



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2017. június 1.
(OR. en)

9671/17

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0121 (COD)**

**TRANS 215
SOC 441
EMPL 342
MI 456
COMPET 450
CODEC 926**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2017. június 1.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2017) 278 final
Tárgy:	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

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2017) 278 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2017) 278 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

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

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

- **A javaslat indokai és céljai**

A közúti szállítási ágazatra vonatkozó uniós szociális szabályok célja, hogy hozzájáruljanak a járművezetők munkafeltételeinek javítására, a közúti fuvarozási vállalkozások közötti tisztességes verseny biztosítására, valamint minden úthasználó számára a közúti közlekedés biztonságának növelésére irányuló szakpolitikai célkitűzések megvalósításához. Az uniós közúti szállítási piac további integrálását, valamint az ágazat tisztességessé, hatékonyá és társadalmilag elszámoltathatóvá tételét célul kitűző, a közlekedésről szóló 2011. március 28-i fehér könyvben¹ közreadott bizottsági stratégia fontos eleme a szabályoknak az ágazat igényeihez történő igazítása, könnyebben alkalmazhatóvá, egységesen és hatékonyan végrehajthatóvá tétele.

A közúti szállításra vonatkozó legfontosabb szociális szabályok közül a 2002/15/EK irányelv² a járművezetők munkaidejének szervezéséről, a 2006/22/EK irányelv a végrehajtás minimumfeltételeiről rendelkezik, az 561/2006/EK rendelet³ szabályozza a vezetési időt, a szüneteket és a pihenőidőt, a 96/71/EK irányelv⁴ és az annak érvényesítését szolgáló 2014/67/EU irányelv⁵ pedig a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. Ezen jogi aktusok egy tágabb kezdeményezésbe illeszkednek, amelynek célja, hogy javítsa a járművezetők munkafeltételeit, biztosítsa a gazdasági szereplők közötti tisztességes versenyt, biztonságosabbá tegye Európa közútjait, valamint garantálja az egyensúlyt a járművezetők szociális védelme és a gazdasági szereplők azon szabadsága között, hogy határokon átnyúló szolgáltatásokat nyújtsanak.

A célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretében 2015–2017-ben végrehajtott⁶, a közúti szállításra vonatkozó szociális jogszabályokra és azok érvényesítésére kiterjedő utólagos értékelés megállapításai szerint a jelenleg érvényben lévő szabályok nem védenek elég eredményesen és hatékonyan a munkakörülmények romlása és a versenytorzulás ellen. Mindez a jogi keret hiányosságaiból fakad. Bizonyos szabályok nem világosak, nehezen vagy egyáltalán nem végrehajthatók vagy érvényesíthetők, aminek következtében a közös szabályokat a tagállamok különböző módon hajtják végre, és felmerül a belső piac szétagulódásának veszélye.

A felmerült problémák elemzéséből különösen az tűnik ki, hogy a 96/71/EK és a 2014/67/EU irányelv értelmezésében és a közúti szállító ágazatban történő alkalmazásában mutakozó eltérések sürgős beavatkozást igényelő helyzetet teremtettek. Az e jogalkotási javaslatot alátámasztó hatásvizsgálat megállapította, hogy a kiküldetési rendelkezések és az adminisztratív követelmények nem felelnek meg a nemzetközi közúti szállításban végzett munka rendkívül mobil jellegének. Ez aránytalan szabályozási terheket ró a gazdasági szereplőkre, és indokolatlan akadályokat gördít a határokon átnyúló szolgáltatások szervezése

¹ COM(2011) 144 végleges.

² HL L 80., 2002.3.23., 35. o.

³ HL L 102., 2006.4.11., 1. o.

⁴ HL L 18., 1997.1.21., 1. o.

⁵ HL L 159., 2014.5.28., 11. o.

⁶ Az utólagos értékelés kiterjedt a vezetési időt, a szüneteket és a pihenőidőt szabályozó 561/2006/EK rendeletre, a rendelet rendelkezéseinek érvényesítéséről szóló 2006/22/EK irányelvre, valamint a közúti fuvarozásban utazó munkavállalók munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelvre.

elé. A kiküldetési szabályok közötti szállítási ágazatban történő alkalmazásának jogi és gyakorlati nehézségeit emelte ki a Bizottság által a 96/71/EK irányelv módosítására vonatkozóan előterjesztett 2016. március 8-i javaslat⁷ (10) preambulumbekkezdése: *A nemzetközi közúti szállításban végzett munka rendkívül mobil jellege miatt a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv végrehajtása különleges jogi kérdéseket és problémákat hoz felszínre (kiváltképpen, ha az érintett tagállamhoz nem fűződik elegendő kapcsolat). Ezeket a problémákat ágazatspecifikus jogszabályokkal és a belső közúti szállítási piac működésének javítására irányuló egyéb uniós kezdeményezésekkel lehetne a legmegfelelőbbben kezelni.*

Ez a javaslat holisztikus megközelítést alkalmazva egy időben kezeli a járművezetők munkakörülményeinek, közöttük a foglalkoztatási feltételeknek a nem megfelelő voltából fakadó kockázatokat, valamint csökkenti a gazdasági szereplőkre nehezedő túlzott adminisztratív terheket, és megelőzi a piactorzulást. Az átfogó cél a járművezetők megfelelő munkafeltételei és a gazdasági szereplők határon átnyúló szolgáltatások szervezésével kapcsolatos szabadsága közötti egyensúly biztosítása.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Ez a javaslat a közúti szállításra vonatkozó uniós jogszabályok folyamatban lévő, szélesebb körű felülvizsgálatának része. Szorosan kapcsolódik a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozóan az 561/2006/EK rendeletben, valamint a menetíró készülékek használatára vonatkozóan a 165/2014/EU rendeletben meghatározott szabályok világosabbá és megfelelőbbé tételét célzó kezdeményezéshez. Szintén kapcsolódik a közúti fuvarozói szakma gyakorlására (1071/2009/EK rendelet), a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférésre (1072/2009/EK rendelet) és a személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférésre (1073/2009/EK rendelet) vonatkozó piaci szabályok folyamatban lévő felülvizsgálatához. A szociális és a piaci szabályok átfogó és egységes jogi keretet alkotnak; következetes és eredményes módon történő érvényesítésük a méltányos, biztonságos, környezetvédelmi és társadalmi szempontból fenntartható közúti szállítási ágazat létrehozásának kulcsa. A kezdeményezések egyike sem képes önmagában eredményes választ adni a jelenlegi társadalmi és piaci kihívásokra.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat a jelenlegi Bizottság két prioritásának eléréséhez járul hozzá; nevezetesen „egy mélyebb és méltányosabb belső piac” megteremtéséhez és „a foglalkoztatás, a növekedés és a beruházások” ösztönzéséhez. Összhangban van a társadalmi igazságtalanság és az igazságtalan verseny elleni küzdelemre, valamint az új munkalehetőségeket és tisztességes üzleti feltételeket kínáló szociális keret megteremtésére irányuló fellépésekkel.

A javaslat egyik célja, hogy tisztességes munkafeltételeket és megfelelő szociális védelmet biztosítson. Így illeszkedik a Bizottság szociális menetrendjének célkitűzéseire és a szociális jogok uniós pillérének létrehozására irányuló kezdeményezéshez. Szintén illeszkedik az Európai Unió Alapjogi Chartájának 31. cikkéhez, amely kimondja a tisztességes és igazságos munkafeltételekhez való jogot.

A javaslat azáltal, hogy csökkenti a szabályozásból eredő terheket, valamint egyszerűsít és az ágazat speciális igényeihez igazít bizonyos szabályokat, hozzájárul a REFIT program megvalósításához. Mivel jobban kiaknázza a meglévő ellenőrzési eszközökben és rendszerekben rejlő lehetőségeket, növeli a végrehajtás hatékonyságát is.

⁷ COM(2016) 128

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

E javaslat módosítja a 2006/22/EK irányelvet, valamint a 96/71/EK és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó ágazatspecifikus szabályokat határoz meg.

A 2006/22/EK irányelv a jelenleg az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdésében szereplő rendelkezésen alapul, és erre a rendelkezésre a módosítás érdekében is hivatkozni kell.

A 96/71/EK és a 2014/67/EU irányelv alapját az EUMSZ (jelenlegi) 53. cikkének (1) bekezdése alkotja. Mivel azonban az itt javasolt szabályok kizárólag a szállítási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó speciális helyzetekre vonatkoznak, az EUMSZ 91. cikkének (1) bekezdésére kell hivatkozni.

• Szubszidiaritás

Az EUMSZ 4. cikke (2) bekezdésének g) pontja értelmében az Unió és a tagállamok megosztott hatáskörrel rendelkeznek a közlekedés területén. A már meglévő szabályokat azonban kizárólag az uniós jogalkotó módosíthatja.

A jelenlegi jogszabályok hiányosságaiból fakadóan a tagállamok különbözőképpen hajtják végre és érvényesítik az uniós szociális szabályokat, közöttük a munkavállalók kiküldetésére vonatkozókat. Az iránymutatások, illetve a tagállami önszabályozás nem lennének elegendőek annak biztosításához, hogy a közúti szállítás területére vonatkozó szociális szabályokat az egész Unióban következetesen alkalmazzák és érvényesítsék. Az uniós szintű fellépés tehát indokolt.

• Arányosság

A javaslat nem lépi túl az azonosított, azaz a járművezetők nem megfelelő munkafeltételeivel és a gazdasági szereplők közötti piactorzulással kapcsolatos problémák kezeléséhez szükséges mértéket.

Ahogy azt a hatásvizsgálat 7.2. része kimondja, a javaslat a legmegfelelőbbnek és legarányosabbnak tartott szakpolitikai alternatívát fogalmazza meg, amely egyensúlyt teremt a járművezetők munkafeltételeinek javítása, a vállalkozók szabályozásból fakadó terheinek csökkentése és a szabályok határon átnyúló hatékony érvényesítése között.

A javaslat bizonyos szabályok egyszerűsítésére, világosabbá tételére és az ágazat igényeihez történő igazítására összpontosít. Nem ró szükségtelen adminisztratív terheket a gazdasági szereplőkre, és biztosítani kívánja, hogy a tagállamok közötti igazgatási együttműködésre és kölcsönös segítségnyújtásra vonatkozó követelmények arányosak legyenek. A hatásvizsgálat megállapította, hogy a tervezett szakpolitikai intézkedések nem járnak aránytalan hatással a kkv-kra.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a javaslat bizonyos pontokon módosítja a 2006/22/EK irányelvet, valamint a 96/71/EK és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó munkavállalók kiküldetésére vonatkozó ágazatspecifikus szabályokat határoz meg, a kiválasztott jogi eszköz szintén irányelv.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

A végrehajtásra vonatkozó 2006/22/EK irányelv, valamint a vezetési időről szóló 561/2006/EK rendelet és a munkaidőről szóló 2002/15/EK irányelv átfogó utólagos értékelés tárgyát képezte 2015–2017-ben⁸. Az értékelés egy külső tanulmányra támaszkodott⁹.

A felmerült legfontosabb témák:

- a járművezető járműtől távol töltött idejének feljegyzésére vonatkozó rendelkezések eltérő értelmezése és érvényesítése,
- a munkaidőre vonatkozó szabályok megszegése, ami a járművezetők túl hosszú idejű munkavégzéséhez és kimerültségéhez vezet, káros hatást gyakorolva a járművezetők egészségére és biztonságára, valamint a közutak biztonságára,
- a munkaidőt szabályozó rendelkezések gyenge érvényesítése, valamint a nyomon követésre és a megfelelőségi vizsgálatokra vonatkozó egységes adatok hiánya,
- elégtelen igazgatási együttműködés és kölcsönös segítségnyújtás a tagállamok között, ami akadályozza az uniós szabályok következetes végrehajtását,
- a szállítási vállalkozások kockázati értékelését végző nem összeegyeztethető nemzeti rendszerek, amelyek nem teszik lehetővé az eredményes ellenőrzéshez szükséges információcserét és az adatok összehasonlítását,
- a kockázatértékelő rendszerekben szereplő adatok nem megfelelő használata, ami megnehezíti az ellenőrzések hatékony kijelölését,
- a hosszabb időszakokon keresztül az alkalmazási országokon kívül dolgozó járművezetők nem megfelelő díjazásából és szociális védelméből fakadó romló munkafeltételekre vonatkozó veszélyek figyelmen kívül hagyása.

A REFIT-értékelés nem foglalkozott kifejezetten a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó rendelkezésekkel. A közúti szállítási szektor munkavállalóinak kiküldetésére vonatkozó eltérő nemzeti intézkedések alkalmazási nehézségei ugyanakkor megmutatták, hogy a kiküldetésről szóló általános szabályok nem illeszkednek a közúti szállítás rendkívül mobil munkaerejéhez,

⁸ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

valamint, hogy az adminisztratív követelmények aránytalanul sok terhet jelentenek, így korlátozzák a határon átnyúló szolgáltatásnyújtás szabadságát.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Az érdekelt felekkel folytatott konzultációkra vonatkozó, 2002. december 11-én kiadott bizottsági közleményben (COM(2002) 704 végleges) meghatározott minimumkövetelményeknek megfelelően, a javaslat előkészítéseként széles körű konzultációra került sor az érdekelttel.

Az érdekeltnek valamennyi csoportja bekapcsolódott a konzultációs folyamatba: nemzeti hatóságok, végrehajtó szervek, a közúti (személy- és teher-)szállítási vállalkozásokat képviselő szövetségek, szállítmányozók, fuvaroztatók, kkv-k, szakszervezetek, járművezetők és a közúti szállítási terület egyéb munkavállalói. Az európai szociális partnerekkel kiterjedt konzultáció zajlott a teljes folyamat során. Különböző nyílt és célzott konzultációs módszerek és eszközök alkalmazására került sor:

- a 2015. június 4-én „A közlekedés társadalmi menetrendje” címmel megtartott magas szintű konferencia a közúti szállítás szociális vonatkozásaival kapcsolatos, széles körű vitát indított el, a rendezvényen mintegy 350 résztvevő jelent meg: döntéshozók, szállítási szakértők, szociális partnerek,
- 2015 végén megtartott szemináriumok, amelyek uniós szinten ültették egy asztalhoz az iparági szereplőket, a tagállamok képviselőit és a szociális partnereket. A megbeszélések középpontjában az a kérdés állt, hogy a szociális és belső piaci jogszabályok hogyan működnek a közúti szállítás területén,
- a 2016. április 19-én megrendezett, közúti szállításról szóló konferencia egyik műhelybeszélgetése a közúti szállítás belső piaci és szociális vonatkozásaival foglalkozott. A mintegy 400 résztvevő, köztük a tagállamok képviselői, európai parlamenti képviselők és a legfontosabb érdekelt felek megvitatták a tervezett közút kezdeményezések célkitűzéseit és hatókörét,
- öt, a célcsoportokhoz igazított felmérés indult a következő érdekeltnek véleményének megismerése érdekében: a nemzeti közlekedési minisztériumok (a szabályok végrehajtására és értelmezésére összpontosítva), a végrehajtó hatóságok (az érvényesítés gyakorlatára, költségeire és hozadékaire összpontosítva), az üzleti szereplők (a jogszabályoknak a piac gazdasági szereplőire gyakorolt hatására összpontosítva), a szakszervezetek (a jogszabályok járművezetőkre gyakorolt hatására összpontosítva), valamint az egyéb érdekelt felek, köztük az iparági szervezetek (a jogszabályok hatásaival kapcsolatos átfogó véleményekre összpontosítva). Összesen 1441 válasz érkezett (ezek közül 1269 a közúti szállítási vállalatoktól),
- 90 interjú készült (ebből 37 járművezetővel) azzal a céllal, hogy feltárják az érdekeltnek arra vonatkozó tapasztalatait, hogy az érvényesítés hogyan működött, hatékony volt-e, és a megfelelés milyen nehézségekbe ütközött,
- nyilvános konzultáció¹⁰ 2016. szeptember 5. és december 11. között a probléma meghatározása és a lehetséges megoldások azonosítása céljából. Az 1378 válaszból 1209

¹⁰ Az eredmények összefoglalója http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

érkezett járművezetőktől, gazdasági szereplőktől, fuvarozatóktól, szállítványozóktól, 169 pedig nemzeti hatóságoktól, végrehajtó szervektől, munkavállalók szervezeteitől és iparági szövetségektől,

– a kkv-kra kiterjedő panelvizsgálat 2016. november 4. és 2017. január 4. között. 109 válasz érkezett, amelyek a jogi keret felülvizsgálatának céljaival és a lehetséges megoldásokkal kapcsolatos véleményeket tartalmaztak,

– a járművezetők körében végzett online felmérés (a 345 válasz a lehetséges intézkedésekkel kapcsolatos véleményeket tartalmazott; közülük azonban 140 Hollandiából, 127 pedig az Egyesült Királyságból érkezett); a nemzeti hatóságokat és a végrehajtó szerveket érintő felmérés (41 válasz érkezett 27 uniós tagállamból, továbbá Norvégiából és Svájcban), valamint a gazdasági szereplőket érintő felmérés (73 válasszal, viszont ez sem egészen reprezentatív, mivel 58 válasz Magyarországról érkezett),

– interjúk 7 szállítási vállalattal, 9 nemzeti iparági szövetséggel, 9 nemzeti hatósággal, 4 nemzeti szakszervezettel és 6 európai szociális partnerrel.

Az európai szociális partnerek rendszeresen kaptak tájékoztatást, továbbá a Bizottsággal szervezett számos kétoldalú megbeszélésen, valamint a közúti szállítás területén működő ágazati párbeszédbizottság és a szociális partnereket tömörítő munkacsoport rendszeres ülésein is zajlott velük a konzultáció.

A konzultációs folyamat visszaigazolta a fő problémákat: 1) a járművezetők nem megfelelő munkakörülményeit; 2) a fuvarozók közötti versenytorzulást; és 3) a szabályozásból eredően a tagállamokra és a gazdasági szereplőkre nehezedő terheket. A kihívások hátterében azonosított legfontosabb jogi ügyek: nem világos vagy nem megfelelő szociális szabályok, a szabályok eltérő alkalmazása, nem összehangolt és nem hatékony végrehajtás, valamint a tagállamok közötti elégtelen igazgatási együttműködés.

A tervezett szakpolitikai intézkedésekkel kapcsolatban elmondható, hogy minden érdekelt fél határozottan támogatta az érvényesítés és a végrehajtó szervek közötti együttműködés erősítését, ugyanakkor néhány nemzeti végrehajtó hatóság aggodalmának adott hangot az esetlegesen felmerülő további végrehajtási költségekkel kapcsolatban. A nemzeti hatóságok és az uniós szintű végrehajtó szervezetek körében kiemelt (több mint 70 %-os) támogatást kaptak a nemzeti kockázatértékelő rendszerek összehangolását, valamint a kockázatértékelő rendszerek adataihoz való való idejű hozzáférés biztosítását célzó intézkedések.

A közúti szállítás területén alkalmazandó kiküldetési feltételekre vonatkozó tervezetről megoszlott az érdekelt véleménye; az EU-13 tagállamai és a gazdasági szereplők fenntartásokkal támogatták az intézkedést (az időközszöbnél nem kellene túl alacsonynak lennie), míg a szakszervezetek szerint az hátrányos a járművezetőkre nézve. Az EU-15 tagállamainak és a gazdasági szereplőknek a véleménye vegyes volt. A szakszervezetek kivételével az érdekelt csoportok többsége támogatta a kiküldetési szabályoknak a közúti szállítás területén történő alkalmazása kapcsán fellépő adminisztratív terheket csökkentő intézkedést.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A Bizottsággal együttműködő külső vállalkozók egy, az utólagos értékelés alapjául szolgáló¹¹, 2017 májusában pedig még egy, a hatásvizsgálat alapjául szolgáló tanulmányt készítettek.

- **Hatásvizsgálat**

A kezdeményezést hatásvizsgálat támasztja alá, amely ajánlásokat tartalmazó kedvező véleményt kapott a Szabályozói Ellenőrzési Testülettől. A Testület fontosabb észrevételeinek mindegyikét figyelembe véve készült el a hatásvizsgálat átdolgozott változata (az áttekintést lásd az 1. mellékletben).

Négy szakpolitikai lehetőség merült fel. Az első három a szabályozás szintjének növelését és a várható hatásokat tekintve kumulatív, míg a negyedik horizontális, és intézkedései az első három megoldás bármelyikével ötvözhetők.

Az első szakpolitikai lehetőség a jogi keret világosabbá tételére és a végrehajtó hatóságok közötti együttműködés bővítésére összpontosított. A második a végrehajtás erősítését és a munkavállalók munkaidő-beosztásának javítását helyezte a középpontba. A harmadik a szabályok jelentős módosítását javasolta, különös tekintettel a teljesítményalapú bérezés tiltására. A negyedik a közúti szállítási ágazatban dolgozó munkavállalók kiküldetésére vonatkozó ágazatspecifikus szabályokat és speciális végrehajtási intézkedéseket tartalmazott. Az időközszöbök szerint különböző változatok megfogalmazására került sor: az a) változat 3, a b) 5, a c) 7, a d) pedig 9 napban határozta meg naptári hónaponként a fogadó tagállam területén töltött azon napok számát, amely felett a külföldi gazdasági szereplőre a fogadó tagállam minimális bérszintre és éves fizetett szabadságra vonatkozó szabályait kell alkalmazni.

Főleg az intézkedések önkéntes jellegéből fakadóan az 1. szakpolitikai lehetőség tűnt a legkevésbé hatékonnak a jogbizonytalanság, valamint a járművezetők és a gazdasági szereplők közötti egyenlőtlenség kérdéseinek kezelésében. Ez tovább növelné a járművezetők és a gazdasági szereplők által betartandó nemzeti intézkedések számával kapcsolatos aggodalmakat.

A jelek szerint a 3. szakpolitikai javaslat kedvezőtlen mellékhatásokkal járna a személyszállításban részt vevő járművezetők munkafeltételeire, mivel az elhalasztott heti pihenőidőre vonatkozó intézkedés a fáradtságindex 20–33 %-os és a közúti biztonságot fenyegető kockázatok 4–5 %-os növekedésével járna. Ez a fokozott fáradtság és megnövekedett kockázat ugyanakkor a gazdasági szereplők megfelelési költségeinek 3–5 %-os csökkenésével járna együtt.

A járművezetők munkafeltételeinek javulása szempontjából a 2. szakpolitikai lehetőségtől várhatók a legkedvezőbb hatások (a fáradtságindex 28 %-os, az otthontól távol töltött időnek az EU-13 országok járművezetői esetében 43 %-kal, az EU-15 országok járművezetői esetében pedig 16 %-kal történő csökkentése). Ez a lehetőség egyúttal előmozdítja a versenytorzulások csökkentését és a közúti biztonság javulását azon intézkedéseknek köszönhetően, amelyek következetesebbé és hatékonyabbá teszik a szabályok érvényesítését,

¹¹ Zárójelentés: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

miközben némileg csökkentik a nemzeti hatóságokra és a szállítási vállalkozásokra háruló adminisztratív terheket.

Ami a munkavállalók kiküldetésével kapcsolatos horizontális lehetőséget (PP4) illeti, a gazdasági szereplők megfelelési költsége a minimálbérre vonatkozó szabályok hatálya alá tartozó utak csökkentett számából kifolyólag magasabb küszöb alkalmazása esetén a legalacsonyabb. Másrészt egy alacsonyabb időküszöb alkalmazása a határon átnyúló közúti szállítási szolgáltatások nyújtásában részt vevő járművezetők szélesebb körére terjedne ki, ami nagyobb mértékű általános pozitív hatásokat vonna maga után a járművezetők szociális és munkafeltételeinek javítása, valamint a járművezetői munka vonzóbbá tétele tekintetében.

A gazdasági szereplők jelentős összegűre becsült megtakarításait elsősorban a 4. lehetőség és különösen az adminisztratív és ellenőrzési követelményekkel kapcsolatos intézkedések biztosítanák. E megtakarítások összege az adminisztratív költségek vonatkozásában évi 785 millió EUR-ra tehető. A 2. lehetőségéből fakadó megtakarítások nem számszerűsíthetők. Ugyanakkor várhatóan csökkentik a jogsértéseket, és így a meg nem felelés költségeit is. Ezenkívül lehetőséget biztosítanak hatékonyabb szállítási műveletek végzésére, és ösztönzést nyújtanak a tekintetben, hogy a járművezetők gyakrabban visszatérhessenek lakóhelyükre. Valamivel megnövelik azonban a nemzeti hatóságoknál jelentkező, különösen a munkaidőre vonatkozó szabályoknak való megfelelés ellenőrzésével kapcsolatos végrehajtási költségeket (1,3 % és 8 % közötti mértékben).

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A javaslat megvalósítja a REFIT program azon célkitűzését, amely szerint növelni kell a jogszabályok hatékonyságát, és csökkenteni kell a vállalkozásokra nehezedő szabályozási terheket. Ezt elsősorban a szabályok egyszerűsítésén és az ágazat speciális igényeihez történő igazításán, valamint az egységesebb végrehajtási eszközökben és adatbázisokban rejlő lehetőségek hatékonyabb kiaknázásán keresztül éri el. Bár a nemzeti hatóságoknál jelentkező végrehajtási költségek várhatóan kis mértékben nőnek, ezt a növekedést ellensúlyozza a járművezetők munkakörülményeinek és a gazdasági szereplők üzleti feltételeinek javulása, ami a meg nem felelés költségeivel kapcsolatos megtakarításokat tesz lehetővé. A javaslat növeli a végrehajtás hatékonyságát is, például azáltal, hogy bővíti a kockázatértékelő rendszerek használatát a szabályoknak meg nem felelő gazdasági szereplőkre irányuló ellenőrzések kijelölésében. A javaslat nem ad mentességet a mikrovállalkozásoknak, mivel az egyenlőtlen versenyfeltételekhez és egyenlőtlen munkafeltételekhez vezethetne.

Alapjogok

A javaslat hozzájárul az Alapjogi Chartában és különösen annak a tisztességes és igazságos munkafeltételekhez való jogról rendelkező 31. cikkében foglalt célkitűzések megvalósításához.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB ELEMEEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Az előrehaladás nyomon követése, különös tekintettel a szociális jogok megsértésének számára, jellegére és gyakoriságára, a tagállami végrehajtásról szóló jelentések és a végrehajtásért felelős uniós szervezetektől származó adatok segítségével történik. A végrehajtással és az érvényesítéssel kapcsolatos kérdéseket rendszeresen figyelemmel kíséri és értékeli majd a közúti szállítási bizottság. A kiküldetésekkel kapcsolatos információt a kiküldött munkavállaló származási ország szerinti társadalombiztosításra való jogosultságát igazoló A1-es nyomtatványra épülő nemzeti adatbázisokból gyűjtik be.

Az egyéb piaci fejleményeket, valamint ezek munkakörülményekre és versenyfeltételekre gyakorolt lehetséges hatásait más kezdeményezések, különösen a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésről szóló rendelet felülvizsgálata keretében gyűjtött releváns adatok felhasználásával értékeli.

- **Magyarázó dokumentumok**

E javaslat két meglévő irányelvet módosít korlátozott mértékben, valamint két másik meglévő irányelvvel kapcsolatban határoz meg különös szabályokat. A Bizottság nem tart szükségesnek a nemzeti jogba való átültetésről szóló magyarázó dokumentumokat.

- **A 2002/15/EK irányelv lehetséges módosítása**

Összhangban az EUMSZ 154. cikkével, amely kimondja, hogy konzultálni kell az európai szintű szociális partnerek szervezeteivel az EUMSZ 153. cikkében meghatározott foglalkoztatási és szociális kérdésekben, a Bizottság konzultációt indít annak érdekében, hogy megismerje a szociális partnerek véleményét a közúti szállítás területére érvényes szociális szabályok alkotta jogi keret részét alkotó 2002/15/EK irányelvvel kapcsolatos uniós fellépés lehetséges irányáról.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javaslat fő elemei:

A 2006/22/EK irányelv

Az 1. cikk értelmében a 2006/22/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. cikk – Tárgy

Az 1. cikk módosításával egyértelművé válik, hogy az ezen irányelv által meghatározott végrehajtási követelmények a 2002/15/EK irányelvnek való megfelelés ellenőrzésére is vonatkoznak.

2. cikk – Ellenőrzési rendszerek

A 2. cikk (1) bekezdése második albekezdésének módosítása előírja, hogy a tagállamok által végzett ellenőrzések kiterjednek a 2002/15/EK irányelv munkaidőre vonatkozó rendelkezéseinek való megfelelés ellenőrzésére.

A 2. cikk (3) bekezdése előírja, hogy az 561/2006/EK rendeletnek való megfelelést vizsgáló ellenőrzések minimális számába beleértendő a 2002/15/EK irányelvnek való megfelelés ellenőrzései is.

A 2. cikk (4) bekezdése előírja a tagállamok számára, hogy a közúti és a vállalatok telephelyén végzett ellenőrzések eredményeiről a Bizottság felé benyújtott információk között számoljanak be a 2002/15/EK irányelvnek való megfelelés ellenőrzéseiről is.

6. cikk – A vállalkozások telephelyein végzett ellenőrzések

A 6. cikk (1) bekezdése kimondja, hogy a közúti fuvarozási vállalkozások telephelyein végzett ellenőrzésekhez vezető súlyos jogsértések közé be kell emelni a 2002/15/EK irányelv megsértését is.

7. cikk – Közösségen belüli kapcsolattartás

A 7. cikk (1) bekezdése d) pontjának beillesztésével a jogszabály az ezen irányelv és a 2002/15/EK irányelv végrehajtására vonatkozó információk megosztására kötelezi a kijelölt nemzeti hatóságokat.

8. cikk – Információcsere

A 8. cikk a tagállamok közötti igazgatási együttműködés és kölcsönös segítségnyújtás kibővítése érdekében módosul. A 8. cikk (1) bekezdése a módosítás értelmében kimondja, hogy a kijelölt nemzeti hatóságok közötti információcsere kiterjed a 2002/15/EK irányelv és az 561/2006/EK rendelet végrehajtására. A 8. cikk (1a) bekezdésének beillesztésére azon határidők rögzítése érdekében kerül sor, amelyeken belül egy tagállam hatóságának válaszolnia kell egy másik tagállam információkérésére.

9. cikk – Kockázatértékelő rendszer

A 9. cikk módosítására a nemzeti kockázatértékelő rendszerek összhangjának és hatékonyságának javítása érdekében kerül sor. A 9. cikk (1) bekezdése alatt egy második albekezdés jelenik meg, amely a szállítási vállalkozások kockázatértékelése kapcsán végzett számításokhoz alkalmazandó egységes képlet kidolgozására kötelezi a Bizottságot; meghatározza az e képlet kidolgozásakor figyelembe veendő kritériumokat is, beleértve az „intelligens” menetíró készülék használatát. A 9. cikk (2) bekezdésének módosítására annak érdekében kerül sor, hogy a tagállamokat a nagy kockázatot jelentő vállalkozások telephelyeit érintő kiegészítő ellenőrzések elvégzésével kapcsolatos szabályok megvitatására ösztönözze. A 9. cikk új (4) bekezdése kimondja, hogy a kockázatértékelő rendszerben szereplő adatokat az ellenőrző hatóságok számára elérhetővé kell tenni. A 9. cikk új (5) bekezdése kimondja, hogy a nemzeti kockázatértékelő rendszerben szereplő információkat – erre irányuló kérés esetén – más tagállamok számára elérhetővé kell tenni.

11. cikk – Bevált gyakorlat

A 11. cikk új (3) bekezdéssel egészül ki, amely előírja a Bizottság számára, hogy a vezetésen kívüli „egyéb munka” nyilvántartására és ellenőrzésére alkalmazandó közös megközelítést dolgozzon ki; mivel ilyenkor a járművezető a járműtől távol tartózkodik, így a szükséges adatokat nem tudja a menetíró készülékkel feljegyezni.

I. melléklet

Az A. rész kiegészül a 6. ponttal, amely kiterjeszti a közúti ellenőrzések hatókörét, hogy azok kiterjedjenek a maximális heti munkaidő betartásának ellenőrzésére. A B. rész kiegészül a 4. ponttal, amely kiterjeszti a telephelyi ellenőrzések hatókörét a 2002/15/EK irányelv heti munkaidőre, szünetekre és éjszakai munkára vonatkozó rendelkezéseinek ellenőrzésére.

A közúti szállítási ágazatban alkalmazott kiküldetésre vonatkozó, a 96/71/EK és a 2014/67/EU irányelv egyes rendelkezéseivel szemben elsőbbséget élvező különös szabályok

A 2. cikk (1) bekezdése

A 2. cikk (1) bekezdése kifejti a közúti szállítási ágazatban alkalmazott kiküldetésre vonatkozó különös, a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv vonatkozó rendelkezéseit felülíró szabályt lefektető szabályok céljait.

A 2. cikk (2) és (3) bekezdése

A 2. cikk (2) bekezdése meghatározza a kiküldetés azon minimális időtartamát, amely alatt a nemzetközi közúti szállítási műveletekre nem alkalmazandók a fogadó tagállam minimális bérszintre és fizetett éves szabadságra vonatkozó szabályai. Ez az időközszob nem alkalmazandó a kabotázsra, mivel a szállítási művelet egésze valamely fogadó tagállamban valósul meg. Következésképpen a kabotázsra a fogadó tagállam minimális bérszintre és éves fizetett szabadságra vonatkozó előírásait kell alkalmazni, függetlenül az adott járművezető által végrehajtott műveletek gyakoriságától és időtartamától. A (3) bekezdés kifejti ezen kiküldetési időtartam kiszámításának módszerét.

A 2. cikk (4) bekezdése

A 2. cikk (4) és (5) bekezdése meghatározza a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetésére vonatkozó rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzésének különös adminisztratív követelményeit és ellenőrző intézkedéseit.

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

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 véleményére¹²,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹³,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A biztonságos, hatékony és társadalmilag felelős közúti szállítási ágazat megteremtése érdekében a járművezetők számára megfelelő munkakörülményeket és szociális védelmet, a gazdasági szereplők számára pedig megfelelő üzleti környezetet és tisztességes versenyfeltételeket kell biztosítani.
- (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 elé ne gördüljenek aránytalan adminisztratív akadályok, indokolatlanul korlátozva ezzel a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadságukat.
- (3) A járművezetők szociális és munkafeltételeinek javítása, valamint a közúti szállítási szolgáltatások nyújtásához fűződő szabadság nemzeti és a külföldi gazdasági szereplők közötti tisztességes versenyen alapuló gyakorlásának elősegítése közötti egyensúly kulcsfontosságú a belső piac zavartalan működése szempontjából.
- (4) A közúti szállításra vonatkozó jelenlegi uniós szociális jogszabályok hatékonyságának és eredményességének értékelése alapján azonosítani lehetett a meglévő intézkedések

¹² HL C , , o.

¹³ HL C , , o.

és végrehajtásuk egyes hiányosságait. Ezenkívül a szabályok értelmezése, alkalmazása és végrehajtása terén eltérések figyelhetők meg a tagállamok között. Ez jogbizonytalansághoz, valamint a járművezetőkkel és a vállalkozókkal szembeni egyenlőtlen bánásmódhoz vezet, ami káros az ágazaton belüli szociális viszonyokra, munka- és versenyfeltételekre.

- (5) A munkaidőre vonatkozó rendelkezések megfelelő, hatékony és következetes érvényesítése kulcsfontosságú 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 a munkaidőre vonatkozóan meghatározott rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzésére.
- (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.
- (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.
- (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 rendeletnek¹⁴ megfelelően kell gyakorolni.
- (9) Nehézségek merültek fel a munkavállalók kiküldetésére vonatkozóan a 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁵, valamint az adminisztratív követelményekre vonatkozóan a 2014/67/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁶ 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 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.

¹⁴ 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.).

¹⁵ 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.).

¹⁶ 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.).

- (10) A 96/71/EK irányelv módosításáról szóló 2016. március 8-i javaslatában¹⁷ 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.
- (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.
- (12) E kiegyensúlyozott kritériumoknak a járművezető és a fogadó tagállam területe közötti elegendő kapcsolat fogalmán kell alapulniuk. Így meg kell határozni egy időküszöböt, 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 időküszöb ne legyen alkalmazandó az 1072/2009/EK¹⁸ és az 1073/2009/EK¹⁹ rendelet szerinti kabotázsműveletekre, mivel a szállítási művelet egésze valamely fogadó tagállamban valósul meg. Következésképpen a kabotázsra a fogadó tagállam minimális bérszintre és éves fizetett szabadságra vonatkozó előírásait kell alkalmazni, függetlenül az adott járművezető által végrehajtott műveletek gyakoriságától és időtartamától.
- (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.
- (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

¹⁷ COM(2016) 128

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piacra való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

¹⁹ 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.).

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.”;

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.”;

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 ellenőrzött munkanapok számát, valamint a jelentett jogsértések számát és jellegét annak feltüntetésével, hogy utasokat vagy árut szállítottak.”;

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 vagy a 165/2014/EU rendeletben vagy a 2002/15/EK irányelvben foglalt súlyos megsértését állapították meg.”;

5. a 7. cikk (1) bekezdése az alábbi d) 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) az (1) bekezdés b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„b) egyedi esetekben indokolással ellátott tagállami megkeresés alapján kerül sor.”;

b) a cikk a következő (1a) 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 munkanapon belül átadja azokban az esetekben, 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.

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

Ha nehéz vagy nem lehetséges az információkérésnek eleget tenni vagy az ellenőrzést, szemlét, illetve vizsgálatot lefolytatni, a megkeresett tagállam erről 10 munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot, megadva az indokokat is. Az érintett tagállamok egyeztetnek egymással a felmerült nehézségek megoldása érdekében.”;

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 jogi aktusok révén a vállalkozásokra vonatkozó kockázatértékelés végzésekor alkalmazandó egységes képletet dolgoz ki, 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.”;

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

c) a cikk a következő (4) és (5) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A célzott közúti ellenőrzések elősegítése érdekében a nemzeti kockázatértékelő rendszerben lévő adatoknak az ellenőrzés időpontjában elérhetőnek kell lenniük az érintett tagállam összes illetékes ellenőrző hatósága számára.

(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.”;

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

„(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén közös megközelítést dolgoz ki az 561/2006/EK rendelet 4. cikkének e) pontjában definiált egyéb munka időszakainak, valamint a legalább egy hetes olyan időszakoknak a nyilvántartására és ellenőrzésére vonatkozóan, amikor a járművezető elhagyja a járművet. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 12. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

9. az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) az A. rész a következő, 6. ponttal egészül ki:

„6. a 2002/15/EK irányelv 4. és 5. cikkében meghatározott heti munkaidő.”;

b) a B. rész a következő, 4. ponttal egészül ki:

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

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.

(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.

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.

(3) A (2) bekezdésben említett kiküldetési időtartam kiszámítása szempontjából:

a) a fogadó tagállam területén töltött, hat óránál rövidebb napi munkaidőt fél napnak kell számítani;

- b) a fogadó tagállam területén töltött, legalább hat óra napi munkaidőt egész napnak kell számítani;
 - c) a fogadó tagállam területén töltött szüneteket és pihenőidőt, valamint a készenléti időt be kell számítani a munkaidőbe.
- (4) A tagállamok csak az alábbi igazgatási követelményeket és ellenőrzési intézkedéseket írhatják elő:
- a) egy másik tagállamban letelepedett közúti fuvarozó kötelezése arra, hogy legkésőbb a kiküldetés kezdetekor a fogadó tagállam valamely hivatalos nyelvén vagy angolul kiküldetési nyilatkozatot küldjön elektronikus formában az illetékes nemzeti hatóságoknak, kizárólag az alábbi információkkal:
 - i. a közúti fuvarozó neve;
 - 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 és személyazonossága;
 - iv. a kiküldetés várható időtartama, kezdetének és végének tervezett dátuma;
 - v. a kiküldetéshez használt járművek rendszáma;
 - vi. a szállítási szolgáltatás típusa, azaz áruszállítás, személyszállítás, nemzetközi szállítás, kabotázsművelet;
 - b) a járművezető kötelezése arra, hogy tartsa magánál és közúti ellenőrzésnél kérésre papíralapon vagy elektronikus formában mutassa be 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;
 - c) a járművezető kötelezése arra, hogy tartsa magánál és közúti ellenőrzésnél kérésre mutassa be a menetíró készülékben rögzített adatokat, és különösen azon tagállamok országkódját, amelyekben a járművezető a nemzetközi közúti szállítási műveletek vagy kabotázsműveletek végzésekor tartózkodott;
 - 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 irányelv²⁰ 3. cikke értelmében azzal egyenértékű dokumentum egy, a fogadó tagállam valamely hivatalos nyelvére vagy angolra lefordított példányát;
 - e) a járművezető kötelezése arra, hogy közúti ellenőrzésnél kérésre mutassa be papíralapon vagy elektronikus formában a megelőző két hónapra szóló fizetési

²⁰ 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.).

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;

- f) a közúti fuvarozó kötelezése arra, hogy a kiküldetés időtartamának végét követően a fogadó tagállam hatóságainak megkeresésére észszerű határidőn belül papíralapon vagy elektronikus formában nyújtsa be a b), a c) és az e) pontban említett dokumentumok példányait.
- (5) A (4) bekezdés a) pontja alkalmazásában a közúti fuvarozó legfeljebb hat hónap időtartamra szóló kiküldetési nyilatkozatot küldhet el.

3. cikk

- (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.
- (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.
- (3) Adott esetben az (1) és a (2) bekezdésben említett dokumentumokhoz mellékelni kell a vonatkozó javaslatokat.

4. cikk

- (1) A tagállamok legkésőbb [...]ig [Az átültetésre rendelkezésre álló időkeret a lehető legrövidebb lesz, és főszabályként nem haladja meg a két évet] 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.

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 Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*