó szabályoknak a nem a munkáltatójuk székhelye szerinti tagállamban tevékenykedő hivatásos tehergépkocsi-vezetőkre való alkalmazása komoly nehézséget jelent. A delegációk véleménye megoszlik arról, hogy a lényeges kiküldetési szabályoknak a nemzetközi árufuvarozásban használt járművekre való alkalmazására vonatkozóan türelmi időszakot vezessenek be, illetve arról, hogy a kabotázsban részt vevő járművekre is alkalmazható-e – szigorúbb feltételek mellett – ilyen türelmi időszak. A véleménykülönbségek a türelmi időszak kiszámításának módjában is megjelennek, különösen annak vonatkozásában, hogy fél napokat is számolni kell-e, és hogy a rendszeres heti pihenőidőt is bele kell-e vonni a számításba. Az elnökség legutóbbi kompromisszumos javaslata különbséget tesz a nemzetközi árufuvarozásban alkalmazandó türelmi időszak (hét egymást követő nap egy naptári hónapban) és egy olyan rövidebb időszak (három egymást követő nap egy naptári hónapban) között, amelyet akkor kell alkalmazni, ha a járművezető kabotázsműveletekben vesz részt.
22. Majdnem minden delegáció támogatja a Bizottság azon javaslatát, mely szerint a fuvarozáshoz szükséges dokumentumokat egy zárt listára kell korlátozni. Ugyanakkor a delegációk jelentős hányada nem ért egyet a listának az elnökség által módosított részleteivel, és néhányan e delegációk közül hasonlóképpen fenntartásait fejezték ki a belső piaci információs rendszernek a kiküldetési nyilatkozatok benyújtására való használatával kapcsolatban.
23. Az elnökségi kompromisszumos szövegek legutóbbi tervezetét e jelentés 1–4. kiegészítése tartalmazza.

IV. ÖSSZEGZÉS

24. Felkérjük a Tanácsot, hogy a csomag részét alkotó javaslatokhoz kapcsolódó lezáratlan kérdésekkel kapcsolatos további munka előkészítésével összefüggésben nyugtázza ezt az elért eredményekről szóló jelentést.