



Brüsszel, 2020. január 23.  
(OR. en)

---

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

---

5424/20  
ADD 3

TRANS 25  
SOC 29  
EMPL 21  
MI 11  
COMPET 13  
CODEC 37

## FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

---

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész)/a Tanács
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 rendeletnek és az 1072/2009/EK rendeletnek az 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, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékekkel 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 – Politikai megállapodás

---

Ez a kiegészítés a 2006/22/EK irányelv módosításáról és a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó lex specialis létrehozásáról szóló javaslatra vonatkozik.

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) módosításáról

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 tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

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

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

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Annak érdekében, hogy a közúti szállítási ágazat biztonságosan, hatékonyan és társadalmilag felelős módon működhessen, egyrésztől szociális védelemben kell részesíteni a járművezetőket, és számukra megfelelő munkakörülményeket kell biztosítani, másrésztől pedig megfelelő üzleti környezetet és tisztességes versenyfeltételeket kell biztosítani a fuvarozók számára.

---

<sup>1</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>2</sup> HL C [...], [...], [...] o.

Tekintettel a közúti szállítási ágazatban tevékeny munkaerő nagy fokú mobilitására, ágazatspecifikus szabályokra van szükség ahhoz, hogy egyensúlyt lehessen teremteni a fuvarozóknak a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadsága, az áruk szabad mozgása és a járművezetők számára biztosítandó megfelelő munkakörülmények és szociális védelem között.

- (2) A közúti szállítási szolgáltatások rendkívül mobil jellege miatt különös figyelmet kell fordítani annak biztosítására, hogy a járművezetők élhessenek az őket megillető jogokkal, a többségükben kis- és középvállalkozásként működő fuvarozók pedig ne szembesüljenek olyan aránytalan adminisztratív akadályokkal vagy diszkriminatív ellenőrzésekkel, amelyek indokolatlanul korlátozzák a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadságukat.
- (3) Ugyanezen okból a közúti szállításra alkalmazott minden nemzeti szabálynak arányosnak és indokoltnak kell lennie, figyelemmel arra, hogy a járművezetők számára megfelelő szociális és munkakörülményeket kell biztosítani, továbbá elő kell segíteni, hogy a belföldi és a külföldi fuvarozók tisztességes versenyfeltételek mellett gyakorolhassák a közúti szállítási szolgáltatások nyújtásához fűződő szabadságukat.
- (4) Ahhoz, hogy a belső piac zavartalanul működhessen, rendkívül fontos az egyensúly: egyrészt javítani kell a járművezetők szociális és munkafeltételeit, másrészt pedig elő kell segíteni, hogy a bel- és külföldi fuvarozók tisztességes verseny keretében gyakorolhassák a közúti szállítási szolgáltatások nyújtásához fűződő szabadságukat.
- (5) A közúti szállításra vonatkozó jelenlegi uniós szociális jogszabályok hatékonyságának és eredményességének értékelése során sikerült azonosítani a meglévő rendelkezések és végrehajtásuk egyes hiányosságait, például a postafiókék vonatkozásában. Ezenkívül nyilvánvalóvá vált, hogy a szabályok értelmezése, alkalmazása és végrehajtása terén több eltérés is mutatkozik a tagállamok között, ami súlyos adminisztratív terhet ró a járművezetőkre és a fuvarozókra egyaránt. Ez jogbizonytalansághoz vezet, ami káros az ágazaton belüli szociális, munka- és versenyfeltételekre.

- (6) A 96/71/EK<sup>3</sup> és a 2014/67/EU<sup>4</sup> európai parlamenti és tanácsi irányelvek helyes alkalmazásának biztosítása érdekében szigorítani kell a járművezetők kiküldetésével kapcsolatos csalások felszámolására irányuló uniós szintű ellenőrzést és meg kell erősíteni az ezt célzó együttműködést.
- (7) A munkaidőre és a pihenőidőre vonatkozó rendelkezések megfelelő, hatékony és következetes érvényesítése döntően fontos a közúti közlekedésbiztonság javítása, a járművezetők munkafeltételeinek védelme, valamint a meg nem felelésből eredő versenytorzulás megelőzése szempontjából. Ezért a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>5</sup> megállapított egységes végrehajtási követelményeket kívánatos kiterjeszteni a 2002/15/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>6</sup> a munkaidőre vonatkozóan meghatározott rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzésére.
- (8) Tekintettel a 2002/15/EK irányelv munkaidőre vonatkozó szabályainak való megfelelés ellenőrzéséhez szükséges adatsorokra, a közúti ellenőrzések mértéke a kellően hosszú időszakokat lefedő alaptechnológia kifejlesztésétől és bevezetésétől függ. A közúti ellenőrzéseknek azokra a szempontokra kell korlátozódniuk, amelyek már ellenőrizhetők a menetíró készülék és a kapcsolódó fedélzeti berendezések használatával, míg az átfogó ellenőrzésekre csak a telephelyeken kerülhet sor.

---

**3** 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.).

**4** 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.).

**5** Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

**6** 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.).

- (9) A közúti ellenőrzéseket hatékonyan és gyorsan kell elvégezni annak érdekében, hogy az ellenőrzések a lehető legrövidebb időn belül és a járművezető számára a lehető legkevesebb késedelmet okozva lezáruljanak, és egyértelműen különbséget kell tenni a fuvarozók és a járművezetők kötelezettségei között.
- (10) A tagállamok végrehajtó hatóságai közötti együttműködést összehangolt ellenőrzések révén még inkább elő kell mozdítani, és a tagállamoknak törekedniük kell arra, hogy a telephelyeken is ilyen ellenőrzéseket végezzenek. Az Európai Munkaügyi Hatóság – amelynek tevékenységi köre az (EU) 2019/1149 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>7</sup> 1. cikkének (4) bekezdése értelmében kiterjed a 2006/22/EK irányelvre – fontos szerepet tölthetne be azáltal, hogy segíti a tagállamokat ezen összehangolt ellenőrzések elvégzésében. Az Európai Munkaügyi Hatóság hasonlóképpen támogathatná az oktatási és képzési erőfeszítéseket is.
- (11) A közúti szállítás területére vonatkozó szociális szabályok végrehajtása tekintetében bebizonyosodott, hogy a tagállamok közötti igazgatási együttműködés nem elégséges, ami nehezebbé, alacsony hatékonyságúvá és következtelenné teszi a határon átnyúló végrehajtást. Ebből következően meg kell határozni a hatékony kommunikáció és a kölcsönös segítségnyújtás kereteit, beleértve a jogsértésekre vonatkozó adat- és a bevált gyakorlatokkal kapcsolatos információcserét is.
- (12) A hatékony igazgatási együttműködés és a hatékony információcsere elősegítése érdekében az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>8</sup> 16. cikkének (5) bekezdése előírja a tagállamok számára, hogy a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartásának rendszerén keresztül kapcsolják össze nemzeti elektronikus nyilvántartásaikat. E rendszeren belül ki kell bővíteni a közúti ellenőrzések során hozzáférhető információk körét.

---

**7** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1149 rendelete (2019. június 20.) az Európai Munkaügyi Hatóság létrehozásáról, a 883/2004/EK, a 492/2011/EU és az (EU) 2016/589 rendelet módosításáról, valamint az (EU) 2016/344 határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 186., 2019.7.11., 21. o.).

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

- (13) A tagállamok közötti kommunikáció előmozdítása és javítása, a közlekedési ágazatban a szociális szabályok egységesebb alkalmazásának biztosítása, valamint annak elősegítése érdekében, hogy a közúti fuvarozók a járművezetők kiküldetése tekintetében megfeleljenek az adminisztratív követelményeknek, a Bizottságnak ki kell dolgoznia az 1024/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>9</sup> létrehozott belső piaci információs rendszer (IMI) egy vagy több új modulját. Fontos, hogy az IMI lehetővé tegye a kiküldetési nyilatkozatok érvényességének ellenőrzését a közúti ellenőrzések során.
- (14) A tagállamok közötti hatékony igazgatási együttműködés és kölcsönös segítségnyújtás keretében folytatott információcserének meg kell felelnie az (EU) 2016/679<sup>10</sup> és az (EU) 2018/1725<sup>11</sup> európai parlamenti és tanácsi rendeletben a személyes adatok védelmére vonatkozóan meghatározott szabályoknak. A belső piaci információs rendszer révén folytatott információcserének meg kell felelnie az 1024/2012/EU rendeletben foglalt rendelkezéseknek is.
- (15) Az ezen irányelvben meghatározott kiküldetési szabályoknak való megfelelés ellenőrzésének megkönnyítése érdekében a közúti fuvarozóknak kiküldetési nyilatkozatot kell benyújtaniuk a kiküldetés helye szerinti tagállam illetékes hatóságaihoz.
- (16) A fuvarozók adminisztratív terheinek csökkentése érdekében egyszerűsíteni kell a kiküldetési nyilatkozatok küldésének és frissítésének folyamatát. A Bizottságnak e célból többnyelvű nyilvános felületet kell kialakítania, amelyhez a fuvarozók hozzáférhetnek, és amelyen keresztül a kiküldetéssel kapcsolatos információkat és szükség esetén egyéb releváns dokumentumokat nyújtanak be és frissítenek az IMI-n keresztül.

---

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1024/2012/EU rendelete (2012. október 25.) a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről és a 2008/49/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (az IMI-rendelet) (HL L 316., 2012.11.14., 1. o.).

<sup>10</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

<sup>11</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

- (17) 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 fuvarozókra irányuló ellenőrzések célzottabbá tételét, a fuvarozási vállalkozások kockázatértékelésekor alkalmazandó egységes képlet pedig az ellenőrzésekkor igazságosabb bánásmódot eredményezne a fuvarozókkal szemben.
- (18) A tisztességes verseny érdekében, valamint hogy egyenlő versenyfeltételeket lehessen biztosítani a munkavállalók és a vállalkozások számára, előrehaladást kell elérni az intelligens végrehajtás terén, és minden lehetséges támogatást meg kell adni a kockázatértékelő rendszerek teljes körű bevezetéséhez és alkalmazásához.
- (19) A 2006/22/EK irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. A Bizottságnak garantálnia kell a vállalkozásokkal szembeni egyenlő bánásmódot, amikor a vállalkozások kockázatértékeléséhez használatos egységes képlet kidolgozásához figyelembe veszi az ebben az irányelvben meghatározott kritériumokat. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>12</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (20) A rendkívül mobil közúti szállítási ágazat tekintetében nehéz volt alkalmazni azokat a szabályokat, amelyeket a munkavállalók kiküldetésére vonatkozóan a 96/71/EK irányelv, az adminisztratív követelményekre vonatkozóan pedig a 2014/67/EU irányelv határoz meg. A közúti szállítási ágazat munkavállalóinak kiküldetésére vonatkozó rendelkezések alkalmazásához és végrehajtásához kapcsolódó összehangolatlan nemzeti intézkedések jogbizonytalanságot okoztak és magas adminisztratív terheket róttak a nem honos uniós piaci szereplőkre. Ez indokolatlanul korlátozza a határon átnyúló közúti szállítási szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabadságot, és mellékhatásként kedvezőtlen hatást gyakorol a munkahelyteremtésre és a fuvarozási vállalkozások versenyképességére. Össze kell hangolni az adminisztratív követelményeket és az ellenőrzési intézkedéseket, hogy a fuvarozókat ne akadályozzák szükségtelen késedelmek.

---

<sup>12</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (21) A kiküldetésre vonatkozó bizonyos különös szabályok címzettjei a fuvarozási vállalkozások, amelyeknek ebbéli minőségükben viselniük kell az általuk elkövetett jogsértések következményeit. Ugyanakkor annak érdekében, hogy megelőzzék a közúti áru fuvarozóktól fuvarozási szolgáltatásokat megrendelő vállalkozások általi visszaéléseket, a tagállamoknak világos és kiszámítható szankciós szabályokat kell megállapítaniuk azokra a feladókra, szállítókra, szállítmányozókra, vállalkozókra és alvállalkozókra is, amelyek tudták, vagy amelyeknek a körülményeket figyelembe véve tudniuk kellett, hogy az általuk megrendelt fuvarozási szolgáltatások sértik a kiküldetésre vonatkozó különös szabályokat.
- (22) A 96/71/EK irányelv módosításáról szóló 2016. március 8-i javaslatában<sup>13</sup> a Bizottság elismerte, hogy az irányelv végrehajtása sajátos jogi kérdéseket és nehézségeket vet fel a rendkívül mobil közúti szállítási ágazatban, és jelezte, hogy a kérdéseket leginkább a közúti szállítási területre vonatkozó ágazatspecifikus jogalkotás tudná rendezni.
- (23) A 96/71/EK irányelv közúti szállítási ágazatban történő eredményes és arányos végrehajtásához olyan ágazatspecifikus szabályokat kell alkotni, amelyek figyelembe veszik a közúti szállítási ágazatban dolgozó munkaerő rendkívül mobil jellegéből fakadó sajátosságokat, valamint egyensúlyt teremtenek a járművezetők szociális védelme és a fuvarozóknak a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadsága között. A 96/71/EK irányelvben a munkavállalók kiküldetésére előírt rendelkezések, valamint a 2014/67/EU irányelvben az e rendelkezések végrehajtása tekintetében előírt rendelkezések alkalmazandók a közúti szállítási ágazatra, és az említett rendelkezésekre az ezen irányelvben meghatározott különös szabályokat kell alkalmazni.
- (24) A közlekedési ágazat mobil jellegére tekintettel a járművezetőket általában nem küldik ki hosszú időre szolgáltatási szerződés keretében egy másik tagállamba, ahogyan az más ágazatokban néha előfordul. Ezért egyértelműen tisztázni kell, hogy a 96/71/EK irányelvben foglalt, a hosszú távú kiküldetésre vonatkozó szabályok milyen körülmények között nem alkalmazandók a járművezetőkre.
- (25) E kiegyensúlyozott kritériumoknak a nyújtott szolgáltatás és a járművezető, illetve a fogadó tagállam területe közötti elegendő kapcsolat fogalmán kell alapulniuk. A szabályok betartásának megkönnyítése érdekében a fogadó tagállam területével való kapcsolat mértéke alapján különbséget kell tenni a szállítási műveletek különböző típusai között.

---

<sup>13</sup> COM(2016)128.



- (26) Egyértelművé kell tenni azt, hogy a valamely tagállam területén áthaladó nemzetközi árutovábbítási műveletek nem minősülnek kiküldetési helyzetnek. Ezekre a műveletekre az jellemző, hogy a járművezető a tagállamon áru berakodása vagy kirakodása, illetve utasok felvétele vagy leszállítása nélkül halad át, és emiatt nincs érdemi kapcsolat a járművezető tevékenysége és azon tagállam között, amelyen áthalad. A járművezető valamely tagállamban való tartózkodásának tranzitként való minősítését tehát nem befolyásolják például higiéniai okokkal összefüggő megállások.
- (27) Amennyiben egy járművezető a vállalkozás székhelye szerinti tagállamból kiindulva egy másik tagállam vagy harmadik ország vagy a székhely szerinti tagállam területére irányuló kétoldalú szállítási műveletet hajt végre, akkor szolgáltatásának jellege szorosan kapcsolódik a székhely szerinti tagállamhoz. Egy járművezető több kétoldalú szállítási műveletet is végezhet egyetlen út alkalmával. Aránytalanul korlátozná a határokon átnyúló közúti szállítási szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabadságot, ha az említett kétoldalú műveletekre is alkalmazni kellene a kiküldetési szabályokat és így a fogadó tagállamban biztosított foglalkoztatási feltételeket.
- (28) Ezzel szemben a fogadó tagállam területével fennálló elegendő mértékű kapcsolatról beszélhetünk akkor, ha a járművezető más művelet típusokat – különösen kabotázsműveleteket vagy nem kétoldalú nemzetközi szállítási műveleteket – is végrehajt a szóban forgó tagállamban. Ez az elegendő kapcsolat az 1072/2009/EK<sup>14</sup> és az 1073/2009/EK<sup>15</sup> európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti kabotázsműveletek esetében fennáll, mivel a szállítási művelet egésze valamely fogadó tagállamban valósul meg, így a szolgáltatás szorosan kapcsolódik a fogadó tagállam területéhez. A nem kétoldalú nemzetközi szállítási műveletek során a járművezető jellemzően a kiküldő vállalkozás székhelye szerinti tagállamon kívüli nemzetközi fuvarozási tevékenységben vesz részt. Ennélfogva a nyújtott szolgáltatások inkább az érintett fogadó tagállamhoz és nem a székhely szerinti tagállamhoz kapcsolódnak. Ezekben az esetekben ágazatspecifikus szabályokra csak az adminisztratív követelmények és az ellenőrzési intézkedések tekintetében van szükség.

---

<sup>14</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

<sup>15</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

- (29) Ha a járművezető kombinált szállítási műveletben vesz részt, az elő- vagy utófuvarozás során nyújtott szolgáltatás jellege szorosan kapcsolódik a székhely szerinti tagállamhoz, ha maga a közúti szakasz kétoldalú szállítási műveletnek minősül. Ezzel szemben a fogadó tagállam területével fennálló elegendő mértékű kapcsolat áll fenn akkor, ha a közúti szakaszon végzett szállítási műveletre a fogadó tagállamban, illetve nem kétoldalú nemzetközi szállítási műveletként kerül sor, és így a kiküldetési szabályokat ebben az esetben alkalmazni kell.
- (30) A fuvarozási vállalkozásoknak jogbiztonságra van szükségük az általuk betartandó szabályokat és követelményeket illetően. E szabályoknak és követelményeknek világosaknak, érthetőnek és a fuvarozási vállalkozások számára könnyen hozzáférhetőnek kell lenniük, továbbá lehetővé kell tenniük a hatékony ellenőrzéseket. Fontos, hogy az új szabályokkal ne jöjjenek létre szükségtelen adminisztratív terhek, és azokban kellőképpen megjelenjenek a kkv-k érdekei.
- (31) A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nemzeti jogban, szabályokban vagy közigazgatási rendelkezésekben, illetve az adott tagállamban általánosan alkalmazandóvá nyilvánított vagy a 96/71/EK irányelv 3. cikkének (1) és (8) bekezdésével összhangban egyéb módon alkalmazandó kollektív megállapodásokban vagy választottbírói határozatokban meghatározott, a 96/71/EK irányelv 3. cikkében említett, munkaviszonyra vonatkozó szabályok a 2014/67/EU irányelvvel összhangban hozzáférhető és átlátható módon elérhető legyenek a más tagállamban székhellyel rendelkező fuvarozási vállalkozások és a kiküldött járművezetők számára is. A vonatkozó információknak ki kell terjedniük különösen a díjazásnak az említett jogi eszközökben kötelezőként előírt elemeire. Az említett irányelvvel összhangban törekedni kell a szociális partnerek bevonására.
- (32) Az unióbeli fuvarozók számára egyre komolyabb versenytársat jelentenek az Unión kívül székhellyel rendelkező fuvarozók. Ezért rendkívül fontos gondoskodni arról, hogy az uniós vállalkozásokat ne érje hátrányos megkülönböztetés. A 96/71/EK irányelv 1. cikkének (4) bekezdése szerint a nem tagállamban letelepedett vállalkozások nem részesülhetnek kedvezőbb bánásmódban, mint a tagállamban letelepedett vállalkozások. Ezt az elvet az ezen irányelvben a kiküldetésre vonatkozóan előírt különös szabályok tekintetében is alkalmazni kell. Az elvet különösen akkor kell alkalmazni, ha harmadik országbeli vállalkozások az uniós piacra való bejutást biztosító két- vagy többoldalú megállapodások alapján végeznek szállítási műveleteket.

- (33) A Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (ECMT) többoldalú kvótarendszere az egyik legfontosabb olyan eszköz, amely az EU-n kívüli fuvarozók uniós piacra jutását és az uniós fuvarozók EU-n kívüli piacra jutását szabályozza. Az ECMT-ben részes egyes országokhoz rendelt engedélyek számáról évente döntenek. Annak érdekében, hogy az uniós vállalkozásokat ne érje hátrányos megkülönböztetés, a tagállamoknak akkor is eleget kell tenniük az e tekintetben fennálló kötelezettségüknek, ha az ECMT-n belül megállapodnak az uniós piacra való bejutás feltételeiről.
- (34) A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (AETR) megtárgyalása és megkötése az Unió kizárólagos külső hatáskörébe tartozik. Az Uniónak az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>16</sup> 2. cikkének (3) bekezdésével összhangban össze kell hangolnia a nemzeti és uniós szociális szabályok harmadik országbeli piaci szereplők általi betartásának ellenőrzésére használható ellenőrzési mechanizmusokat az uniós piaci szereplőkre alkalmazandó mechanizmusokkal.
- (35) A munkavállalók kiküldetésére vonatkozó ágazatspecifikus szabályok hatékonyabb és eredményesebb érvényesítése és a nem honos fuvarozókat sújtó aránytalan adminisztratív terhek elkerülése érdekében a közúti szállítási ágazatban – a digitális menetíró készülékhez hasonló ellenőrzési eszközök előnyeit teljes körűen kihasználva – egyedi adminisztratív és ellenőrzési követelményeket kell meghatározni. Az ebben az irányelvben és a 96/71/EK irányelvben foglalt kötelezettségeknek való megfelelés ellenőrzése, valamint ezzel párhuzamosan e feladat összetettségének enyhítése érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a kizárólag az ebben az irányelvben meghatározott, a közúti szállítási ágazathoz igazított adminisztratív követelményeket írják elő a közúti fuvarozók számára.
- (36) A járművezetőkre háruló adminisztratív és dokumentációs tehernek arányosnak kell lennie. Ezért míg bizonyos dokumentumoknak a járműben rendelkezésre kell állniuk közúti ellenőrzés céljából, más dokumentumokat a közúti fuvarozóknak a belső piaci információs rendszer (IMI) nyilvános felületén, és szükség esetén a fuvarozó székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságán keresztül kell rendelkezésre bocsátaniuk. Az illetékes hatóságoknak a tagállamok közötti kölcsönös segítségnyújtás keretében kell eljárniuk, amelyet a 2014/67/EU irányelv határoz meg.

---

<sup>16</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

- (37) Tekintettel arra, hogy néhány tagállamban a szociális partnerek döntő szerepet töltenek be a közúti szállítási ágazatra vonatkozó szociális jogszabályok végrehajtásában, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy – a kiküldetésre vonatkozó szabályoknak való megfelelés ellenőrzésének kizárólagos céljából, az (EU) 2016/679 rendelet tiszteletben tartása mellett – a nemzeti szociális partnerek rendelkezésére bocsássák a releváns, IMI-n keresztül megosztott információkat. Az említett releváns információkat az IMI-n kívül kell a szociális partnerek rendelkezésére bocsátani.
- (38) Annak érdekében, hogy a legjobb gyakorlat terén tapasztaltak fényében ki lehessen igazítani ezen irányelv mellékleteit, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el e mellékletek módosítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak<sup>17</sup> megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (39) A Bizottságnak értékelnie kell a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályok alkalmazásának és érvényesítésének a közúti szállítási ágazatra gyakorolt hatását, és az értékelés eredményeiről jelentést kell benyújtania a Parlamentnek és a Tanácsnak, és a jelentéshez adott esetben jogalkotási javaslatot is csatolnia kell.
- (40) Ez az irányelv [a hatálybalépés időpontjától számított 18 hónap]-tól alkalmazandó. Ennek az időpontnak meg kell egyeznie azzal az időponttal, amelytől kezdődően az (EU) 2018/957 irányelvet a 3. cikkének (3) bekezdésével összhangban alkalmazni kell a közúti szállítási ágazatra.
- (41) A 2006/22/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

---

<sup>17</sup> HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

*1. cikk*

*A járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok*

- (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) Ezek a különös szabályok a valamely tagállamban székhellyel rendelkező olyan vállalkozások által foglalkoztatott járművezetőkre alkalmazandók, amelyek megteszik a 96/71/EK irányelv 1. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett transznacionális intézkedések egyikét.
- (3) A 96/71/EK irányelv 3. cikke (1a) bekezdésének alkalmazásában a kiküldetést befejezettnek kell tekinteni, amikor a járművezető egy nemzetközi áru- vagy személyszállítás végrehajtása során elhagyja a fogadó tagállamot, az adott kiküldetési időszak pedig nem vonható össze az ugyanazon járművezetőnek vagy az általa helyettesített más járművezetőnek az ilyen nemzetközi műveletek keretében eltöltött korábbi kiküldetési időszakaival.
- (4) A kétoldalú szállítási műveleteket végrehajtó járművezetők nem tekinthetők a 96/71/EK irányelv értelmében kiküldetésben lévő munkavállalónak.

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

- (5) Attól az időponttól kezdve, amelytől a járművezetőknek a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>18</sup> 34. cikkének (7) bekezdésében előírtaknak megfelelően manuálisan kell rögzíteniük a határátlépésekre vonatkozó adatokat, a tagállamok a (4) bekezdésben az áruszállítás tekintetében meghatározott mentességet akkor is alkalmazzák, ha a kétoldalú szállítási műveletet végrehajtó járművezető emellett egy be-, illetve kirakodási tevékenységet is elvégez azokban a tagállamokban vagy harmadik országokban, amelyeken áthalad, feltéve hogy a járművezető nem egyazon tagállamban rakodja be és ki az árut.

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

Ez a mentesség csak addig az időpontig alkalmazandó, amíg az első alkalommal tagállami nyilvántartásba vett járműveket a 165/2014/EU rendelet 8. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében meghatározottak szerint fel nem szerelik az említett rendelet 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdésében említett, a határátlépés és a további tevékenységek rögzítésére vonatkozó előírásoknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel. Ezen időponttól kezdve az e bekezdésben említett mentesség kizárólag azokra a járművezetőkre vonatkozik, akik az említett rendelet 8., 9. és 10. cikkében előírtak szerinti intelligens menetíró készülékkel felszerelt járművet vezetnek.

- (6) Ezen irányelv alkalmazásában az 1073/2009/EK rendeletben meghatározott különjáratokkal vagy menetrend szerinti járatokkal történő nemzetközi személyszállításban kétoldalú szállítási műveletnek tekintendő, ha a járművezető:
- a székhely szerinti tagállamban vesz fel utasokat, és egy másik tagállamban vagy egy harmadik országban teszi le őket, vagy
  - egy tagállamban vagy egy harmadik országban vesz fel utasokat, és a székhely szerinti tagállamban teszi le őket, vagy

---

**18** 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.).

- a székhely szerinti tagállamban vesz fel utasokat, és ott is teszi le őket, miután az 1073/2009/EK rendelet szerinti helyi kirándulást tettek egy másik tagállamban vagy egy harmadik országban.

(7) Attól az időponttól kezdve, amelytől a járművezetőknek a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 34. cikkének (7) bekezdésében előírtaknak megfelelően manuálisan kell rögzíteniük a határátlépésekre vonatkozó adatokat, a tagállamok a (6) bekezdésben a személyszállítás tekintetében meghatározott mentességet akkor is alkalmazzák, ha a kétoldalú szállítási műveletet végrehajtó járművezető emellett:

- egyszer utasokat vesz fel, és/vagy
- egyszer utasokat tesz le azon tagállamokban vagy harmadik országokban, amelyeken áthalad, amennyiben a járművezető nem kínál személyszállítási szolgáltatásokat az útja során érintett tagállamban található két helyszín között. Ugyanez alkalmazandó a visszaútra.

Ez a mentesség csak addig az időpontig alkalmazandó, amíg az első alkalommal tagállami nyilvántartásba vett járműveket a 165/2014/EU rendelet 8. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében meghatározottak szerint fel nem szerelik az említett rendelet 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdésében említett, a határátlépés és a további tevékenységek rögzítésére vonatkozó előírásoknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel. Ezen időponttól kezdve az e bekezdésben említett mentesség kizárólag azokra a járművezetőkre vonatkozik, akik az említett rendelet 8., 9. és 10. cikkében előírtak szerinti intelligens menetíró készülékkel felszerelt járművet vezetnek.

- (8) Az 1072/2009/EK és az 1073/2009/EK rendeletben meghatározott kabotázst végző járművezető a 96/71/EK irányelv értelmében kiküldött munkavállalónak minősül.
- (9) A 96/71/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése ellenére a járművezető nem minősül egy tagállam területére kiküldött munkavállalónak, ha a tagállam területén áru be- vagy kirakodása, illetve utasok felvétele vagy leszállítása nélkül halad át.

- (10) Amennyiben a járművezető a 92/106/EGK tanácsi irányelvben<sup>19</sup> meghatározott kombinált fuvarozási művelet részeként közúton történő elő- vagy utófuvarozást végez, a járművezető nem tekinthető a 96/71/EK irányelv értelmében vett kiküldött munkavállalónak, ha a szóban forgó közúti szakasz maga is a (4) bekezdésben meghatározott kétoldalú szállítási műveletekből áll.
- (11) A tagállamok biztosítják, hogy a törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezésekben, illetve az adott tagállamban általánosan alkalmazandóvá nyilvánított vagy a 96/71/EK irányelv 3. cikkének (1) és (8) bekezdésével összhangban egyéb módon alkalmazandó kollektív megállapodásokban vagy választottbírói határozatokban meghatározott, a 96/71/EK irányelv 3. cikkében említett, munkaviszonyra vonatkozó szabályok a 2014/67/EU irányelvvvel összhangban hozzáférhető és átlátható módon a más tagállamban székhellyel rendelkező szolgáltatók és a kiküldött járművezetők számára is elérhetőek legyenek. Releváns információk közé tartoznak mindenekelőtt a díjazásnak az említett eszközök – többek között adott esetben az érintett földrajzi területen működő hasonló vállalkozások számára általánosan alkalmazandó kollektív megállapodások – által kötelezővé nyilvánított egyes tételei.
- (12) A harmadik országokban székhellyel rendelkező fuvarozási vállalkozások nem részesülhetnek kedvezőbb bánásmódban, mint a tagállamokban székhellyel rendelkező vállalkozások, beleértve azt az esetet is, ha az uniós piachoz vagy annak részeihez hozzáférést biztosító két- vagy többoldalú megállapodás keretében nyújtanak fuvarozási műveletet.
- (13) A 2014/67/EU irányelv 9. cikkének (1) és (2) bekezdésétől eltérve a tagállamok csak az alábbi adminisztratív követelményeket és ellenőrzési intézkedéseket írhatják elő a járművezetők kiküldetésével kapcsolatban:

---

**19** A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).



- a) egy másik tagállamban székhellyel rendelkező közúti fuvarozó kötelezése arra, hogy legkésőbb a kiküldetés kezdetekor az 1024/2012/EU rendelet által létrehozott belső piaci információs rendszerhez (IMI) kapcsolódó nyilvános felületen elérhető többnyelvű formanyomtatvány útján kiküldetési nyilatkozatot nyújtson be a járművezető kiküldetésének helye szerinti tagállam illetékes nemzeti hatóságainak. A kiküldetési nyilatkozatnak az alábbi információkat kell tartalmaznia:
- i. a közúti fuvarozó azonosítása, legalább – amennyiben rendelkezésre áll – a közösségi engedély számával;
  - ii. a székhely szerinti tagállamban lévő szakmai irányító vagy más kapcsolattartó(k) elérhetőségei, akik a szolgáltatásnyújtás helye szerinti fogadó tagállam illetékes hatóságaival egyeztetnek, valamint a dokumentumokat és értesítéseket elküldik és fogadják;
  - iii. a kiküldött járművezetőre vonatkozó következő információk: a járművezető személyazonossága, tartózkodási helyének címe és vezetői engedélyének száma;
  - iv. a járművezető munkaszerződésének kezdőnapja és a munkaszerződésre alkalmazandó jog;
  - v. a kiküldetés tervezett kezdő és végdátuma;
  - vi. a gépjárművek rendszáma;
  - vii. a szállítási szolgáltatás típusa, azaz áru fuvarozás, személyszállítás, nemzetközi fuvarozás, kobotázsművelet;
- b) a közúti fuvarozó kötelezése arra, hogy az alábbiakat nyomtatott vagy elektronikus formában a járművezető rendelkezésére bocsássa, illetve a járművezető kötelezése arra, hogy azokat magánál tartsa és közúti ellenőrzés során kérésre bemutassa:
- i. az IMI-n keresztül benyújtott kiküldetési nyilatkozat egy példánya;

- ii. bizonyíték a fogadó tagállamban végzett szállítási művelet(ek)re, például elektronikus fuvarlevél (e-CMR) vagy az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8. cikke szerinti bizonyíték;
  - iii. a menetíró készülékben rögzített adatok, és különösen azon tagállamok országkódja, amelyekben a járművezető a nemzetközi közúti szállítási műveletek vagy kobotázműveletek végzésekor tartózkodott, a nyilvántartásba vételre és a nyilvántartás vezetésére vonatkozó, az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletben foglalt követelményeknek megfelelően;
- c) a közúti fuvarozó kötelezése arra, hogy a kiküldetés időtartamának végét követően, a kiküldetés helye szerinti tagállam illetékes hatóságainak közvetlen megkeresésére az IMI nyilvános felületén nyújtsa be a b) pont ii. és iii. alpontjában említett dokumentumok másodpéldányait, valamint a kiküldött járművezetőnek a kiküldetés időtartamára vonatkozó díjazásával kapcsolatos dokumentumokat, a munkaszerződést vagy a 91/533/EGK tanácsi irányelv<sup>20</sup> 3. cikke értelmében azzal egyenértékű okiratot, a járművezető munkájára vonatkozó munkaidő-nyilvántartó lapokat és a kifizetést igazoló dokumentumokat.

A fuvarozónak a dokumentumokat az IMI nyilvános felületén, a megkeresést követő 8 héten belül be kell nyújtania. Ha a fuvarozó a kért dokumentumokat nem nyújtja be a meghatározott határidőn belül, a kiküldetés helye szerinti tagállam illetékes hatóságai a 2014/67/EU irányelv 6. és 7. cikkével összhangban az IMI-n keresztül segítséget kérhetnek a székhely szerinti tagállam illetékes hatóságaitól. Ilyen kölcsönös segítségnyújtásra irányuló megkeresések esetén a székhely szerinti tagállam illetékes hatóságai számára hozzáférést kell biztosítani a kiküldetési nyilatkozathoz és a fuvarozó által az IMI nyilvános felületén benyújtott más releváns információkhoz.

---

<sup>20</sup> A Tanács 91/533/EGK irányelve (1991. október 14.) a munkaadónak a munkavállalóval szembeni, a szerződés, illetve a munkaviszony feltételeire vonatkozó tájékoztatási kötelezettségéről (HL L 288., 1991.10.18., 32. o.).

A fuvarozó székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságainak biztosítaniuk kell, hogy a kiküldetés helye szerinti tagállam illetékes hatóságai a kért dokumentumokat a megkeresés napjától számított 25 munkanapon belül megkapják az IMI-n keresztül.

Annak érdekében, hogy a járművezetők a (4)–(7) bekezdésben foglaltak szerint ne minősüljenek kiküldött munkavállalónak, a tagállamok ellenőrzési intézkedésként csak arra kötelezhetik a járművezetőt, hogy tartsa magánál és közúti ellenőrzésnél kérésre mutassa be papíralapon vagy elektronikus formában az adott nemzetközi fuvarozási művelet(ek) bizonyítékát, például az elektronikus fuvarlevelet (e-CMR) vagy az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8. cikke szerinti bizonyítékot, valamint a b) pont iii. alpontjában említett, a menetíró készülékben rögzített adatokat.

- (14) Ellenőrzés céljából a fuvarozó köteles az IMI nyilvános felületén naprakészen tartani a (13) bekezdés a) pontjában említett kiküldetési nyilatkozatokat.
- (15) A nyilatkozatokban szereplő adatokat ellenőrzés céljából 24 hónapig kell tárolni az IMI adattárában.

A tagállam lehetővé teheti az illetékes hatóság számára, hogy a nemzeti joggal és gyakorlattal összhangban, az IMI-n kívül olyan mértékben a nemzeti szociális partnerek rendelkezésére bocsássa az IMI-ben megtalálható releváns információkat, amely a kiküldetési szabályoknak való megfelelés ellenőrzésének céljára szükséges, feltéve, hogy az adott információ:

- az érintett tagállam területére történő kiküldetéssel kapcsolatos,
- kizárólag a kiküldetésre vonatkozó szabályok foganatosítása céljából kerül felhasználásra, és
- az adatkezelés összhangban áll az (EU) 2016/679 rendelettel.

- (16) A Bizottság [HL: 6 hónappal e módosító irányelv hatálybalépését követően] ...-ig végrehajtási jogi aktusban meghatározza az IMI nyilvános felületének funkcióit. Ezt a végrehajtási jogi aktust a 4. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (17) A tagállamoknak az ellenőrzési intézkedések végrehajtása során el kell kerülniük a kiküldetés időtartamát és időpontját esetlegesen befolyásoló felesleges késedelmeket.
- (18) A tagállamok illetékes hatóságainak a 2014/67/EU irányelvben és az 1071/2009/EK rendeletben megállapított feltételekkel összhangban szorosan együtt kell működniük és kölcsönösen segítséget kell nyújtaniuk egymásnak, továbbá egymás rendelkezésére kell bocsátaniuk valamennyi releváns információt.

## *2. cikk*

### *A 2006/22/EK irányelv módosítása*

A 2006/22/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. a cím helyébe a következő szöveg lép:

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

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

„1. cikk

„Ez az irányelv megállapítja az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet\*, valamint a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi 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 keretében 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 mintáját kell ellenőrizni minden évben. A 2002/15/EK irányelv végrehajtására irányuló közúti ellenőrzéseknek azokra a szabályokra kell korlátozódniuk, amelyek a menetíró készülék és a kapcsolódó adatrögzítő készülék használatával eredményesen ellenőrizhetők. A 2002/15/EK irányelv végrehajtására irányuló átfogó ellenőrzésre csak a telephelyeken kerülhet sor.”;

- 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 és a 165/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó járművek vezetői összes munkanapjának legalább 3 %-ára kiterjedjenek. A közúti ellenőrzés során engedélyezni kell a járművezető számára, hogy kapcsolatba lépjen a központi irodával, a szakmai irányítóval vagy bármely más személlyel vagy szervezettel abból a célból, hogy a közúti ellenőrzés időtartama alatt rendelkezésre bocsáthassa a fedélzetről hiányzó bizonyítékokat; ez nem érinti a járművezető arra irányuló kötelezettségét, hogy gondoskodjon a menetíró készülék megfelelő használatáról.”;

- c) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3a) Valamennyi tagállam gondoskodik a 2002/15/EK irányelv rendelkezéseinek való megfelelés ellenőrzéséről, és ennek során figyelembe veszi az ezen irányelv 9. cikkében meghatározott kockázatértékelő rendszert. Ezeket az ellenőrzéseket célzottan el kell végezni olyan vállalkozásoknál, amelyeknek egy vagy több járművezetője folyamatosan vagy súlyosan megsérti az 561/2006/EK rendelet vagy a 165/2014/EU rendelet rendelkezéseit.”;

- d) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az 561/2006/EK rendelet 17. cikkének és a 2002/15/EK irányelv 13. 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-e.”;

4. az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„5. cikk*

A tagállamok legalább évente hat alkalommal összehangolt közúti ellenőrzés keretében ellenőrzik az 561/2006/EK rendelet vagy a 165/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó járművezetőket és járműveket. A tagállamok továbbá törekednek arra, hogy a telephelyeken is összehangolt ellenőrzéseket szervezzenek.

Ezeket az ellenőrzéseket két vagy több tagállam végrehajtó hatóságai egy időben hajtják végre saját államuk területén.”;

5. 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 megtervezni. 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 foglaltak súlyos megsértését állapították meg.”;

6. a 7. cikk (1) bekezdésének b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) a kétévente összegyűjtött statisztikai adatok továbbítása a Bizottság részére az 561/2006/EK rendelet 17. cikke értelmében;”

7. a 7. cikk (1) bekezdése az alábbi ponttal egészül ki:

„d) az ezen irányelvet és a 2002/15/EK irányelvet átültető nemzeti rendelkezések alkalmazására vonatkozó információk más tagállamokkal történő, ezen irányelv 8. cikke szerinti megosztásának biztosítása.”

8. a 8. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Az 561/2006/EK rendelet 22. cikkének (3) bekezdése alapján kölcsönösen egymás rendelkezésére bocsátott információkat az alábbiak szerint azon szervezeteknek is rendelkezésükre kell bocsátani, amelyek kijelöléséről a tagállamok a 7. cikknek megfelelően értesítették a Bizottságot:

- a) ezen irányelv hatálybalépését követően legalább hathavonta egyszer;
- b) egyedi esetekben indokolással ellátott tagállami megkeresés alapján.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A tagállamok a valamely másik tagállam által az e cikk (1) bekezdésének b) pontja szerint igényelt adatokat a megkeresés fogadásától számított 25 munkanapon belül átadják. A tagállamok kölcsönös egyetértéssel ennél rövidebb határidőben is megállapodhatnak. 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 úgy véli, hogy a megkeresés indokolása nem kielégítő, erről 10 munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot. A megkereső tagállamnak részletesebben meg kell indokolnia a megkeresést. Amennyiben ez nem lehetséges, a tagállam visszautasíthatja a megkeresést.

Ha nehéz az információkérésnek eleget tenni vagy az ellenőrzést, szemlét, illetve vizsgálatot lefolytatni, a megkeresett tagállam erről 10 munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot, kellőképpen megindokolva az érintett információ szolgáltatására vonatkozó nehézségeket vagy a teljesítésképtelenség okát. Az érintett tagállamok konzultálnak egymással, hogy megoldást találjanak a felmerült problémára.

A kiküldetés helye szerinti tagállam részére történő információszolgáltatásban szisztematikusan jelentkező késedelmek esetén tájékoztatni kell a Bizottságot, amely meghozza a megfelelő intézkedéseket.”;



c) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az e cikkben meghatározott információcserét az 1024/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet\* által létrehozott belső piaci információs rendszeren (IMI) keresztül kell végrehajtani, azon információk kivételével, amelyeket a tagállamok az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet\*\* 16. cikkének (5) bekezdésében említett nemzeti elektronikus nyilvántartásokhoz való közvetlen hozzáférés révén osztanak meg egymással.

---

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

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

9. 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 [HL: kérjük, illesszék be a dátumot: 10 hónappal e módosító irányelv hatálybalépését követően] ...-ig végrehajtási jogi aktusok révén a vállalkozásokra vonatkozó kockázatértékelés végzésekor alkalmazandó egységes képletet dolgoz ki, amely számításba veszi a jogsértések számát, súlyosságát és előfordulásuk gyakoriságát, továbbá azon ellenőrzések eredményeit, amelyek során nem találtak jogsértést, 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 (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az 561/2006/EK rendelettel és a 165/2014/EU rendelettel kapcsolatos jogsértések első listáját és súlyozását a III. melléklet tartalmazza.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 561/2006/EK rendelettel és a 165/2014/EU rendelettel kapcsolatos jogsértések súlyozásának meghatározása vagy aktualizálása céljából ezen irányelv 15a. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy a szabályozási változások és a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó megfontolások figyelembevétele érdekében módosítsa a III. mellékletet.

A legsúlyosabb jogsértések kategóriájába azon jogsértéseket kell besorolni, amelyek esetében az 561/2006/EK rendelet és a 165/2014/EU rendelet rendelkezéseinek be nem tartása haláleset vagy súlyos személyi sérülés nagy fokú kockázatával jár.”;

d) a cikk a következő bekezdésekkel 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 – az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkének (2) bekezdésével összhangban – a nemzeti kockázatértékelő rendszerben lévő adatokat az említett rendelet 16. cikkében említett interoperábilis nemzeti elektronikus nyilvántartásokon keresztül közvetlenül hozzáférhetővé teszik más tagállamok illetékes hatóságai számára.”;

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

„(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján közös megközelítést dolgoz ki az 561/2006/EK rendelet 4. cikkének e) pontjában meghatározott egyéb munka időszakainak a nyilvántartására és ellenőrzésére vonatkozóan – beleértve a nyilvántartás formáját és azokat az egyedi eseteket, amikor erre sor kerül –, valamint a legalább egyhetes olyan időszakoknak a nyilvántartására és ellenőrzésére vonatkozóan, amikor a járművezető elhagyja a járművet és azzal nem tud semmilyen tevékenységet végezni. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 12. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

11. A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„12. cikk*

*Bizottsági eljárás*

(1) A Bizottságot a 165/2014/EU rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében vett bizottságnak minősül\*.

- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

---

\* 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.);

12. a 13. cikk b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) hogy ösztönözze a végrehajtó hatóságoknak az 561/2006/EK rendeletre vonatkozó megközelítései közötti koherenciát és a rendelet összehangolt értelmezését;”

13. a 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„14. cikk*

*Harmadik országokkal folytatott tárgyalások*

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

Ezen tárgyalások lezárásáig a tagállamok az 561/2006/EK rendelet 17. cikke szerinti adatok között a harmadik országokból származó járműveken lefolytatott ellenőrzésekről szóló adatokat is megküldik a Bizottságnak.”;

14. a 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„15. cikk  
A mellékletek frissítése*

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

15. a szöveg a következő cikkel egészül ki:

*„15a. cikk  
A felhatalmazás gyakorlása*

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

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 9. cikk (3) bekezdésében és a 15. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban\* foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 9. cikk (3) bekezdése és a 15. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

---

\* HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”;

16. az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) az A. rész 1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

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

b) az A. rész 2. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„2. a 165/2014/EU rendelet 36. cikkének (1) és (2) bekezdésében említett időszakra vonatkozóan minden olyan eset, amikor a jármű megengedett sebességét túllépték, ami magában foglal minden olyan, 1 percnél hosszabb időszakot, amely alatt a jármű sebessége N3 kategóriájú járművek esetében meghaladta a 90 km/órát, vagy M3 kategóriájú járművek esetében a 105 km/órát (a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben\* meghatározott N3 és M3 kategóriák);

---

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

c) az A. rész 4. pontja helyébe a következő szöveg lép:

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

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

„6. a 2002/15/EK irányelv 4. cikkének a) pontjában meghatározott 60 órás meghosszabbított maximális heti munkaidő; a 2002/15/EK irányelv 4. és 5. cikkében meghatározott egyéb heti munkaidő, kizárólag ha a technológia lehetővé teszi ennek tényleges ellenőrzését.”;

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

„2. A tagállamok, amennyiben jogsértést fedeznek fel, adott esetben megvizsgálják a szállítási láncban belül az egyéb felbujtók vagy bűnsegédek – pl. a feladók, a szállítmányozók vagy megbízók – közös felelősségét, beleértve annak ellenőrzését is, hogy a szállítási szerződések lehetővé teszik-e az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletnek való megfelelést.”;

f) a B. rész a következő pontokkal egészül ki:

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

5. a vállalkozások kötelezettségeinek betartása a járművezetők szállásdíjának kifizetését és a járművezetők munkájának megszervezését illetően, az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (8) és (8a) bekezdésével összhangban.”



### 3. cikk

#### *Az 1024/2012/EU rendelet módosítása*

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

- „(13) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek, valamint a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közúti szállítással kapcsolatos szociális jogszabályok tekintetében történő végrehajtására vonatkozó minimumfeltételekről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről: [8.] cikk.
- (14) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) .../... irányelve (...) a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) módosításáról: [1. cikk, (14) bekezdés].”

### 4. cikk

#### *Bizottsági eljárás*

- (1) A Bizottságot a 165/2014/EU rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

### 5. cikk

#### *Szabályok és szankciók*

- (1) A tagállamok meghatározzák az azon szankciókra vonatkozó szabályokat, amelyek a feladókkal, szállítmányozókkal, vállalkozókkal és alvállalkozókkal szemben az ezen irányelv 1. cikkének megsértése esetében alkalmazandók, amennyiben az említetteknek tudomásuk volt, vagy – tekintettel az összes lényeges körülményre – tudomásuk kellett, hogy legyen arról, hogy olyan fuvarozási szolgáltatásokat rendelnek meg, amelyek sértik az említett cikket.

- (2) A tagállamok megállapítják az ezen irányelv 1. cikkében foglalt rendelkezések megsértésére alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést meghoznak azok végrehajtása érdekében. Az előírt büntetéseknek hatékonyak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük.

#### *6. cikk*

#### *Intelligens végrehajtás*

A 2014/67/EU irányelv sérelme nélkül és az ezen irányelv 1. cikkében foglalt kötelezettségek fokozottabb érvényesítése érdekében a tagállamok biztosítják, hogy területükön egységes nemzeti végrehajtási stratégiát alkalmaznak. E stratégiának a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 9. cikkében említett, nagy kockázatot jelentő vállalkozásokra kell összpontosítania.

#### *7. cikk*

#### *Értékelés*

- (1) A Bizottság [2025. december 31]-ig értékeli ezen irányelv végrehajtását, különös tekintettel az 1. 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. A jelentést közzé kell tenni.
- (2) Az (1) bekezdésben említett jelentés benyújtását követően a Bizottság rendszeresen értékeli ezt az irányelvet, és az értékelések eredményeit benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (3) Az (1) és a (2) bekezdésben említett jelentésekhez adott esetben mellékelni kell a megfelelő jogalkotási javaslatokat.

## *8. cikk*

### *Képzés*

A tagállamok a meglévő végrehajtási rendszerekre építve együttműködnek a végrehajtó hatóságok számára nyújtott oktatás és képzés területén.

A munkáltatók felelőssége annak biztosítása, hogy járművezetők az ezen irányelvhez kapcsolódó jogukat és kötelességeiket illetően megfelelő ismeretekkel rendelkezzenek.

## *9. cikk*

- (1) A tagállamok elfogadják és legkésőbb [HL: kérjük, illesszék be a dátumot: 18 hónappal az ezen irányelv hatálybalépést követően] ...-ig kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Ezeket a rendelkezéseket a tagállamok [HL: kérjük, illesszék be az előző albekezdésben szereplő dátumot]-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.

*10. cikk*

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

*11. cikk*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt [...],

az Európai Parlament részéről  
*az elnök*

a Tanács részéről  
*az elnök*

---