



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2023. május 24.  
(OR. en)

9734/23

---

---

**Intézményközi referenciaszám:  
2023/0155 (COD)**

---

---

**TRANS 203  
SOC 343  
CODEC 949  
IA 123**

## **JAVASLAT**

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. május 24.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2023) 256 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az 561/2006/EK rendeletnek az alkalmi személyszállítási ágazatban alkalmazott minimum szünetekre, valamint napi és heti pihenőidőkre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében történő módosításáról

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 256 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM(2023) 256 final



Brüsszel, 2023.5.24.  
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**az 561/2006/EK rendeletnek az alkalmi személyszállítási ágazatban alkalmazott  
minimum szünetekre, valamint napi és heti pihenőidőkre vonatkozó  
minimumkövetelmények tekintetében történő módosításáról**

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

#### • A javaslat indokai és céljai

E javaslat tárgya az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>1</sup> felülvizsgálata. A rendelet az ellenszolgáltatás fejében végzett szállítás ágazatában dolgozó járművezetők esetében maximális napi és heti vezetési időket, minimum szünetidőtartamokat és minimum napi és heti pihenőidőket állapít meg.

Az 561/2006/EK rendelet a járművezetők két típusára vonatkozik. Az első típust a 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű járművekkel végzett közúti áruszállítást végző járművezetők alkotják (2026. július 1-jétől az 561/2006/EK rendelet azokra a járművekre is alkalmazandó, amelyek megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 2,5 tonnát, amennyiben azok nemzetközi szállítási tevékenységekben vagy kabotázsműveletekben vesznek részt). A második típusba azok a járművezetők tartoznak, akik a személyszállítást olyan járművekkel végzik, amelyek eredeti kialakításuk vagy végleges átalakításuk folytán a járművezetővel együtt kilencnél több személy szállítására alkalmasak.

Az 561/2006/EK rendelet a közúti fuvarozókra és járművezetőikre alkalmazandó: i. függetlenül attól, hogy személy- vagy áruszállításban vesznek-e részt, vagy ii. függetlenül attól, hogy személyszállítás esetén a szállítás rendszeres vagy alkalmi jellegű-e. Az áru fuvarozáshoz és a rendszeres személyszállításhoz képest az alkalmi személyszállítás ágazata azonban eltérő jellemzőkkel bír. Ezek az eltérő jellemzők azt jelentik, hogy az alkalmi személyszállítás ágazata eltérő hatást gyakorol a járművezetők munkakörülményeire, és ezért szükségessé teszi a járművezetőkre alkalmazandó, a vezetési időkre, a minimum szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozó szabályok kiigazítását.

Az alkalmi személyszállítást különösen a magas szezonális jellemzi (az utazások iránti kereslet csúcsa az év bizonyos időszakaiban, különösen a téli és nyári szünetekben jelentkezik). Emellett az utasok által végzett turisztikai tevékenységektől, például a műemléklátogatásoktól függően eltérő vezetési távolságok jellemzik. Ez azt jelenti, hogy az ilyen személyszállítást az utazás elején és végén megtett hosszabb távolságok, valamint a turisztikai tevékenységek helyszínén rövidebb vezetési idő jellemzi. Az ágazatnak gondoskodnia kell az utasok előre nem tervezett és rögtönzött indokolt igényeinek kielégítéséről a további megállók, az útvonalak megváltoztatása vagy a tervezett program módosításai tekintetében. Az ilyen személyszállítás esetében a vezetési idő általában kevesebb, mint az áru fuvarozás vagy az autóbusszal végzett rendszeres szolgáltatások esetében. A járművezetők továbbá általában szállodákban alszanak, és ritkán vezetnek éjszaka. A járművezetők ugyanakkor a munkaidő alatt bizonyos további tevékenységeket végezhetnek, amelyek gyakran az utasokkal való interakciókból, például tanácsadásból erednek.

Az alkalmi személyszállítási ágazat évek óta vitatja a jelenleg hatályos szabályok megfelelőségét. A jelenleg hatályos szabályok megfelelősége a célravezető szabályozás

---

<sup>1</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.).

program (REFIT) részeként a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális jogszabályok<sup>2</sup> 2017. évi utólagos értékelésének is tárgyát képezte.

A jogalkotási javaslatnak az értékelést követő elkészítése során azonban a Bizottság úgy döntött, hogy először az árufuvarozást végző járművezetők legégetőbb problémáival foglalkozik, például az otthontól távol töltött hosszú időszakokkal, valamint a nem megfelelő munkakörülményekkel és pihenési feltételekkel. Az 561/2006/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló, a Bizottság által az I. mobilitási csomag részeként 2017. május 31-én elfogadott javaslat<sup>3</sup> ezért nem foglalkozott az autóbusszal végzett alkalmi személyszállításban dolgozó járművezetők sajátos problémáival. A társjogalkotók azonban megvitatták ezt a kérdést, és az (EU) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>4</sup> elfogadásakor úgy határoztak, hogy az 561/2006/EK rendelet 8. cikkébe beillesztik a (10) bekezdést. Az említett cikk előírja, hogy a Bizottságnak értékelést kell készítenie arról, hogy a személyszállítás vonatkozásában el lehet-e fogadni ennél megfelelőbb szabályokat az 1073/2009/EK rendelet<sup>5</sup> 2. cikke 4. pontjában meghatározottak szerinti, személyszállítást végző különjáratok járművezetői tekintetében.

Az e kezdeményezés kapcsán elvégzett hatásvizsgálat<sup>6</sup> megerősítette, hogy a jelenleg hatályos szabályok bizonyos mértékig nem megfelelőek az alkalmi személyszállítási ágazat számára. A pihenőidőket és szüneteket gyakran akkor kell megtartani, amikor a járművezetőknek nincs szükségük rájuk, és emiatt az utazásokat nem tudják az ügyfelek kívánsága szerint megszervezni és lebonyolítani, vagy pedig forgalmas szezonális időszakok alatt kell megtartani azokat. Ez hatással lehet a járművezetők, és különösen az önálló vállalkozói tevékenységet folytató járművezetők jövedelmére. A jelenleg hatályos szabályok a járművezetők munkakörülményeit is kedvezőtlenül befolyásolják, mivel a járművezetők nem tudnak megfelelő időben szünetet tartani, és nem tudják minimalizálni az otthonuktól távol töltött éjszakákat. Ez viszont befolyásolja a járművezetők stressz- és fáradtsági szintjét, és csökkenti a járművezetői szakma vonzerejét, illetve veszélyezteti a közúti biztonságot.

Emellett az alkalmi nemzetközi és belföldi (nemzeti) személyszállítási szolgáltatások nyújtói között jelenleg egyenlőtlenek a versenyfeltételek. Ennek az az oka, hogy a csupán egy tagállamon belüli különjáratok esetében nem lehet alkalmazni az 561/2006/EK rendelet 8. cikke (6) bekezdésének a) pontjában a nemzetközi utasszállításra vonatkozóan meghatározott tizenkét napos eltérést (azaz a heti pihenőidőnek az azt megelőző rendes heti pihenőidőt követően legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal történő elhalasztását). Például egy Németországon belüli távolsági utazásra nem alkalmazható a tizenkét napos eltérés, míg egy Belgium és Luxemburg közötti utazásra akkor is alkalmazható ez az eltérés, ha a távolság és az időtartam tekintetében esetleg nincs is különbség e két tevékenység között.

---

<sup>2</sup> SWD(2017) 184 final, elérhető a következő címen: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>

<sup>3</sup> COM(2017) 277 final.

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1054 rendelete (2020. július 15.) 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 készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról (HL L 249., 2020.7.31., 1. o.).

<sup>5</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 (átdolgozás) (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

<sup>6</sup> SWD(2023) 137 final.

Ezért e javaslat célja: i. a szünetek és a pihenőidők rugalmasabb elosztásának biztosítása, valamint ii. a nemzetközi és belföldi alkalmi személyszállítási tevékenységek közötti egyenlő bánásmód megállapítása. A javaslat sem a szünetek vagy pihenőidők minimum időtartamát, sem a maximális vezetési időket nem módosítja. Ezért arra törekszik, hogy hatékony és magas színvonalú alkalmi személyszállítási szolgáltatásokat biztosítson, és javítsa a járművezetők munkakörülményeit és vezetési feltételeit, különösen a stressz és a fáradtság minimalizálása érdekében.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Az 561/2006/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló jelen javaslat összhangban van az Unió közúti szállítási politikájával, és különösen a közúti szállítás uniós belső piacának keretét képező vonatkozó szabályokkal. Különösen összhangban van a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 165/2014/EU rendelettel<sup>7</sup>; a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelvvel<sup>8</sup>; valamint a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok végrehajtásának minimumfeltételeiről szóló 2006/22/EK irányelvvel<sup>9</sup>. Összhangban van továbbá az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló 1073/2009/EK rendelettel.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az 561/2006/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslat teljes mértékben összhangban van a fenntartható és intelligens mobilitásra vonatkozó átfogó stratégiával<sup>10</sup>. E stratégia értelmében segíteni kell a közlekedési ágazatot és az értéklánc kapcsolódó ágazatait – például az utazási és idegenforgalmi szolgáltatókat – a Covid19-világjárványból való kilábalásban, valamint abban, hogy ellenállóbbá váljanak, miközben vonzóbb munkakörnyezetet kell teremteni a közlekedési dolgozók számára. A kezdeményezés továbbá összhangban van más uniós szakpolitikákkal, nevezetesen a közúti közlekedésbiztonság biztosítását célzó intézkedésekkel.

Tágabb értelemben a javaslat hozzájárul azon fenntartható fejlődési célok egyikéhez, amelyeket az EU a 2030-ig tartó időszakra szóló menetrend részeként vállalt, nevezetesen a gazdasági növekedés, a produktív foglalkoztatás és a tisztességes munka előmozdításáról szóló 8. fenntartható fejlődési célhoz<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> 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.).

<sup>8</sup> 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.).

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK 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.).

<sup>10</sup> A Bizottság közleménye – *Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása*, elfogadás dátuma: 2020. december 9., COM(2020) 789 final.

<sup>11</sup> A Bizottság közleménye – *A következő lépések Európa fenntartható jövőjéért: Európai fellépés a fenntarthatóságért*, elfogadás dátuma: 2016. november 22., COM(2016) 739 final.

## **2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG**

- **Jogalap**

E javaslat az 561/2006/EK rendeletet módosítja, így azzal azonos jogalapra, vagyis az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdésére épül.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az EUMSZ 4. cikke (2) bekezdésének g) pontja értelmében az Unió a tagállamokkal megosztott hatáskörrel rendelkezik a közlekedés szabályozására. A már meglévő szabályokat azonban kizárólag az uniós jogalkotó módosíthatja.

Uniós szintű fellépés hiányában a feltárt problémák a legnagyobb valószínűséggel továbbra is fennállnának. Ezeket a problémákat a tagállamok önállóan nem tudják kezelni, tekintettel azok határokon átnyúló jellegére, valamint arra, hogy a szünetekre, valamint a minimum napi és heti pihenőidőre vonatkozó, módosítandó szabályok jelenleg uniós jogszabályban vannak megállapítva. Az uniós szintű fellépés ezért indokolt.

- **Arányosság**

A javaslat nem lépi túl az alábbi feltárt problémák kezeléséhez szükséges mértéket: i. nem megfelelő munkakörülmények az alkalmi közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők esetében, valamint ii. egyenlőtlen versenyfeltételek az alkalmi belföldi utasoknak nyújtott közúti személyszállítási szolgáltatások és az alkalmi nemzetközi utasoknak nyújtott közúti személyszállítási szolgáltatások között.

Amint az a hatásvizsgálat 8.1. szakaszában is szerepel, a javaslat a legmegfelelőbb és legarányosabb megoldásnak tűnő szakpolitikai alternatívát hajtja végre. Az egyensúlyt szem előtt tartva javítja a járművezetők munkakörülményeit és pihenési feltételeit, miközben biztosítja, hogy a vállalkozók a szállítási tevékenységeket a lehető leghatékonyabb módon szervezhessék, valamint elősegíti a meglévő szabályok határokon átnyúló hatékony és következetes érvényesítését.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A javaslat egy hatályban lévő rendeletet módosít, ezért a választott jogi eszköz is rendelet. Tekintettel a javasolt változtatások korlátozott számára, a rendelet átdolgozása nem szükséges, illetve nem helyénvaló.

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

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

Az 561/2006/EK rendeletet utólagos értékelésnek vetették alá, amelyet 2017. május 31-én véglegesítettek<sup>12</sup>, és amelyet a célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) részeként hajtottak végre.

Az utólagos értékelés lényegében arra a következtetésre jutott, hogy a vezetési idők, a szünetek és a pihenőidők szervezésére vonatkozó egyes szabályok az ágazat eltérő szolgáltatási sajátosságai és igényei miatt valószínűleg nem célravezetőek az alkalmi személyszállítási ágazat igényei szempontjából.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Ez a javaslat az érdekelt felekkel folytatott átfogó konzultációra épül, amelyre 2021 és 2022 folyamán került sor.

A Bizottság 2021. január 21-e és 2021. február 18-a között nyilvános konzultációt folytatott a bevezető hatásvizsgálatról<sup>13</sup>. Összesen 87 válasz érkezett közigazgatási szervektől, ágazati érdekelt felektől, szakszervezetektől, járművezetőktől és a nyilvánosság tagjaitól. A visszajelzések általánosságban felhívták a figyelmet arra, hogy az alkalmi közúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó hatályos szabályok problémásak. Ezt követően egy 12 hetes nyilvános konzultációra került sor 2021. november 23. és 2022. február 18. között, amelynek keretében összesen 170 hozzászólás érkezett. A konzultáció során értékes információk gyűltek össze az ágazat és szereplői előtt álló kihívásokról, valamint arról, hogy a válaszadók mely konkrét szakpolitikai intézkedéseket részesítik előnyben. Az egy külső vállalkozó által készített háttér tanulmány során célzott konzultációra került sor az érdekelt felekkel annak érdekében, hogy konkrét és részletes betekintést lehessen nyerni az alábbiakba: i. hogyan működik az alkalmi közúti személyszállítás, ii. a meglévő jogszabállyal kapcsolatos problémák, valamint iii. az érdekelt felek véleménye a lehetséges szakpolitikai intézkedésekről. Végül egy külső vállalkozó három esettanulmányt készített, amelyek a különböző tagállamokban működő kis, közepes és nagy gazdasági szereplőkre összpontosítottak. A különböző konzultációs tevékenységek során különösen az alábbi csoportokba tartozó érdekelt felektől kértek észrevételeket: vállalkozói szövetségek; autóbusszal végzett szolgáltatásokat nyújtó fuvarozók; szakszervezetek; az egyes járművezetők; és a közigazgatási szervek.

Az átfogó konzultáció során kiderült, hogy a jelenleg hatályos szabályokkal és azok lehetséges módosításaival kapcsolatos vélemények jelentősen eltérnek egymástól a munkáltatók és a munkavállalók, valamint a kisvállalatok és a nagyvállalatok körében egyaránt. A szakszervezetek és a legtöbb (foglalkoztatott) járművezető nagyrészt ellenezte, hogy új rugalmassági mechanizmusok bevezetésére kerüljön sor az autóbussz-vezetők munkaszervezése és pihenőideje tekintetében. Ennek oka az volt, hogy úgy érezték, hogy az

<sup>12</sup> SWD(2017) 184 final.

<sup>13</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Autobusz-vezetok-a-vezetesi-es-pihenoidore-vonatkozo-unios-szabalyok\\_hu](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Autobusz-vezetok-a-vezetesi-es-pihenoidore-vonatkozo-unios-szabalyok_hu)

ilyen változások a munkakörülmények romlásához vezetnének. Mindazonáltal a járművezetők késznek mutatkoztak a szabályok bizonyos módosításainak támogatására, például az alábbiak tekintetében: i. a tizenkét napos eltérésnek a belföldi alkalmi utazásokra való kiterjesztése, valamint ii. – bár kisebb mértékben – a szünetekre és a kötelező szünetek felosztására vonatkozó szabályok kiigazítása. A válaszadók leginkább a napi és heti pihenőidők elosztásának megváltoztatásával kapcsolatban adtak hangot ellenkezésüknek. Ezzel szemben az autóbusszal végzett szolgáltatásokat nyújtó fuvarozók többsége és képviselőik – az ágazat sajátosságainak figyelembevétele és az utasok igényeinek jobb kielégítése érdekében – támogatják a szünetek elosztására, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó szabályok jelentős módosítását. A javaslat figyelembe veszi a kapott eltérő észrevételeket, és célja, hogy egyensúlyt teremtsen az azonosított problémák és a megkérdozett érdekelt felek jogos érdekei között.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Az e javaslatot alátámasztó hatásvizsgálatot igazoló tanulmány<sup>14</sup> elkészítésével egy külső vállalkozó segítette a Bizottságot. A tanulmány értékes információkkal szolgált a Bizottság számára, különösen a szakpolitikai alternatívák megtervezését; a környezeti, gazdasági és társadalmi hatásaik értékelését; valamint a közvetlenül érintett érdekelt felek véleményének összegyűjtését illetően.

- **Hatásvizsgálat**

A javaslatot hatásvizsgálat támasztja alá, amely fenntartásokat tartalmazó kedvező véleményt kapott a Szabályozói Ellenőrzési Testületől 2022. december 16-án<sup>15</sup>. A hatásvizsgálat<sup>16</sup> felülvizsgált változata kitért a testület valamennyi főbb észrevételére.

A hatásvizsgálatban három szakpolitikai alternatívát vizsgáltak meg, amelyek mindegyike egy-egy szakpolitikai intézkedéscsomagot tartalmazott. A szakpolitikai alternatívák a következők tekintetében tértek el egymástól: i a szünetek tekintetében biztosított rugalmasság, ii. a napi pihenőidők elhalasztásának alkalmazhatósági kritériumai, valamint iii. a heti pihenőidők módosíthatóságának szükségessége. E szakpolitikai alternatívák mindegyike jogalkotási jellegű, és csak az alkalmi közúti személyszállítási tevékenységekre vonatkozik. Az alternatívák a következőket foglalják magukban: i. az „A” szakpolitikai alternatíva keretében az alkalmi közúti személyszállítási tevékenységek tekintetében korlátozott kiigazítás, ii. a „C” alternatíva keretében a szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó rugalmasabb rendszerek és intézkedések, valamint iii. a „B” alternatíva keretében félig rugalmas megközelítés.

Konkrétabban, az első szakpolitikai alternatíva (a továbbiakban: „A” szakpolitikai alternatíva) lehetővé tenné a járművezetők számára, hogy szüneteiket 30 és 15 perces időszakokra vagy egyenként 15 perces időszakokra bontsák. Lehetővé tenné továbbá a járművezetők számára, hogy a napi pihenőidő kezdetét 1 órával elhalasszák, ha az adott napon a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg a 7 órát, vagy hogy a napi pihenőidőt 2 órával elhalasszák, ha a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg az 5 órát. Ezekre az eltérésekre egy 8 napos vagy annál hosszabb utazás alatt csak egyszer kerülhetne sor. Az „A” szakpolitikai alternatíva továbbá össze is hangolná a kizárólag egyetlen országon belül végzett alkalmi

---

<sup>14</sup> <https://op.europa.eu/s/yEMI>

<sup>15</sup> SEC(2023) 197 final.

<sup>16</sup> SWD(2023) 137 final.



személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó szabályokat a nemzetközi szolgáltatásokra vonatkozó szabályokkal azáltal, hogy lehetővé tenné a heti pihenőidőnek az azt megelőző rendes heti pihenőidőt követően legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal történő elhalasztását (ez az úgynevezett tizenkét napos eltérés).

A második szakpolitikai alternatíva (a továbbiakban: „B” szakpolitikai alternatíva) lehetővé tenné a járművezetők számára, hogy teljesen rugalmas módon osszák fel szüneteiket. Lehetővé tenné továbbá a járművezetők számára, hogy napi pihenőidejük kezdetét 1 órával elhalasszák, ha az adott napon a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg a 7 órát, vagy hogy a napi pihenőidőt 2 órával elhalasszák, ha a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg az 5 órát. Ezek az eltérések csak kétszer lennének lehetségesek egy 8 napos vagy annál hosszabb utazás során. A „B” szakpolitikai alternatíva ezenkívül azt is lehetővé tenné, hogy a legalább 8 napig tartó alkalmi közúti személyszállítási szolgáltatásokban részt vevő járművezetők heti pihenőidejüket 10 egymást követő hétre osszák el.

A harmadik szakpolitikai alternatíva (a továbbiakban: „C” szakpolitikai alternatíva) is lehetővé tenné a járművezetők számára, hogy teljesen rugalmas módon osszák meg szüneteiket. Lehetővé tenné továbbá a járművezetők számára, hogy napi pihenőidejük kezdetét 1 órával elhalasszák, ha az adott napon a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg a 7 órát, vagy hogy a napi pihenőidőt 2 órával elhalasszák, ha a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg az 5 órát. Ezek az eltérések korlátlanok lennének abban a tekintetben, hogy hányszor lennének alkalmazhatóak egy 8 napos vagy annál hosszabb utazás alatt. A „C” szakpolitikai alternatíva továbbá lehetővé tenné, hogy a belföldi alkalmi személyszállítási szolgáltatások esetében élni lehessen a tizenkét napos eltéréssel, de a „C” szakpolitikai alternatíva egyúttal megszüntetné az „egyszeri alkalmi utasszállítás” feltételt<sup>17</sup>, valamint azt a kötelezettséget, hogy a tizenkét napos eltérés alkalmazása után két rendes heti pihenőidőt kell tartani.

Az előnyben részesített alternatíva az „A” szakpolitikai alternatíva, mivel ez tekinthető a leghatékonyabb és az 561/2006/EK rendeletnek a munkakörülmények javítására irányuló célkitűzésével leginkább konzisztens szakpolitikai alternatívának. Ez annak ellenére van így, hogy a „C” és a „B” szakpolitikai alternatívához képest alacsonyabb a költség-haszon aránya. Mindazonáltal az egyrészt a szünetek és pihenőidők megszervezése terén nagyobb rugalmasságot biztosító intézkedések, másrészt a járművezetők munkakörülményeinek fenntartása közötti egyensúly megteremtése tekintetében az „A” szakpolitikai alternatíva arányosabbnak tekinthető, mint a „B” és a „C” szakpolitikai alternatíva.

Az előnyben részesített alternatíva nem érinti az összes minimumszünetet, a maximális napi és heti vezetési időt, illetve a minimum napi és heti pihenőidőt. Az előnyben részesített alternatíva keretében javasolt intézkedések csak a következőkről rendelkeznek: i. a szünetek és a pihenőidők elosztásának rugalmassága, valamint ii. a tizenkét napos eltérés alkalmazhatósága a belföldi alkalmi személyszállítási szolgáltatásokra.

Mindhárom szakpolitikai alternatíva nettó haszonnal jár az alapfogatókönyvhöz képest. A becslések szerint a nettó haszon a „C” szakpolitikai alternatíva esetében a legnagyobb (171,3 millió EUR és 242,2 millió EUR között), ezt követi a „B” szakpolitikai alternatíva (100,4 millió EUR és 206,8 millió EUR között), majd az „A” szakpolitikai alternatíva

---

<sup>17</sup> Az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (6a) bekezdésével összefüggésben az „egyszeri alkalmi utasszállítás” feltétel azt jelenti, hogy a járművezetők 12 napon belül csak egy utazást teljesíthetnek ahhoz, hogy heti pihenőidejüket a tizenkettedik nap végéig halaszthassák.

(100,4 millió EUR és 135,8 millió EUR között). Az „A” szakpolitikai alternatíva esetében az autóbusszal végzett szolgáltatásokat nyújtó fuvarozók esetében a kiigazítással kapcsolatos költségmegtakarítások a becslések szerint az alapforgatókönyvhöz képest a 2025–2050-es időszak alatt jelenértékben kifejezve 106,4 millió EUR és 141,9 millió EUR között lesznek. A „B” szakpolitikai alternatíva 106,4 millió EUR és 212,8 millió EUR közötti kiigazításiköltség-megtakarítást, a „C” szakpolitikai alternatíva pedig 177,3 millió EUR és 248,3 millió EUR közötti kiigazításiköltség-megtakarítást eredményezne. A költségmegtakarítások várhatóan az új szabályok végrehajtásának első két évében érik el maximális hatásukat, majd idővel fokozatosan csökkennek, hosszú távon (2050-re) pedig várhatóan nullára csökkennek az alapforgatókönyvhöz képest.

Az előnyben részesített alternatíva társadalmi hatásait nem lehetett számszerűsíteni, különösen az alkalmi személyszállítási szolgáltatási ágazat kis mérete és az ágazatra vonatkozóan rendelkezésre álló adatok szűkössége miatt. Ezért a munkakörülményekre gyakorolt hatás tekintetében csak minőségi értékelésre volt lehetőség. A környezeti hatásokat is valamelyest kedvezőnek értékelték, de nem lehetett számszerűsíteni azokat. Ezért a kiszámított költség-haszon arány nem tükrözi a munkakörülményekre vagy a környezetre gyakorolt hatást, és a mennyiségi és minőségi értékeléseket kombinálni kell ahhoz, hogy teljes mértékben megalapozott képet lehessen alkotni.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Az 561/2006/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslat a jelenleg hatályos szabályoknak az alkalmi személyszállítási ágazat sajátosságaihoz való igazítása révén a fuvarozók és a járművezetők számára megkönnyíti a szolgáltatások hatékony és magas színvonalú szervezését. Ez pozitív hatással lesz üzleti teljesítményükre, többek között a költségmegtakarítások és a jobb szolgáltatás kínálat révén. A javaslat keretében a vállalkozások nettó költségmegtakarítása a becslések szerint az alapforgatókönyvhöz képest a 2025 és 2050 közötti időszak alatt jelenértékben kifejezve 105,8 millió EUR és 141,3 millió EUR között alakul. A javasolt intézkedések előnyeit a kkv-k fogják élvezni a leginkább, amelyek jellemzően korlátozott járművezetői és buszállománnyal folytatják tevékenységüket. A közigazgatásoknál felmerülhetnek korlátozott költségek az új szabályok megismerésével kapcsolatban, amelyek az alapforgatókönyvhöz képest a 2025–2050-es időszak alatt jelenértékben kifejezve becslések szerint 5,4 millió EUR-t tesznek ki. Ugyanakkor kedvező hatások várhatók a jelenlegi megfelelési nehézségek megoldása révén, bár ezeket az előnyöket nem lehetett számszerűsíteni.

- **Alapjogok**

Ez a javaslat hozzájárul az Európai Unió Alapjogi Chartájának<sup>18</sup> célkitűzéseéhez, és különösen annak a tisztességes és igazságos munkafeltételekhez való jogról rendelkező 31. cikkében foglalt célkitűzéshez. Ennek oka, hogy a javaslat várhatóan javítani fogja az alkalmi autóbusz-vezetők munkakörülményeit azáltal, hogy a szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó bizonyos szabályok tekintetében korlátozott, de szükséges rugalmasságot biztosít.

#### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

---

<sup>18</sup> HL C 326., 2012.10.26., 2. o.

## 5. EGYÉB ELEMEK

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

E kezdeményezés alkalmazását és hatékonyságát a nemzeti végrehajtási jelentések, valamint az uniós jogalkalmazó szervezetektől és uniós adatbázis-forrásoktól származó adatok elemzése révén fogják nyomon követni. Különösen az újonnan módosított szociális szabályok tekintetében fogják nyomon követni és értékelni a szabálysértések számának, típusainak és gyakoriságának alakulását az 561/2006/EK rendelet 17. cikke szerinti végrehajtási jelentések révén. Ez a cikk előírja a tagállamok számára, hogy két évente bocsássák rendelkezésre a szükséges információkat annak érdekében, hogy a Bizottság két évente jelentést készíthessen a rendelet alkalmazásáról és a szóban forgó területen elért fejlődésről. Emellett az Eurostat és/vagy célzott felmérések segítségével fogják nyomon követni és értékelni a gazdasági hatásokat, valamint a munkakörülményekre és a járművezetők jóllétére gyakorolt hatásokat.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javaslat korlátozott számú módosítást vezet be az 561/2006/EK rendeletbe az alábbiak szerint:

- a 4. cikk n) pontja módosul a hivatkozásnak a 684/92/EGK tanácsi rendelet<sup>19</sup> hatályon kívül helyező 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre való aktualizálása érdekében,
- a 4. cikk egy új na) ponttal egészül ki az alkalmi személyszállítási szolgáltatásoknak az 1073/2009/EK rendelet szerinti szükséges fogalommeghatározásának bevezetése, valamint annak egyértelművé tétele érdekében, hogy ez a fogalommeghatározás a nemzeti és a nemzetközi szolgáltatásokra egyaránt vonatkozik,
- a 7. cikk egy új bekezdéssel egészül ki, amely lehetővé teszi az alkalmi személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők számára, hogy a kötelező szünetüket három, egyenként legalább 15 perces külön szünetre bontsák, azon a meglévő lehetőségen túlmenően, hogy egy adott szünetet két különálló, egy 15 és egy 30 perces szünetre bontsanak,
- a 8. cikk (2) bekezdése egy új albekezdéssel egészül ki, amely lehetővé teszi a legalább 8 napig tartó egyetlen alkalmi személyszállítási szolgáltatásban részt vevő járművezetők számára, hogy a napi pihenőidő kezdetét 1 órával elhalasszák, ha az adott napon a teljes napi vezetési időszak nem haladja meg a 7 órát, vagy hogy a napi pihenőidőt 2 órával elhalasszák, ha a teljes napi vezetési időszak az adott napon nem haladja meg az 5 órát. Az új bekezdés továbbá egyértelművé teszi az ilyen eltérések alkalmazásához teljesítendő feltételeket is,
- a 8. cikk (6) bekezdésének a) pontjában a bevezető fordulat, valamint az a) pont módosul annak érdekében, hogy a heti pihenőidőnek az azt megelőző rendes heti pihenőidőt követően legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal történő elhalasztásának lehetőségét kiterjesszék a nemzeti alkalmi személyszállítási szolgáltatásokra.

---

<sup>19</sup> A Tanács 684/92/EGK rendelete (1992. március 16.) az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól (HL L 74., 1992.3.20., 1. o.).

## Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE****az 561/2006/EK rendeletnek az alkalmi személyszállítási ágazatban alkalmazott minimum szünetekre, valamint napi és heti pihenőidőkre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében történő 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 tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>20</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>21</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A járművezetőket megillető megfelelő munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a hatékony, biztonságos és szociálisan felelős közúti szállítási ágazat megteremtéséhez, valamint ahhoz, hogy garantálni lehessen a megkülönböztetésmentességet, és az ágazatba lehessen vonzani a szakképzett munkaerőt. Ezért elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, arányosak, a célnak megfelelőek, könnyen alkalmazhatók, valamint az Unió egészében hatékony és következetes módon könnyen érvényre juttathatók és végrehajthatók legyenek.
- (2) Az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>22</sup> megállapított, a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó szabályok a közúti fuvarozókra és járművezetőikre alkalmazandók, függetlenül attól, hogy személy- vagy áruszállításban vesznek-e részt, illetve attól, hogy a személyszállítás tekintetében a szállítás rendszeres vagy alkalmi jellegű-e.
- (3) Az alkalmi közúti személyszállítási ágazat sajátosságai azonban eltérnek a közúti árufuvarozás vagy a rendszeres közúti személyszállítási ágazat sajátosságaitól. Az alkalmi közúti személyszállítást a magas szezonális és a vezetéssel töltött idő eltérő

---

<sup>20</sup> HL C ., ., . o.

<sup>21</sup> HL C ., ., . o.

<sup>22</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.).

hossza jellemzi, amely az utasok által végzett turisztikai tevékenységektől függ. Az ágazatnak lehetőség szerint gondoskodnia kell az utasok előre nem tervezett és rögtönzött igényeinek kielégítéséről a további megállók, illetve az útvonal vagy a tervezett program módosítása tekintetében. Az alkalmi közúti személyszállítás esetében általában rövidebb a vezetési idő, mint az árufuvarozás vagy az autóbusszal végzett rendszeres szolgáltatások esetében. A járművezetők továbbá általában szállodákban alszanak, és ritkán vezetnek éjszaka. Másrészt a járművezetők a munkaidő alatt bizonyos további tevékenységeket végezhetnek, amelyek gyakran az utasokkal való interakciókból erednek.

- (4) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése arra a következtetésre jutott, hogy a minimum szünetekre és pihenőidőkre vonatkozó egységes szabályok némelyike nem felel meg az alkalmi közúti személyszállítási szolgáltatások sajátosságainak. A Bizottság által e tekintetben végzett további értékelések azt mutatták, hogy az 561/2006/EK rendeletnek a szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó egyes követelményei nem megfelelőek és kivitelezhetetlenek az alkalmi közúti személyszállítást végző járművezetők és fuvarozók számára, mivel negatív hatással vannak a hatékony és magas színvonalú alkalmi személyszállítási szolgáltatások megszervezésére, a járművezetők munkakörülményeire és következésképpen a közúti biztonságra.
- (5) Ezért helyénvaló úgy kiigazítani a minimum szünetekre és pihenőidőkre vonatkozó követelményeket, hogy azok megfeleljenek az alkalmi közúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó egyedi követelményeknek is. Helyénvaló továbbá összehangolni a belföldi és nemzetközi alkalmi közúti személyszállítási szolgáltatásokra alkalmazandó szabályokat.
- (6) Az alkalmi közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők szüneteinek és pihenőidejének ütemezésére vonatkozó rugalmasabb szabályok semmiképpen sem veszélyeztethetik a járművezetők biztonságát, a közúti közlekedésbiztonságot, nem növelhetik a járművezetők fáradtságának szintjét, és nem vezethetnek a munkakörülmények romlásához. Ez a rugalmasság ezért nem változtathatja meg az összes minimum szünetre, a napi és heti maximális vezetési időszakra, valamint a kéthetes maximális vezetési időre vonatkozó jelenlegi szabályokat.
- (7) Az alkalmi személyszállítási szolgáltatások egységes fogalommeghatározásának biztosítása érdekében szükséges tisztázni, hogy az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>23</sup> foglalt fogalommeghatározás a nemzeti és a nemzetközi szolgáltatásokra egyaránt vonatkozik. Helyénvaló továbbá naprakésszé tenni a 684/92/EGK tanácsi rendeletet hatályon kívül helyező 1073/2009/EK rendeletre<sup>24</sup> való hivatkozást.
- (8) Az alkalmi közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők számára a szünetek ütemezése tekintetében biztosított nagyobb rugalmasság nem akadályozhatja meg e járművezetőket abban, hogy a megfelelő pihenéshez szükséges minimális időtartamú szüneteket tartsanak. Ezért helyénvaló minden egyes szünetre vonatkozóan meghatározni a minimális időtartamot. Ezért az alkalmi közúti személyszállítási

---

<sup>23</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 (átdolgozás) (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

<sup>24</sup> A Tanács 684/92/EGK rendelete (1992. március 16.) az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól (HL L 74., 1992.3.20., 1. o.).

szolgáltatásokat végző járművezetők számára lehetővé kell tenni, hogy kötelező szünetüket három, egyenként legalább 15 perces külön szünetre bontsák, a szünet felosztásának másik lehetősége mellett.

- (9) Annak érdekében, hogy az alkalmi közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők pihenőidejének ütemezése tekintetében biztosított nagyobb rugalmassággal ne lehessen visszaélni, elengedhetetlen e rugalmasság alkalmazási körének egyértelmű meghatározása, valamint a megfelelő ellenőrzések biztosítása. A járművezetők számára ezért lehetővé kell tenni, hogy napi pihenőidejük kezdetét legfeljebb 1 vagy 2 órával elhalasszák azokban az esetekben, amikor az adott napon a vezetési időszak nem haladja meg az 5, illetve 7 órát, és úgy kell rendelkezni, hogy a pihenőidő kezdetét csak akkor halaszthassák el, ha 8 napos vagy annál hosszabb utakat teljesítenek. Ezt a rugalmasságot tovább kell korlátozni oly módon, hogy az utazás időtartama alatt minden egyes eltérést csak egyszer lehessen igénybe venni. Lehetővé kell tenni továbbá az ilyen körülmények összevetését a menetíró készülékből származó kinyomtatott lappal vagy a munkalappal is, a menetíró készülék által rögzített adatokon felül.
- (10) Ha a heti pihenőidő legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal történő elhalasztásának lehetősége kizárólag az alkalmi nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokra korlátozódik, az a fuvarozók, különösen a kis- és középvállalkozások közötti torzulásmentes és tisztességes verseny szempontjából negatív hatással jár. Az alkalmi nemzeti személyszállítási szolgáltatók a megtett távolság, az időtartam vagy az utasoknak nyújtott szolgáltatások tekintetében az alkalmi nemzetközi személyszállítási szolgáltatókkal azonos feltételek mellett is nyújthatják szolgáltatásaikat. Ezért az alkalmi nemzeti személyszállítási szolgáltatásoknak részesülniük kell ebből a lehetőségből.
- (11) Mivel e rendelet célkitűzéseit, nevezetesen az alkalmi közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők szüneteire és pihenőidejére vonatkozó szabályok harmonizálása révén a tisztességes verseny biztosítását és a munkakörülmények és a közúti biztonság javítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a célkitűzések jellege miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (12) Az 561/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) az n) pont helyébe a következő szöveg lép:

„n) »rendszeres személyszállítási szolgáltatások«: az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet\* 2. cikkének 2. és 3. pontja szerinti nemzeti és nemzetközi járatok;

\* 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.);

b) a szöveg a következő na) ponttal egészül ki:

„na) »alkalmi személyszállítási szolgáltatások«: az 1073/2009/EK rendelet 2. cikkének 4. pontja szerinti nemzeti és nemzetközi személyszállítási különjáratok.”

2. A 7. cikk a következő negyedik bekezdéssel egészül ki:

„Az alkalmi személyszállítási szolgáltatást végző járművezető esetében az első bekezdésben említett szünet helyett három, egyenként legalább 15 perces szünet is tartható, az első bekezdésben említett vezetési időszak során elosztva, oly módon, hogy az megfeleljen az első bekezdésnek.”

3. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a cikk szövege a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Amennyiben az nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a legalább 8 napos időtartamú alkalmi személyszállítási szolgáltatást végző járművezető a következő módokon eltérhet a (2) bekezdés első albekezdésétől:

a) a napi pihenőidőt legfeljebb 1 órával elhalaszthatja feltéve, hogy az adott nap összesített vezetési ideje nem haladta meg a 7 órát;

b) a napi pihenőidőt legfeljebb 2 órával elhalaszthatja, feltéve, hogy az adott nap összesített vezetési ideje nem haladta meg az 5 órát.

Az első albekezdés a) és b) pontjában említett eltérések mindegyike csak egyszer alkalmazható az első albekezdésben említett utazás során.

A járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján, a menetíró készülékből kinyomtatott lapon vagy a munkalapon legkésőbb az úti cél elérésekor vagy egy megfelelő megállóhelyre történő megérkezéskor kézzel fel kell tüntetnie az ilyen jellegű eltérések okát.”;

b) a (6a) bekezdés bevezető fordulata és a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„A (6) bekezdéstől eltérve az egyszeri alkalmi utasszállítást végző járművezetők heti pihenőidejüket az azt megelőző rendes heti pihenőidőt követően legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal elhalaszthatják, feltéve hogy:

a) a szolgáltatás legalább 24 egymást követő órán keresztül zajlik;”.

## 2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről  
az elnök*

*a Tanács részéről  
az elnök*