

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 15.10.2008
COM(2008) 650 végleges

2008/0195 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének
szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelv módosításáról**

{SEC(2008) 2631}

{SEC(2008) 2632}

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKOLÁS

A. A JAVASLAT HÁTTERE

1. A közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹ 2005. március 13. óta kell alkalmazni. Az irányelvben foglalt közös szabályok minimumkövetelményeket állapítanak meg a fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek szociális védelme tekintetében, és – azáltal, hogy javítják a közúti közlekedés biztonságát és egyenlő versenyfeltételeket biztosítanak – a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek egészségének védelme és biztonságának javítása felé tett jelentős lépésként értékelendők. Az irányelv – azon rendelkezései révén, amelyek a munkavállalókat hivatottak megóvni a túl hosszú munkaidő, a nem megfelelő pihenőidő és a felaprózott munkarend okozta káros hatásoktól – a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló 2003/88/EK irányelvhez kapcsolódó *lex specialis*, továbbá kiegészíti a gépjárművezetők vezetési idejére és pihenőidejére vonatkozó közös szabályokat megállapító 561/2006/EK rendeletet².
2. Az irányelvnek az egyeztetési eljárást követő elfogadásakor a Tanács és a Parlament abban állapodott meg, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők esetében az irányelvet elvben 2009. március 23-tól kell alkalmazni. Továbbá legkésőbb e határidő előtt két évvel a Bizottságnak jelentést kell benyújtania az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz, majd e jelentés alapján jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie, amelynek vagy meg kell határoznia, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők miként kerüljenek az irányelv hatálya alá, vagy ki kell zárnia ezen gépjárművezetőket az irányelv hatálya alól (az irányelv 2. cikkének (1) bekezdése).
3. Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alól való kihagyásának lehetséges következményeivel foglalkozó, valamint az irányelv éjszakai munkavégzésre vonatkozó rendelkezéseinek a közúti közlekedés biztonsága, a versenyfeltételek, a foglalkoztatás szerkezete, valamint a szociális vonatkozások tekintetében gyakorolt hatását értékelő jelentését³ a Bizottság 2007 májusában terjesztette az Európai Parlament és a Tanács elé. Ha az irányelv rendelkezéseit a tagállamok eltérő módon értelmezik és hajtják végre, az torzíthatja a versenyt és az egyes tagállamokban alkalmazott minimális szociális normák közötti különbségekhez vezethet. Különösen az okoz nehézséget, hogy az utazó munkavállalók és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők közötti különbségtétel nem egyértelmű, ez pedig végrehajtási problémákhoz vezet, illetve ahhoz, hogy – annak érdekében, hogy az irányelv hatálya alól kikerüljenek – a gépjárművezetők között egyre több a „kényszervállalkozó”. A jelentés alapján tehát nincs egyértelmű indoka annak, hogy az irányelv hatálya az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre is kiterjedjen, azonban fontos a fogalommeghatározásokat egy olyan módosítás bevezetésével egyértelművé tenni,

¹ HL L 80., 2002.3.23., 35. o.

² HL L 102., 2006.4.11., 1. o.

³ COM(2007) 266 végleges.

amely kimondja, hogy az „irányelv hatálya alá tartozó utazó munkavállaló” fogalma a „kényszervállalkozó” gépjárművezetőket is magában foglalja, vagyis azokat a gépjárművezetőket, akik nem kötődnek munkaszerződéssel egy adott munkaadóhoz, azonban nincs meg az a szabadságuk, hogy több ügyféllel is üzleti kapcsolatot tartsanak fenn.

4. Összhangban a Bizottságnak a jobb szabályozás melletti elköteleződésével, egyértelmű, célzott, arányos és végrehajtható közösségi jogszabályokra van szükség. A közúti közlekedés biztonságát, a versenyfeltételeket, a foglalkoztatás szerkezetét, valamint a szociális vonatkozásokat érintő részletes vizsgálatot követően a hatástanulmány arra világított rá, hogy az irányelvnek mind a vállalkozásoknál foglalkoztatott, mind az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőkre való teljes kiterjesztése jelentős költségekkel járna, ugyanakkor nem lehetne érvényt szerezni neki, ezért a legjobb megoldást nem az irányelv hatályának az önálló vállalkozókra való kiterjesztése, hanem a „kényszervállalkozóként” tevékenykedő gépjárművezetők problémájának megoldása jelentené.
5. A 2002/15/EK irányelv módosításáról szóló irányelvre vonatkozó javaslat tehát a jelenlegi szabályok egyértelműségét, értelmezhetőségét és végrehajthatóságát kívánja javítani azáltal, hogy az „utazó munkavállaló” fogalmának pontosabb meghatározásával ebbe a munkavállalói kategóriába – és ezáltal az irányelv hatálya alá – a kényszervállalkozóként tevékenykedő gépjárművezetőket is bevonja.
6. A Bizottságnak a szóban forgó jelentésben az irányelv éjszakai munkavégzésre vonatkozó rendelkezéseinek hatását is értékelnie kellett (az irányelv 7. cikkének (2) bekezdése). A jelentés azzal a következtetéssel zárult, hogy az éjszakai munkavégzésre vonatkozó rendelkezések módosítására vagy további harmonizációjára nincs szükség. Egyúttal célszerű a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének i. pontjában szereplő „éjszakai munka” fogalommeghatározását is módosítani. A jelenlegi megfogalmazás szerint az éjszakai időben végzett nagyon rövid, akár mindössze néhány perces munka is „éjszakai munka”. A rendelkezés ebben a formájában gazdasági és szociális szempontból aránytalan és szükségtelen. A Bizottság ezért azt javasolja, hogy az „éjszakai munka” fogalommeghatározásába kerüljön vissza a legalább 2 órás munkaidőre való utalás, amely már a kezdeti javaslatban is szerepelt.

B. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

7. Az érdekelttekkel 2006 és 2007 során folytatott konzultációk arra világítottak rá, hogy az érdekelttek többsége szerint az irányelv több különböző területen negatív és pozitív hatást is gyakorolt. Az érdekelttek többsége úgy ítéli meg, hogy a munkaidőt érintő szabályok egyrészt kedvező hatással voltak az egészségre, a biztonságra, a munkafeltételekre, valamint a fuvarozási vállalkozások közötti verseny feltételeinek összehangolására, ugyanakkor kedvezőtlen mellékhatásokat is kifejtettek: többek között csökkentek a fizetések, nincs elegendő gépjárművezető, és romlott az ágazat költséghatékonysága.
8. Csaknem valamennyi érdekelt vetett fel problémákat a munkaidőt érintő szabályok egységes alkalmazásával kapcsolatban, és jelezte, hogy a gépjárművezetőkre

vonatkozó jelenlegi ellenőrzési rendszer nem kellően szigorú. Mindez torzíthatja a versenyt, hiszen azok, aki betartják a szabályokat, versenyhátrányba kerülnek.

9. Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alá való bevonásából vagy alóla való kizárásából eredő hatásokat illetően a különböző érdekeltek eltérő álláspontra helyezkedtek, különösen a végrehajtási gyakorlat, illetve a közúti közlekedés biztonsága és az egyenlő versenyfeltételek szempontjából elérhető hozzáadott érték tekintetében.
10. Az érdekeltek általában a következők mellett foglaltak állást: az irányelv alkalmazási körének, illetve az abban foglalt fogalommeghatározásoknak és rendelkezéseknek a tisztázása, a végrehajtási rendszer eredményességének és hatékonyságának növelése, a nemzeti végrehajtó hatóságok közötti együttműködés erősítése és a gépjárművezetők kényszervállalkozóként való alkalmazásának visszaszorítása.
11. Az érdekeltekkel folytatott konzultációk során felmerült észrevételeket a 2007-2008-ban elvégzett hatásvizsgálatkor figyelembe vették. A hatásvizsgálat célja annak a legjobb szakpolitikai lehetőségnek a kijelölése volt, amely végrehajtható, javasolt intézkedései nem járnak szükségtelen adminisztrációs teherrel vagy potenciális negatív mellékhatással, és amely egyúttal hozzájárul az uniós közlekedéspolitika célkitűzéseinek megvalósításához.
12. A hatásvizsgálat az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alá való bevonásának, vagy alóla való kizárásának alapvető szakpolitikai lehetőségein túl egyéb olyan eszközöket is mérlegelt, mint az „utazó munkavállaló” fogalommeghatározásának egyértelművé tétele oly módon, hogy az a „kényszervállalkozó” gépjárművezetőket is magában foglalja, vagy a végrehajtási rendszer eredményességének és hatékonyságának növelése azzal a céllal, hogy kezelhető legyen a szabálykövetési hajlandóság problémája. Mind a négy alapvető szakpolitikai lehetőség esetében megvizsgálták az összes lehetséges gazdasági, szociális, környezetvédelmi és közigazgatási hatást.
13. Tekintettel a különböző szakpolitikai lehetőségek hatásvizsgálatának eredményeire, ez a javaslat két lehetőség kombinációját tükrözi: az egyik – a fogalmak jogi tisztázásán keresztül – az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alá történő bevonása, a másik a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése. Az irányelv rendelkezéseinek tényleges érvényesülése ugyanis kizárólag az alkalmazandó szabályok hatékony ellenőrzésével biztosítható.
14. A javaslatához csatolva található a hatásvizsgálat összefoglalása és teljes szövege. A hatásvizsgálat szerint amennyiben a munkaidőt érintő jelenlegi szabályok az irányelv alkalmazási körének egyértelműbbé tételével és végrehajtási követelményekkel egészülnek ki, javulni fog a szociális szabályozás betartása, csökkeni fognak a versenytorzulások, és a tagállamokra nem hárulnak azok az adminisztrációs terhek és esetenként igen magas végrehajtási költségek, amelyek egy európai uniós szintű, összetett végrehajtási rendszer bevezetésével járnak.
15. **Szubszidiaritás**
A javaslat megfelel a szubszidiaritás elvének, mivel céljait – a már létező közösségi szabályok hatályának egyértelművé tételét, illetve azok végrehajtásának javítását – a

tagállamok önállóan nem tudnák megvalósítani. A javaslat céljai között szerepel továbbá a szabályok betartásának nyomon követését végző tagállami hatóságok közötti információcsere javítása. Közösségi fellépés szükséges tehát, mivel a feltárt problémákat egy tagállam vagy a tagállamok egy csoportja nem tudja kielégítő módon megoldani.

16. **Arányosság**

A javaslat megfelel az arányosság elvének, mivel nem lép túl azon a mértéken, amely céljai eléréséhez feltétlenül szükséges. Egyértelműsíti a jelenlegi szabályok alkalmazási körét, és közös követelményeket állapít meg azok méltányos végrehajtására, ugyanakkor nem korlátozza a tagállamokat abban, hogy az egyes nyomonkövetési és ellenőrzési intézkedések tekintetében nemzeti szintű döntéseket hozzanak.

17. A javaslat nem ró többletterheket a Közösség költségvetésére, és nem jár adminisztrációs teherrel a tagállamok számára.

C. A MÓDOSÍTÁSOK MAGYARÁZATA

18. A javaslat, anélkül hogy megváltoztatná az irányelv általános célkitűzését – ez pedig a közúti fuvarozásra vonatkozó szociális jogszabályok szerinti munkavállalók és munkavállalóként kezelt személyek szociális védelme –, az alábbi módosításokat vezeti be:

Az irányelv 2. cikkének (1) bekezdése az alkalmazási kört teszi egyértelművé. Az irányelv a 3. cikk d) pontja szerinti összes utazó munkavállalóra vonatkozik, beleértve a kényszervállalkozóként tevékenykedő gépjárművezetőket, vagyis az olyan gépjárművezetőket is, akik hivatalosan önálló vállalkozók, de valójában mégsem szervezhetik szabadon munkatevékenységeiket. Az irányelv nem vonatkozik a valódi önálló vállalkozókra, ők ugyanis nem esnek az irányelv hatálya alá.

A 3. cikk a) pontja ezután is meghatározza a „munkaidőnek” az irányelv hatálya alá tartozó valamennyi gépjárművezető esetében alkalmazandó fogalmát, az önálló vállalkozók esetében azonban már nem tartalmazza a „munkaidő” fogalmát, mivel ők kívül esnek az irányelv hatályán.

Az úgynevezett „kényszervállalkozók” problémájának kezelése érdekében a 3. cikk d) pontja pontosabban határozza meg az „utazó munkavállaló” fogalmát.

A 3. cikk i) pontja az „éjszakai munka” fogalmát a gyakorlatban is alkalmazható módon határozza meg.

A 11a. cikk közös elveket vezet be, amelyek célja a nemzeti végrehajtási rendszerek átláthatóságának és hatékonyságának növelése, az előírások egységes értelmezése és méltányos alkalmazása. Az új rendelkezések továbbá a tagállamok illetékes hatóságait szorosabb együttműködésre szólítják fel, a Bizottságot pedig arra, hogy a munkaidőt érintő szabályozás végrehajtására vonatkozó közös megközelítés kialakítása érdekében segítse elő a végrehajtó hatóságok és az ágazat, illetve a tagállamok közötti párbeszédet. Mindezen rendelkezések célja a közösségi szabályok betartásának javítása, s ezáltal az uniós közlekedéspolitikai célkitűzéseinek megvalósításához való hozzájárulás.

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelv módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikkére és 137. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁵,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően⁶,

mivel:

- (1) 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 szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK rendelet⁷ közös szabályokat állapít meg a gépjárművezetők vezetési idejére, szüneteire és pihenőidejére vonatkozóan. A rendelet hatálya nem terjed ki a közúti fuvarozásban részt vevők munkaidejének egyéb kérdéseire.
- (2) A közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁸ a munkaidő szervezésével kapcsolatban minimumkövetelményeket állapít meg a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek egészségének védelme és biztonságának növelése, a közúti közlekedés biztonságának fokozása és a versenyfeltételek összehangolása céljából.
- (3) A 2002/15/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottságnak jelentést kell készítenie az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek az irányelv hatálya alóli kizárásáról, és erről javaslatot kell benyújtania.

⁴ HL C [...], [...], [...]. o.

⁵ HL C [...], [...], [...]. o.

⁶ HL C [...], [...], [...]. o.

⁷ HL L 102., 2006.4.11., 1. o.

⁸ HL L 80., 2002.3.23., 35. o.

- (4) Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőknek a 2002/15/EK irányelv hatálya alól való kihagyásának, valamint az éjszakai munkavégzésre vonatkozó rendelkezéseknek a hatásával foglalkozó jelentését⁹ a Bizottság 2007 májusában terjesztette az Európai Parlament és a Tanács elé.
- (5) A 2002/15/EK irányelv átültetése során szerzett tapasztalatokból, az érdekeltekkel folytatott konzultációkból, számos tanulmányból és az elvégzett hatásvizsgálatból az derül ki, hogy a tagállamokban megoldatlan a munkaidőt érintő szabályok egységes alkalmazása, csekély a szabálykövetési hajlandóság és gyenge a végrehajtási rendszer.
- (6) Ha a tagállamok különbözőképpen értelmezik, alkalmazzák és hajtják végre a 2002/15/EK irányelv rendelkezéseit, a fuvarozási vállalkozások és a gépjárművezetők pedig nem tartják be a munkaidőre vonatkozó minimumkövetelményeket, az torzítja a versenyt, és veszélyezteti a gépjárművezetők biztonságát, illetve egészségét.
- (7) A Bizottság jelentésére és a hatásvizsgálatra való figyelemmel indokolt az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőket kizárni a 2002/15/EK irányelv hatálya alól.
- (8) Mindazonáltal kívánatos, hogy a tagállamok a továbbiakban is felhívják az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők figyelmét arra, hogy a túl hosszú munkaidő, a nem megfelelő pihenés és a felaprózott munkarend károsan hat az egészségükre és a biztonságukra, és a közúti közlekedés biztonságát is rontja.
- (9) A 2002/15/EK irányelv szövegében ezért néhány technikai jellegű módosítást szükséges végrehajtani.
- (10) A közösségi szabályozás csak akkor hatékony és eredményes, ha azt valamennyi tagállam végrehajtja, ha minden érintett szereplőre egyformán alkalmazzák, és ha rendszeresen és hatékonyan ellenőrzik.
- (11) A követelmények betartásának ellenőrzése többszereplős, összetett feladat, ezért együttműködést igényel mind a tagállamok és a Bizottság között, mind az egyes tagállamok között.
- (12) A szabályok végrehajtásában, alkalmazásában és érvényesítésében felmerült hiányosságok orvoslása érdekében tehát célszerű a 2002/15/EK irányelvet korszerűsíteni, egyértelművé téve az alkalmazási kört, megerősítve a tagállamok közötti közigazgatási együttműködést, valamint elősegítve az információk és a bevált gyakorlati megoldások egymás közötti cseréjét.
- (13) Ezen irányelv célkitűzését – azaz a munkaidő szervezésére vonatkozó közösségi szabályozás korszerűsítését és végrehajthatóságának erősítését – tagállami szinten nem lehet kellő mértékben megvalósítani, s ezért ez a célkitűzés közösségi szinten jobban megvalósítható; a Közösség a Szerződés 5. cikkében rögzített szubszidiaritási elvnek megfelelően intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban az irányelv nem lépi túl a szóban forgó célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.

⁹ COM(2007) 266 végleges.

(14) Ez az irányelv tiszteletben tartja azokat az alapvető jogokat és megfelel azoknak az alapelveknek, amelyeket különösen az Európai Unió alapjogi chartája állapít meg. Ezen belül konkrétan arra törekszik, hogy minden munkavállaló számára biztosítsa az egészségét és biztonságát tiszteletben tartó munkafeltételekhez, a munkaidő felső határának korlátozásához, valamint a napi és heti pihenőidőhöz való jogot (az Európai Unió alapjogi chartájának 31. cikke).

(15) A 2002/15/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2002/15/EK irányelv a következőképpen módosul:

(1) A 2. cikk a következőképpen módosul:

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

„1. Ez az irányelv a tagállamokban székhellyel rendelkező, az 561/2006/EK rendelet vagy annak hiányában az AETR-megállapodás hatálya alá tartozó, közúti fuvarozásban részt vevő vállalkozások által foglalkoztatott, az e rendelet 3. cikkének d) pontja szerinti utazó munkavállalókra vonatkozik.

Ez az irányelv a 3. cikk d) pontjának második mondata szerinti utazó munkavállalókra is vonatkozik.”

b) a 2. és 3. cikkben „a 93/104/EK irányelv” szövegrész helyébe „a 2003/88/EK irányelv” szövegrész lép.

c) a 4. cikkben „a 3820/85/EGK rendelet” szövegrész helyébe „az 561/2001/EK rendelet” szövegrész lép.

(2) A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) az a) pont 2. alpontjának első mondatát el kell hagyni.

b) a d) pont a következő mondattal egészül ki:

„»utazó munkavállaló« továbbá minden olyan személy, aki nem kötődik munkaadóhoz sem munkaszerződéssel, sem egyéb munkavégzésre irányuló, alá-, fölérendeltségen alapuló jogviszony formájában, azonban:

i. vonatkozó munkatevékenységeit nem szervezheti szabadon;

ii. jövedelme nem függ közvetlenül a megtermelt nyereségtől;

iii. nincs meg az a szabadsága, hogy egyénileg vagy más önálló vállalkozó gépjárművezetőkkel történő együttműködés keretein belül több ügyféllel is üzleti kapcsolatot tartson fenn.”

c) az e) pontot el kell hagyni.

d) az f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„f) »közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek«: valamennyi utazó munkavállaló, aki ilyen tevékenységet végez;”

e) az i) pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„i) »éjszakai munka«: olyan munkaidőben végzett munka, amelyből legalább két munkaóra az éjszakai időre esik.”

- (3) A 4. cikk a) pontjában „a 3820/85/EGK rendelet 6. cikke (1) bekezdésének negyedik és ötödik albekezdése, illetve szükség esetében az AETR-megállapodás 6. cikke (1) bekezdésének negyedik albekezdése” szövegrész helyébe „az 561/2006/EK rendelet, illetve szükség esetén az AETR-megállapodás” szövegrész lép.
- (4) Az 5. cikk (1) bekezdésében „a 3820/85/EGK rendelet” szövegrész helyébe „az 561/2001/EK rendelet” szövegrész lép.
- (5) A 6. cikkben „a 3820/85/EGK rendelet” szövegrész helyébe „az 561/2001/EK rendelet” szövegrész lép.
- (6) A rendelet a következő 11a. cikkel egészül ki:

„11a. cikk

Végrehajtás

- (1) Az ebben az irányelvben szereplő szabályok helyes és összehangolt végrehajtása érdekében a tagállamok megfelelő és rendszeres nyomonkövetési és ellenőrzési rendszert léptetnek életbe. Biztosítják, hogy az irányelv végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságok kellő számú képesített ellenőrrel rendelkezzenek és minden szükséges intézkedést megtegyenek.
- (2) A tagállamok a nyomonkövetési és ellenőrzési intézkedésekről részletes tájékoztatást nyújtanak a Bizottságnak.
- (3) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a fuvarozási vállalkozások és az utazó munkavállalók a munkaidő szabályozásával és a munkaszervezéssel kapcsolatban tájékoztatást, segítséget és tanácsot kaphassanak.
- (4) Az irányelvnek a Közösség egészében való hatékony, eredményes és egységes végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottság támogatja a tagállamok közötti párbeszédet annak érdekében:
 - (a) hogy az információcserére szolgáló hatékony rendszerek bevezetése, az információkhoz való hozzáférés javítása, valamint a munkaidőt érintő szabályok érvényesítésével kapcsolatos információk és bevált gyakorlati megoldások egymás közötti cseréjének elősegítése révén megerősödjön a tagállamok illetékes hatóságai közötti közigazgatási együttműködés;

- (b) hogy az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatban közös megközelítés alakuljon ki;
 - (c) hogy a szállítási ágazat és a végrehajtó hatóságok közötti párbeszéd előmozduljon.”
- (8) A 13. cikkben „a 3820/85/EGK rendelet 16. cikkének (2) bekezdése” szövegrész helyébe „az 561/2001/EK rendelet 17. cikkének (1) bekezdése” szövegrész lép.

2. cikk

1. A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [...]ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét, valamint az e rendelkezések és az irányelv közötti megfelelést bemutató táblázatot haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

A tagállamok által elfogadott rendelkezéseknek hivatkozniuk kell erre az irányelvre, vagy hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozással együtt kell megjelenniük. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

2. A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az irányelv tárgykörében fogadnak el.

3. cikk

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, ...-án/én

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*