



Kérdések és válaszok a járművezetők (EU) 2020/1057 irányelv szerinti kiküldetéséről az áru fuvarozással összefüggésben¹

FELELŐSSÉGGKIZÁRÓ NYILATKOZAT: *Az útmutatót a Bizottság szervezeti egységei dolgozták ki, és az nem jelent kötelezettségvállalást az Európai Bizottság részéről. Az uniós jog hitelt érdemlő értelmezése az Európai Unió Bíróságának kizárólagos hatáskörébe tartozik.*

ÁLTALÁNOS KRITÉRIUMOK annak meghatározására, hogy a járművezető az (EU) 2020/1057 irányelv alapján kiküldetésben van-e, vagy sem

Az (EU) 2020/1057 irányelv² (a továbbiakban: irányelv) különös szabályokat állapít meg a 96/71/EK irányelv³ és a 2014/67/EU irányelv⁴ tekintetében. Mindkét jogalkotási aktus a munkavállalók szolgáltatásnyújtás keretében történő kiküldetésére vonatkozik. A szóban forgó irányelv különbséget tesz a szállítási műveletek típusai között aszerint, hogy kell-e a kiküldetésre vonatkozó szabályokat alkalmazni rájuk, avagy sem. Az ilyen különbségtétel általános kritériuma a fogadó tagállam területével való kapcsolat mértéke⁵.

Az (EU) 2020/1057 irányelvből konkrétan az következik, hogy azok a járművezetők, akik a munkáltatójuk székhelye szerinti tagállamtól eltérő tagállamokban végeznek szállítási műveleteket, a következő műveletek elvégzésekor vannak **kiküldetésben**:

1. **nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletek⁶:** két tagállam között vagy egy tagállam és egy olyan harmadik ország között végzett szállítási

¹ Ez az útmutató csak a járművezetők közúti áru fuvarozás keretében történő kiküldetésével kapcsolatban tartalmaz kérdéseket és válaszokat. Ugyanebben a témában a személyszállításra vonatkozó szabályok tekintetében más kérdések és válaszok készülnek.

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1057 irányelve (2020. július 15.) 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 az 1024/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 249., 2020.7.31., 49. o.).

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 módosításáról (HL L 159., 2014.5.28., 11. o.).

⁵ Az (EU) 2020/1057 irányelv (9) preambulumbekzdése: „A kiküldetésekre vonatkozó ágazatspecifikus, kiegyensúlyozott szabályoknak a járművezető és a nyújtott szolgáltatás, valamint a fogadó tagállam területe közötti elegendő kapcsolat meglétén kell alapulniuk. Az említett szabályok végrehajtásának megkönnyítése érdekében a fogadó tagállam területével való kapcsolat mértéke alapján különbséget kell tenni a szállítási műveletek különböző típusai között.”

⁶ Az irányelv (12) és (13) preambulumbekzdése szerint „nem kétoldalú nemzetközi szállítási műveletek”.

műveletek, amelyek egyike sem az e műveleteket végző fuvarozó székhely szerinti tagállama⁷;

2. **kabotázsműveletek:** ellenszolgáltatás fejében végzett belföldi szállítási műveletek, amelyeket egy másik tagállamban székhellyel rendelkező fuvarozó ideiglenesen végez egy tagállam területén⁸.

A járművezető **nem** tekintendő **kiküldöttnek**, ha az alábbi műveleteket végzi:

1. **nemzetközi kétoldalú** szállítási műveletek⁹: a fuvarozó székhely szerinti tagállamából egy másik tagállamba vagy harmadik országba, vagy egy másik tagállamból vagy egy harmadik országból a székhely szerinti tagállamba irányuló, szállítási szerződésen alapuló szállítási műveletek;
2. **korlátozott további be- és/vagy kirakodási tevékenységek**¹⁰ (azaz a fent leírt, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletek), amelyekre a járművezető által érintett tagállamokban vagy harmadik országokban végzett kétoldalú műveletek keretében kerül sor;
3. **áthaladás**¹¹ egy tagállam területén anélkül, hogy bármilyen berakodási vagy kirakodási tevékenységre kerülne sor;
4. **kombinált szállítási művelet kezdeti vagy végső szakasza**¹², a 92/106/EGK tanácsi irányelvben meghatározottak szerint¹³, amennyiben a közúti szakasz önmagában nemzetközi kétoldalú szállítási műveletből áll.

ADMINISZTRATÍV KÖTELEZETTSÉGEK a fuvarozó részéről a kiküldetés előtt, alatt és után

Az (EU) 2020/1057 irányelv 1. cikkének (11) és (12) bekezdése meghatározza azokat az adminisztratív követelményeket, amelyeket a fuvarozóknak teljesíteniük kell a járművezetők kiküldetésére vonatkozó szabályoknak való megfelelés bizonyítása érdekében.

A kiküldetést megelőzően a fuvarozó:

- kiküldetési nyilatkozatot nyújt be annak a tagállamnak a hatóságaihoz, ahová a járművezetőt kiküldték,
- legkésőbb a kiküldetés kezdetekor,
- a belső piaci információs rendszerhez (IMI) kapcsolódó többnyelvű nyilvános felület használatával.

A kiküldetési nyilatkozat tartalma:

1. a fuvarozó azonosítása, legalább – amennyiben rendelkezésre áll – a közösségi engedély számával;
2. a letelepedés helye szerinti tagállamban lévő olyan szakmai irányító vagy más kapcsolattartó elérhetőségei, aki a szolgáltatásnyújtás helye szerinti fogadó tagállam

⁷ A székhely szerinti tagállam fogalm meghatározását az 1071/2009/EK rendelet 2. cikkének 8. pontja tartalmazza.

⁸ Az áru fuvarozás tekintetében a kabotázsműveletek fogalm meghatározását az irányelv tartalmazza, hivatkozással a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

⁹ Az (EU) 2020/1057 irányelv (10) preambulumbekzdése és 1. cikkének (3) és (4) bekezdése.

¹⁰ Az (EU) 2020/1057 irányelv 1. cikke (3) bekezdésének harmadik albekezdése.

¹¹ Az (EU) 2020/1057 irányelv (11) preambulumbekzdése és 1. cikkének (5) bekezdése.

¹² Az (EU) 2020/1057 irányelv (12) preambulumbekzdése és 1. cikkének (6) bekezdése.

¹³ 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.).

- illetékes hatóságaival egyeztet, valamint a dokumentumokat és értesítéseket elküldi és fogadja;
3. a járművezető személyazonossága, tartózkodási helyének címe és vezetői engedélyének száma;
 4. a járművezető munkaszerződésének kezdőnapja és a munkaszerződésre alkalmazandó jog;
 5. a kiküldetés tervezett kezdő és végdátuma;
 6. a gépjárművek rendszáma;
 7. az elvégzett szállítási szolgáltatások (például árufuvarozás, személyszállítás, nemzetközi fuvarozás vagy kabotázsművelet).

A kiküldetés során a fuvarozó:

- biztosítja, hogy a járművezetők rendelkezzenek a következő dokumentumokkal:
 - papíralapú vagy elektronikus kiküldetési nyilatkozat,
 - bizonyíték a fogadó tagállamban végzett fuvarozási műveletekre, például elektronikus fuvarlevél (e-CMR),
 - a menetíró készülékben rögzített adatok (különösen azon tagállamok országjelei, amelyekben a járművezető szállítási műveleteket végzett).

A kiküldetést követően a fuvarozó:

- a fogadó tagállam kérésének kézhezvételétől számított legfeljebb nyolc héten belül az IMI-hez kapcsolódó nyilvános felületen keresztül elküldi a kért dokumentumokat, például az alábbiakat:
 - a menetíró készülék nyilvántartása,
 - fuvarlevelek,
 - a járművezetőnek a kiküldetés időtartama tekintetében történő javadalmazására vonatkozó dokumentáció,
 - a munkaszerződés,
 - a járművezető munkájával kapcsolatos munkaidő-kimutatási lapok,
 - a járművezető javadalmazásának kifizetéséről szóló igazolás.

A tagállamok hatóságai az irányelv rendelkezéseinek való megfelelés ellenőrzése érdekében nem írhatnak elő további adminisztratív követelményeket a fuvarozók számára az irányelvben meghatározottakon kívül.

SZÁLLÍTÁSI FORGATÓKÖNYVEK

A következő szakaszok ismertetik és szemléltetik, hogy a kiküldetési szabályok hogyan alkalmazandók a különböző szállítási forgatókönyvek esetében:

- I. KÉTOLDALÚ MŰVELETEK
- II. NEM HONOS FUVARÓZÓ ÁLTAL VÉGZETT NEMZETKÖZI SZÁLLÍTÁS
- III. KABOTÁZS
- IV. ÁTHALADÁS
- V. ÜRESEN MEGTETT ÚT

Jelmagyarázat:

- ✦ A szállítási művelet és a berakodás kezdete
- ✦ Kirakodás és a szállítási művelet vége
- ✦ Az első további művelet esetén a berakodás
- ✦ Az első további művelet esetén a kirakodás
- ✦ A második további művelet esetén a berakodás
- ✦ A második további művelet esetén a kirakodás

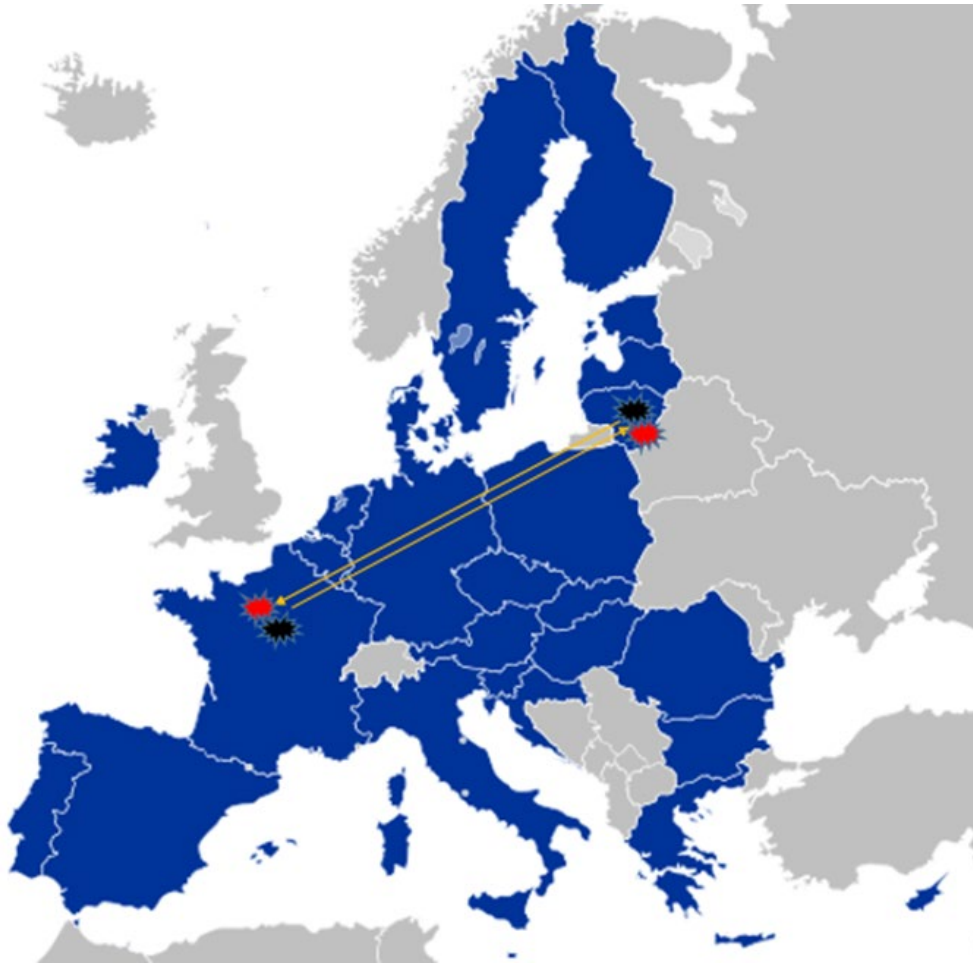
- Kétoldalú művelet
- A kiküldetési szabályok alól mentesülő további szállítási művelet
- A kiküldetési szabályok alól nem mentesülő szállítási művelet
- Áthaladás/Üresen megtett út

I. KÉTOLDALÚ MŰVELETEK

1. Mely nemzetközi kétoldalú szállítási műveletek mentesülnek a kiküldetési szabályok alól?

1. forgatókönyv: Két kétoldalú művelet

Egy Litvániában (LT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető egy áruval teljesen megrakott teherautót vezet Vilniusból (LT) Párizsba (FR). Párizsban az összes árut kirakodja. A visszaútra Párizsban árukat rakodik be, hogy azokat Vilniusba (LT) szállítsa.



Következtetés: A járművezető két kétoldalú szállítási műveletet hajtott végre: egyet Litvániából (a székhely szerinti tagállamból) Franciaországba (a fogadó tagállamba), egy másikat pedig Franciaországból vissza Litvániába. A járművezetőre ezért az egész utazás során nem vonatkoztak kiküldetési szabályok.

2. forgatókönyv: kétoldalú műveletek három kirakodási helyszínnel

Egy Litvániában (LT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető egy áruval teljesen megrakott teherautóval indul Vilniusból (LT). Ezt követően Berlinbe (DE) megy, ahol az áruk egyharmadát kirakodja, majd Antwerpenbe (BE) kirakodja az áruk további egyharmadát. Utána folytatja útját Lyonba (FR), és kirakodja az áruk fennmaradó egyharmadát.



Következtetés: A járművezető egy út során 3 kétoldalú műveletet hajtott végre. Az út a teherautó teljes berakodásával kezdődött Litvániában (a székhely szerinti tagállamban), aztán az árut három különböző országban rakodták ki (részleges kirakodása Németországban, Belgiumban és Franciaországban). Mivel egy út során több, a kiküldetési szabályok hatálya alól mentesülő kétoldalú szállítási művelet is végezhető (azaz mindegyik külön fuvarlevél hatálya alá tartozik)¹⁴, a járművezetőre az egész út tekintetében nem vonatkoztak a kiküldetési szabályok.

¹⁴ Az (EU) 2020/1057 irányelv (10) preambulumbekzdése: „Amennyiben egy járművezető a vállalkozás letelepedési helye szerinti tagállamból (a továbbiakban: letelepedés helye szerinti tagállam) kiindulva egy másik tagállam vagy harmadik ország területére vagy a letelepedés helye szerinti tagállam területére vissza irányuló kétoldalú szállítási műveletet hajt végre, akkor szolgáltatásának jellege szorosan kapcsolódik a letelepedés helye szerinti tagállamhoz. Lehetséges, hogy egy járművezető több kétoldalú szállítási műveletet is végez egyetlen út alkalmával.”

3. forgatókönyv: kétoldalú műveletek három berakodási helyszínnel

A Litvániában (LT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető a 2. forgatókönyvben leírt műveletek elvégzését követően a Litvániába történő visszautazás során Lyonban (FR) áruval feltölti a teherautó egyharmadát. Brüsszelbe (BE) megy, ahol áruval feltölti a teherautó újabb egyharmadát, majd Varsóban (PL) teljesen feltölti áruval a teherautót. Ezt követően folytatja útját Vilniusba (LT), és kirakodja az összes árut.



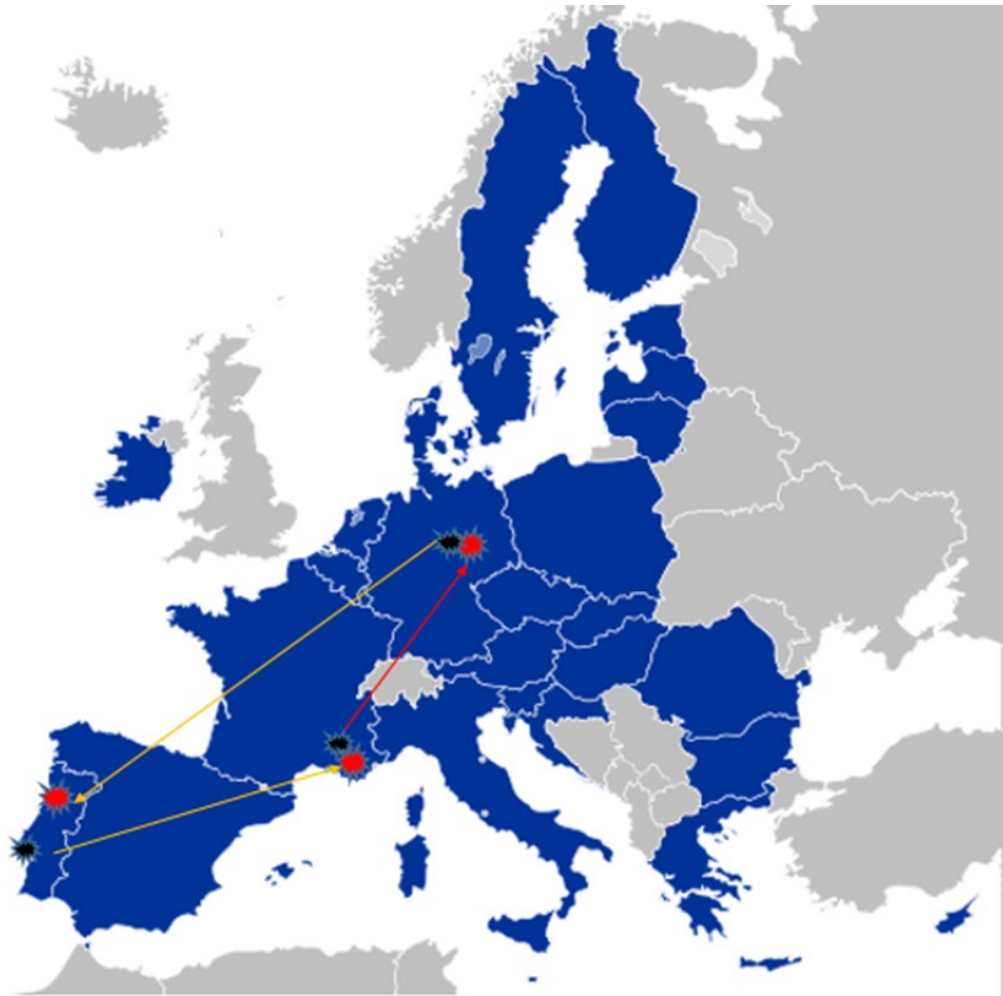
Következtetés: A járművezető a székhely szerinti tagállamba tartó egy visszaútja során 3 kétoldalú műveletet hajtott végre. Mivel egy út során több, a kiküldetési szabályok hatálya alól mentesülő kétoldalú szállítási művelet is végezhető (azaz mindegyik külön fuvarlevél hatálya alá tartozik), a járművezetőre az egész út tekintetében nem vonatkoztak a kiküldetési szabályok.

II. NEM HONOS FUVAROZÓ ÁLTAL VÉGZETT NEMZETKÖZI SZÁLLÍTÁS

2. A nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveleteket végző járművezetőkre vonatkoznak-e a járművezetők kiküldetésére vonatkozó szabályok?

4. forgatókönyv: nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítás két kétoldalú művelet elvégzése között

Egy Portugáliában (PT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető egy teljesen megrakott teherautót vezet Lisszabonból (PT) Marseille-be (FR). Marseille-ben kirakodja az összes árut. Marseille-ben (FR) a járművezető egy teljes teherautónyi árut rakodik be, amelyet Berlinben (DE) rakodik ki. Berlinben a járművezető egy teljes teherautónyi árut rakodik be, amelyet Portóban (PT) rakodik ki.



Következtetés: A járművezető két különálló kétoldalú műveletet és egy nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletet hajtott végre. Az első kétoldalú művelet Portugáliában (a székhely szerinti tagállamban) kezdődött az áruk berakodásával, majd Franciaországban fejeződött be ezen áruk kirakodásával. A második kétoldalú művelet az áruk németországi berakodásától a Portugáliában (a székhely szerinti tagállamban) történő kirakodásig tartott. A két kétoldalú művelet során a járművezetőre nem vonatkoztak a kiküldetési szabályok. Az áruk Franciaországban történő berakodása és Németországban történő kirakodása olyan nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet volt, amely a két kétoldalú művelet egyikéhez sem kapcsolódott. Ezért a járművezető a kétoldalú művelet befejezése után kezdi meg kiküldetését Franciaországban, amikor elindul a berakodási pontra, hogy berakodja a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítás tárgyát képező árut. A Franciaországba történő

kiküldetés akkor fejeződik be, amikor a járművezető elhagyja Franciaország területét. Ezt követően a járművezető Németországba kiküldöttnek tekintendő a Németország területére való belépéstől az áruknak az adott tagállamban történő kirakodásáig.

5. forгатókönyv: nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítás egy kétoldalú művelet és egy üresen megtett út között

Egy Portugáliában (PT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető Lisszabonban (PT) egy teljes teherautónyi árut rakodik be, és Berlinbe (DE) megy, ahol ezeket az árut kirakodják. Berlinben a járművezető egy teljes teherautónyi árut rakodik be, és azt Madridban (ES) rakodja ki. Ezután a járművezető Madridból (ES) üresen megy vissza a székhelye szerinti tagállamba (PT).



Következtetés: A járművezető egy kétoldalú szállítási műveletet hajtott végre Portugália és Németország között, egy nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletet hajtott végre Németország–Spanyolország vonatkozásában, és egy üres utat tett meg Spanyolországból Portugáliába. A járművezető a kétoldalú művelet befejezése után kezdi meg kiküldetését Németországban, amikor elindul a berakodási pontra, hogy berakodja a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet tárgyát képező, Németországból Spanyolországba szállítandó árut. A Németországba történő kiküldetés akkor fejeződik be, amikor a járművezető elhagyja Németország területét. A járművezető ezt követően Spanyolországba kiküldöttnek tekintendő attól a pillanattól kezdve, hogy Spanyolország területére lépett, egészen addig, amíg a Németországból a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet keretében behozott árut kirakodják, és a járművezető befejezi a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletet. A Spanyolország területén át üresen megtett út nem minősül kiküldetésnek. A járművezető nem tekintendő kiküldetésben lévőnek Franciaországban, amelyen a Portugáliából Németországba irányuló kétoldalú szállítási művelet, valamint a Németországból Spanyolországba irányuló nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet során áthalad.

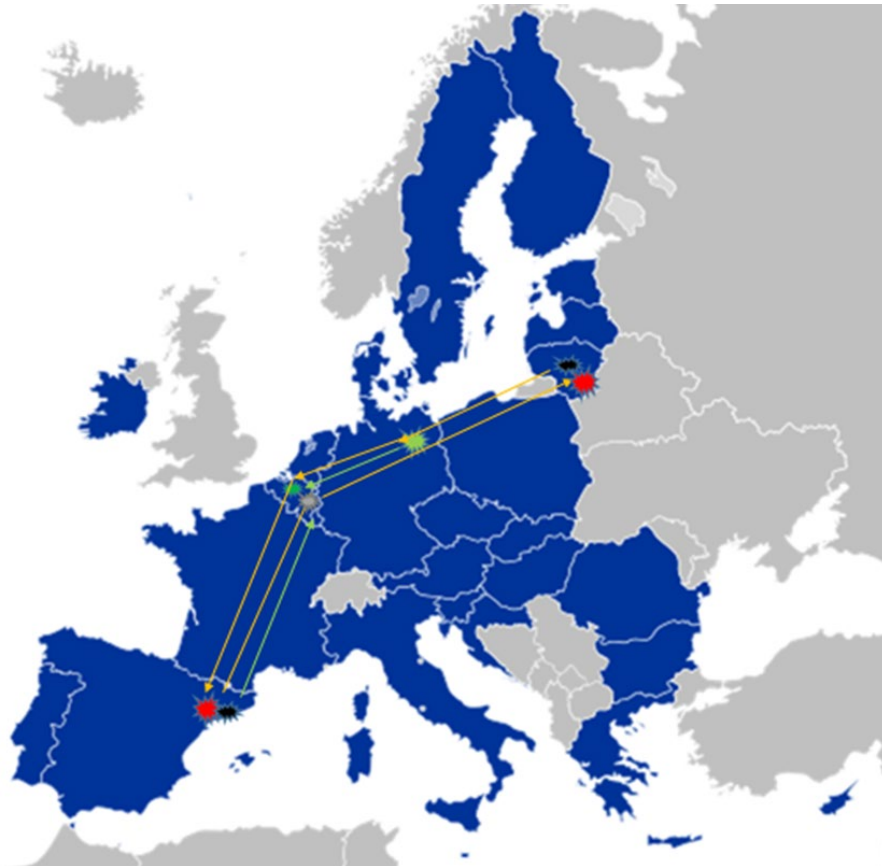
3. Milyen korlátozott további be- és/vagy kirakodási tevékenységek mentesülnek a kiküldetési szabályok alól?

A járművezető mentesül a kiküldetési szabályok alól, ha valamely folyamatban lévő kétoldalú szállítási művelettel összefüggésben egy „**nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási** berakodási és/vagy kirakodási **tevékenységet**” is végez abban a tagállamban vagy harmadik országban, amelyen áthalad, feltéve, hogy nem ugyanabban a tagállamban rakodja be és rakodja ki az árut.

Ez lehetséges például akkor, ha a járművezető kétoldalú műveletet végez teljes tehergépkocsi-terhelés nélkül, és a jármű rakodási kapacitásának maximális kihasználása érdekében további árut vesz fel az út során. A járművezető a székhely szerinti tagállamból a fogadó tagállamba irányuló kétoldalú művelet során egy, a kiküldetési szabályok alól mentesülő, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletet (azaz további be- és/vagy kirakodási tevékenységet) végezhet. Amennyiben két egymást követő kétoldalú műveletet hajtanak végre a székhely szerinti tagállamból és tagállamba, mindkét művelet során végezhető egy további, a kiküldetési szabályok alól mentesülő, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi által végzett nemzetközi szállítási művelet. Ez az úgynevezett **1+1 szabály**.

6. forгатókönyv: két kétoldalú művelet két, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelettel (1+1)

Egy Litvániában (LT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető egy félig megrakott teherautóval megy Vilniusból (LT) Barcelonába (ES). Berlinben (DE) megáll, és a teherautó fennmaradó felét feltölti különböző árukkal. Ezt követően Brüsszelbe (BE) megy, és kirakodja a Berlinben (DE) berakodott árukat. Folytatja útját, és Barcelonában (ES) kirakodja a Vilniusban (LT) berakodott árukat. A visszaútra szóló kétoldalú művelet esetében egy teljes teherautót megtölt áruval Barcelonában (ES). Brüsszelben megáll, hogy az áruk felét kirakodja. Ezután folytatja útját Vilniusba (LT), hogy kirakodja az áruk fennmaradó felét.



Következtetés: A járművezető mindkét kétoldalú művelet során két kétoldalú szállítási műveletet hajtott végre egy-egy további be- és/vagy kirakodási (nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási) tevékenységgel. Az első kétoldalú műveletre Litvánia–Spanyolország vonatkozásában került sor, egy további, a kiküldetési szabályok alól mentességet élvező tevékenységgel (áruk berakodása Németországban és kirakodásuk Belgiumban). A második (a visszaútra szóló) kétoldalú műveletre Spanyolország–Litvánia viszonylatában került sor, egy további, a kiküldetési szabályok alól mentesülő tevékenységgel (áruk berakodása Spanyolországban és egy részük kirakodása Belgiumban). A járművezetőre az egész utazás során nem vonatkoztak kiküldetési szabályok.

Meg kell jegyezni, hogy egyetlen, a kiküldetési szabályok alól mentesülő kiegészítő tevékenység a következőket foglalhatja magában:

- berakodási művelet,
- kirakodási művelet, vagy
- be- és kirakodási művelet

az (EU) 2020/1057 irányelv 1. cikke (3) bekezdésének megfelelően.

4. *Végrehajthat-e a járművezető a székhely szerinti tagállamba való visszatérésekor végrehajtott kétoldalú szállítási művelet során két, a kiküldetési szabályok alól mentesülő további tevékenységet, ha a székhely szerinti tagállamból induló kétoldalú művelet során nem került sor további tevékenységre?*

Igen, ha a járművezető nem élt azzal a lehetőséggel, hogy a székhely szerinti tagállamból induló kétoldalú szállítási művelet során egy további, a kiküldetési szabályok alól mentesülő be- és/vagy kirakodási tevékenységet (nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítás) végezzen, és ezt a műveletet a székhely szerinti tagállamba visszafelé irányuló kétoldalú művelet követi, az említett kétoldalú, visszafelé irányuló művelet során két további, a kiküldetési szabályok alól mentesülő be- és/vagy kirakodási (nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási) tevékenység végezhető. Ez az úgynevezett **0+2 szabály**.

7. forgatókönyv: egy kétoldalú művelet két, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelettel (0+2)

Egy Litvániában (LT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető egy áruval teljesen megrakott teherautót vezet Vilniusból (LT) Madridba (ES).

Madridban (ES) egy teljes teherautónyi árut rakodik be. Brüsszelben (BE) megáll, hogy az áruk negyedét kirakodja. Ezt követően Berlinbe (DE) megy, ahol kirakodja az áruk újabb negyedét. Ezután folytatja útját Vilniusba (LT), hogy kirakodja az áruk fennmaradó felét.



Következtetés: A járművezető a visszafelé irányuló kétoldalú művelet során két kétoldalú szállítási műveletet hajtott végre két további be- és/vagy kirakodási (nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási) tevékenységgel. Az első kétoldalú műveletre

Litvánia–Spanyolország vonatkozásában került sor, további tevékenységek nélkül. A második (visszafelé irányuló) műveletre Spanyolország–Litvánia vonatkozásában került sor, két további, a kiküldetési szabályok alól mentesülő tevékenységgel (Spanyolország–Belgium és Spanyolország–Németország közötti, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletekkel, amelyek két további kirakodási tevékenységből álltak). A járművezetőre az egész utazás során nem vonatkoztak kiküldetési szabályok.

8. forgatókönyv: egy kétoldalú művelet két, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelettel (0+2)

Egy Litvániában (LT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető egy áruval teljesen megrakott teherautót vezet Vilniusból (LT) Barcelonába (ES). A teherautó felét megtölti áruval Barcelonában (ES), majd Lyonban (FR) megáll, és a teherautó másik felét is feltölti egy másik típusú áruval. Ezt követően Brüsszelbe (BE) megy, ahol kirakodja a Lyonban (FR) berakodott árukat. Majd Berlinbe (DE) megy, hogy a teherautó felét megtöltse más árukkal, amelyeket aztán Varsóban (PL) rakodnak ki. Végezetül folytatja útját Vilniusba (LT), ahol kirakodja a Barcelonában (ES) berakodott árukat.



Következtetés: A járművezető a visszafelé irányuló kétoldalú művelet során két kétoldalú szállítási műveletet hajtott végre két további be- és/vagy kirakodási (nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási) tevékenységgel. Az első kétoldalú műveletre Litvánia–Spanyolország vonatkozásában került sor, további tevékenységek nélkül. A második (visszafelé irányuló) műveletre Spanyolország–Litvánia vonatkozásában került sor, két további, a kiküldetési szabályok alól mentesülő tevékenységgel (Franciaország–Belgium és Németország–Lengyelország közötti, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletekkel, amelyek egy további be- és kirakodási tevékenységből álltak). A járművezetőre az egész utazás során nem vonatkoztak kiküldetési szabályok.

5. Abban az esetben, ha a kétoldalú szállítási művelet keretében egynél több további tevékenységre kerül sor, e tevékenységek közül melyik mentesül a kiküldetési szabályok hatálya alól, és mely tevékenységek tartoznak a kiküldetési szabályok hatálya alá?

Amennyiben egy folyamatban lévő kétoldalú művelet keretében több, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletre kerül sor, az **első tevékenység** (az 1+1 szabály esetében) vagy az **első két tevékenység** (a 0+2 szabály esetében) mentesül a kiküldetési szabályok hatálya alól. Ezért, ha a fuvarozó egy harmadik (az 1+1 forgatókönyv vagy a 0+2 forgatókönyv szerint) vagy még több további tevékenységet végez, az ilyen kiegészítő tevékenységek már nem élveznek mentességet, ezért a kiküldetési szabályok hatálya alá tartoznak.

9. forgatókönyv: kétoldalú művelet egy, a kiküldetési szabályok hatálya alól mentesülő, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítással és egy, a kiküldetési szabályok hatálya alól tartozó, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítással

Egy Litvániában (LT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető egy félig megrakott teherautót vezet Vilniusból (LT) Madridba (ES). Madrid felé megáll Varsóban (PL), hogy a teherautó felét más árukkal töltsse fel, és azokat Berlinbe (DE) szállítsa. Miután a Varsóban berakodott árut Berlinben megérkezve kirakodták, a járművezető egy másik típusú áruval tölti fel a teherautó felét Berlinben (DE), majd Brüsszelben (BE) kirakodja azt. Ezt követően Madridba (ES) megy, és kirakodja a Vilniusban (LT) berakodott árut.



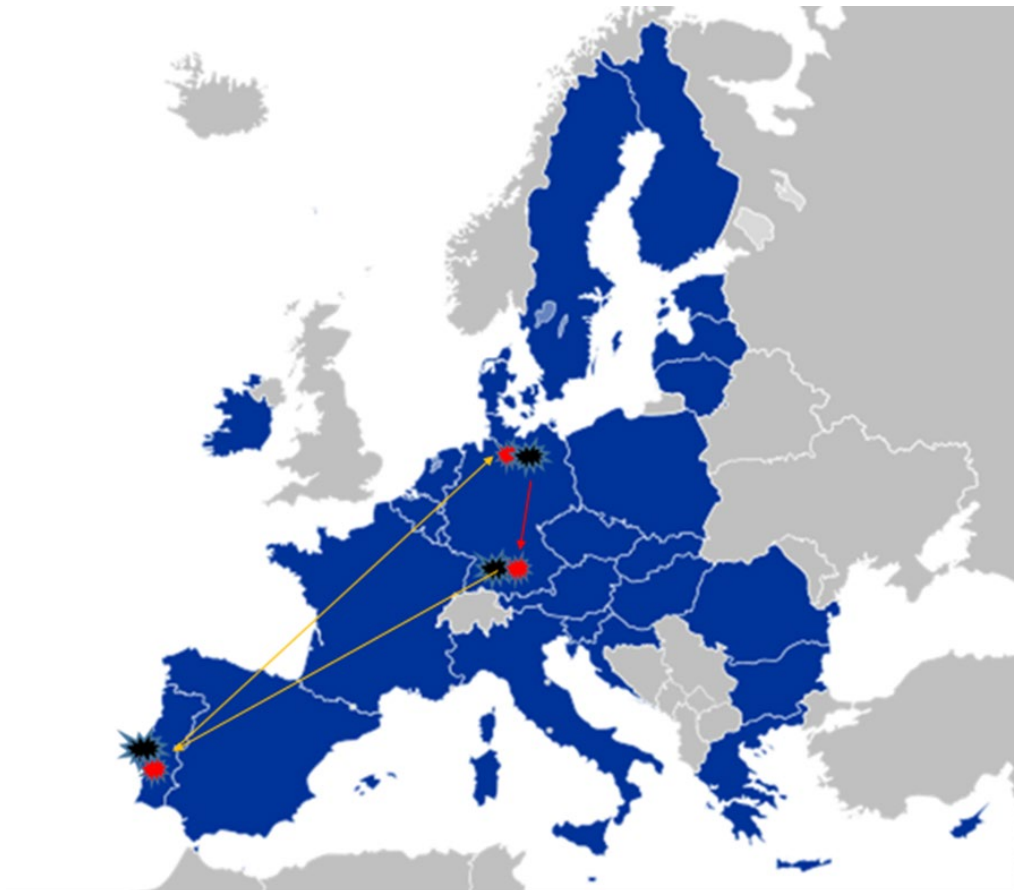
Következtetés: A járművezető e kétoldalú művelet során egy kétoldalú szállítási műveletet hajtott végre (Litvánia–Spanyolország viszonylatában) két további be- és/vagy kirakodási (nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási) tevékenységgel. Az áruk Lengyelországban történő berakodására és Németországban történő kirakodására irányuló első kiegészítő tevékenység mentesül a kiküldetési szabályok alól, míg a második kiegészítő tevékenység, azaz az áruk Németországban történő berakodása és Belgiumban történő kirakodása a kiküldetési szabályok hatálya alá tartozik. Ennek az az oka, hogy a járművezető már élt azzal a lehetőséggel, hogy egy további, a kiküldetési szabályok hatálya alól mentesülő be- és kirakodási műveletet végezzen. A kiküldetés Berlinben (DE), az áruk berakodásával kezdődik, és akkor ér véget, amikor ezeket

az árukat kirakodják Brüsszelben (BE) – mivel a járművezető folytatja a kiküldetési szabályok alól mentesülő kétoldalú műveletet. Ezért a járművezető az áruk Berlinben való berakodásától kezdve Németországba kiküldöttnek tekintendő, és a kiküldetése akkor ér véget, amikor elhagyja Németország területét. Ezt követően Belgiumba kiküldöttnek tekintendő a Belgium területére való belépésétől az áruk Brüsszelben való kirakodásáig. Az áruk brüsszeli kirakodását követően a járművezető folytatja a kétoldalú műveletet, amely mentesül a kiküldetési szabályok alól.

III. KABOTÁZS

10. forгатókönyv: Két kétoldalú művelet + kabotázs

Egy Portugáliában (PT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető Lisszabonban (PT) egy teherautót teljesen feltölt áruval, amelyet Hamburgban (DE) szállít. Az áruk hamburgi (DE) kirakodását követően egy teljes teherautónyi árut rakodik be, amelyet Münchenben (DE) rakodik ki. Münchenben (DE) egy teljes teherautónyi árut rakodik be, amelyet Lisszabonba (PT) szállít.



Következtetés: A járművezető két kétoldalú műveletet (egyet Portugália–Németország, egy másikat pedig Németország–Portugália viszonylatában), majd Németországban egy kabotázműveletet hajtott végre. A járművezető Németországba kiküldöttnek tekintendő. A kiküldetési helyzet a kétoldalú művelet (az áruk hamburgi kirakodása) végét követően kezdődik, amikor a járművezető a berakodási pontra megy, hogy berakodja az árut a németországi kabotázművelethez. A kiküldetés a kabotázművelettel folytatódik, és akkor ér véget, amikor az árut kirakodják, és befejezik a kabotázműveletet. A járművezető nem tekintendő úgy, hogy kiküldetésben van Németországban az útnak a kabotázművelet végét követő szakaszára, amikor megkezdzi a visszafelé irányuló kétoldalú műveletet (a berakodási pontra megy, az árut a kétoldalú művelet vonatkozásban berakodja és Németország területén keresztül szállítja).

IV. ÁTHALADÁS

6. Mit jelent az „áthaladás”, és mentesül-e a kiküldetési szabályok hatálya alól?

Az áthaladás fogalmát az jellemzi, hogy a járművezető teheráru be- vagy kirakodása nélkül halad át valamely tagállam területén. Ezért azt, hogy a járművezető valamely tagállamban való tartózkodása áthaladásnak minősül-e, nem befolyásolják a például higiéniai okokkal, tankolással vagy pihenéssel összefüggő megállások¹⁵. Ez azt jelenti, hogy az áthaladás nem tartozik a kiküldetési szabályok hatálya alá.

11. forgatókönyv: áthaladás + kétoldalú művelet + nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítás + áthaladás

Egy Portugáliában (PT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető egy teljesen megrakott teherautót vezet Lisszabonból (PT) Madridba (ES). Madridban (ES) egy teljes teherautónyi árut rakodik be, hogy azt Dortmundba (DE) szállítsa. A Dortmundba történő szállítást követően üres teherautóval tér vissza Lisszabonba (PT).



Következtetés: A járművezető egy kétoldalú műveletet hajtott végre Portugália és Spanyolország között, egy nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletet hajtott végre Spanyolország–Németország viszonylatában, valamint egy üres utat tett meg Németországból Portugáliába. A járművezető nem tekintendő Spanyolországba kiküldöttnek az út kétoldalú művelet keretében teljesített szakasza tekintetében. A Spanyolországba való kiküldetés a kétoldalú művelet végét (az áruk madridi kirakodását) követően kezdődik, amikor a járművezető elindul a berakodási pontra, hogy berakodja az árut a Spanyolországból Németországba irányuló, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítás keretében. A Spanyolországba történő kiküldetés akkor fejeződik be, amikor a járművezető elhagyja Spanyolország területét. Ezt követően a járművezetőt a Németország területére való belépéstől a németországi, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet befejezéséig Németországba kiküldöttnek kell tekinteni. A járművezető nem tekintendő Németországba kiküldöttnek a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet végét követően a Portugáliába visszafelé tartó, üresen megtett út során. A járművezető nem tekintendő sem Franciaországban, sem Belgiumban kiküldetésben lévőnek, mivel csak áthalad ezen országok területén a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet során.

¹⁵ Az (EU) 2020/1057 irányelv (11) preambulumbekzdése.

V. ÜRESEN MEGTETT ÚT

7. *Az üresen megtett út megegyezik-e az „áthaladással”?*

Nem. Az áthaladás mindig mentesül a kiküldetési szabályok alól, míg az üresen megtett út¹⁶ akkor mentesül a hatályuk alól, ha kétoldalú művelettel kapcsolatban kerül rá sor, de nem élvez mentességet, ha kabotázs vagy a kiküldetési szabályok hatálya alá tartozó nem kétoldalú nemzetközi művelet (nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítás) keretében történik.

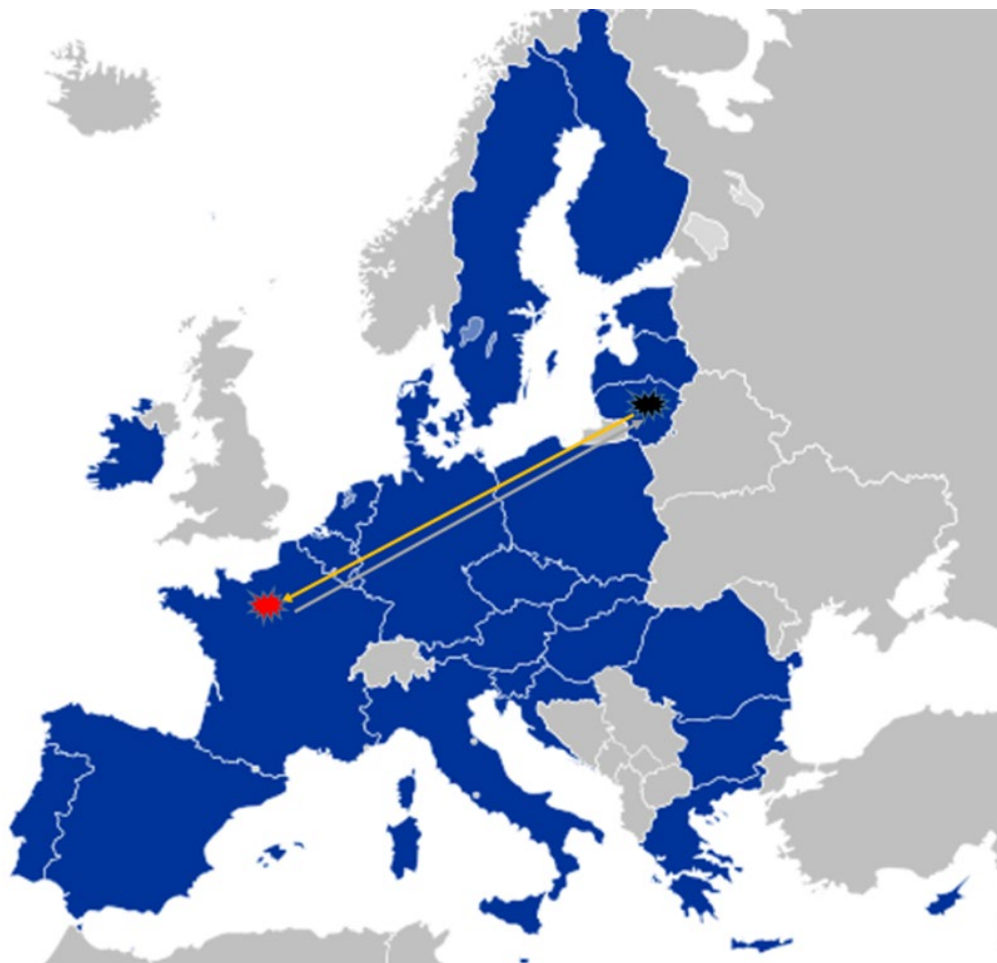
A kiküldetés elvben a kiküldetési szabályok hatálya alá tartozó művelet (például kabotázs vagy nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítás) keretében szállított áruk kirakodásával ér véget. Az, hogy az ezt követő üresen megtett út kiküldetésnek minősül-e, vagy mentességet élvez a kiküldetés alól, attól függ, hogy az új művelet, amely okot ad az üresen megtett útra, a kiküldetési szabályok hatálya alá tartozik-e, vagy sem. Ebben az összefüggésben fontos megjegyezni, hogy a járművezető nem tekintendő kiküldöttnek, ha az áruknak a kiküldetési szabályok hatálya alá tartozó művelet keretében való kirakodását követően üresen utazik vissza a székhely szerinti tagállamba.

¹⁶ Az 1072/2009/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése szerint a „nemzetközi fuvarozás”:

- a) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út, amelynél a kiindulási pont és a végpont két különböző tagállamban van, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;
- b) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út egy tagállamból egy harmadik országba vagy egy harmadik országból egy tagállamba, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;
- c) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út harmadik országok között, egy vagy több tagállamon keresztül történő tranzittal; vagy
- d) az a), b) és c) pontban említett fuvarozásokkal kapcsolatban üresen megtett út.

12. forgatókönyv: kétoldalú művelet + üresen megtett út

Egy Litvániában (LT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető egy áruval teljesen megrakott teherautóval indul el Vilniusból (LT), és Párizsban (FR) kerül sor a kirakodásra. A visszaúton üres teherautót vezet Franciaországból (FR) Litvániába (LT).



Következtetés: A járművezető egy kétoldalú szállítási műveletet hajtott végre Litvánia és Franciaország között, majd üres utat tett meg Franciaországból vissza Litvániába. A járművezetőre az egész utazás során nem vonatkoznak kiküldetési szabályok: sem a Franciaországba irányuló kétoldalú művelet során, sem a székhely szerinti tagállamból indult kétoldalú művelet befejezését követően az adott tagállamba való visszatérés céljából üresen megtett út során.

13. forgatókönyv: Két kétoldalú művelet + egy üresen megtett út

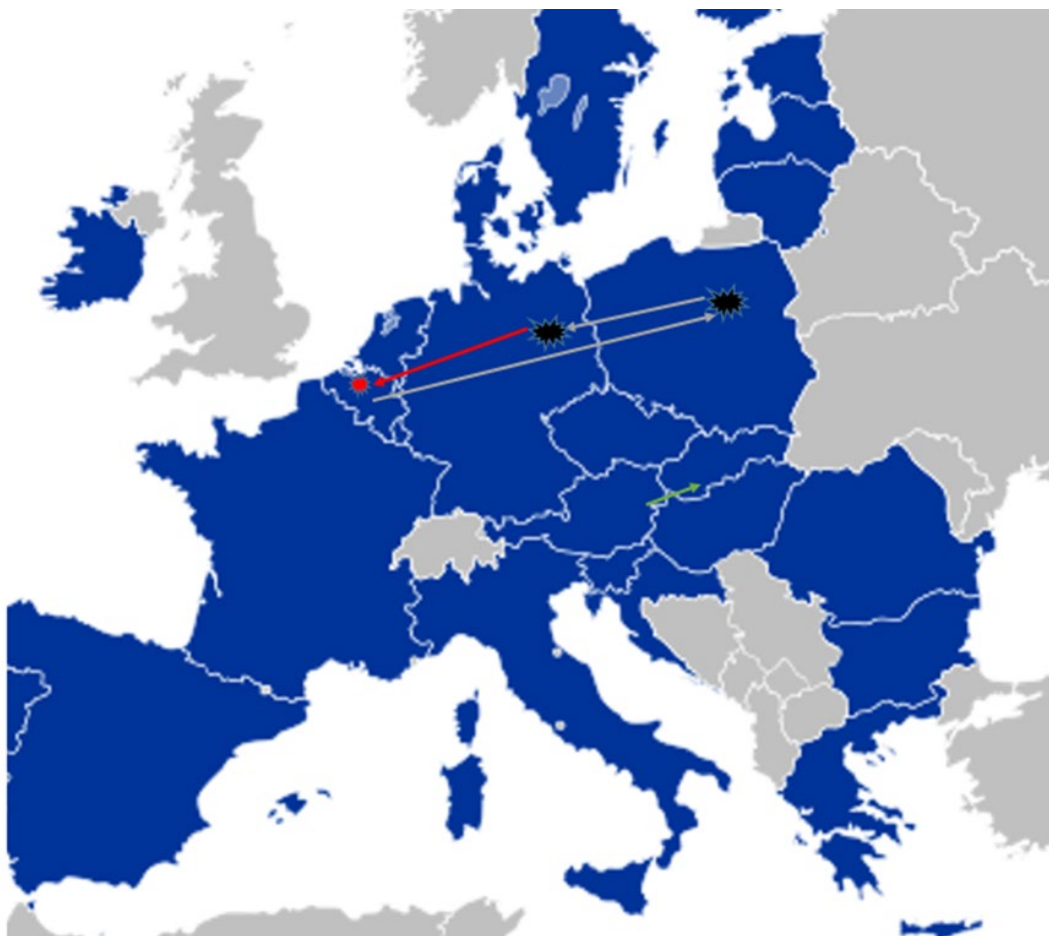
Egy Litvániában (LT) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető árukat rakodik be Vilniusban (LT), majd Párizsban (FR) rakodja ki őket. Ezt követően üres teherautóval megy Párizsból (FR) Antwerpenbe (BE). Antwerpenbe (BE) árukat rakodik be, majd Vilniusban (LT) kirakodja őket.



Következtetés: A járművezető két kétoldalú fuvarozási műveletet hajtott végre, és köztük egy üres utat tett meg. Az első kétoldalú műveletre Litvánia–Franciaország, a második kétoldalú műveletre pedig Belgium–Litvánia vonatkozásában került sor. A Franciaország és Belgium közötti üres utat úgy kell tekinteni, hogy arra a Belgiumban kezdődő második kétoldalú fuvarozási művelettel összefüggésben került sor, ami azt jelenti, hogy a kiküldetési szabályok nem alkalmazandók. A járművezetőt így nem kell kiküldetésben lévőnek tekinteni e műveletek során.

14. forgatókönyv: két üresen megtett út + egy, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet

Egy lengyelországi (PL) székhelyű vállalat járművezetője üres utat tesz meg Varsóból (PL) Berlinbe (DE). Berlinben egy teljes teherautónyi árut rakodik be, amelyet Brüsszelben (BE) rakodik ki. Ezt követően üres utat tesz meg Brüsszelsből (BE) Varsóba (PL).



Következtetés: A járművezető két különálló üres utat tett meg, és köztük egy, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletet hajtott végre. A Lengyelország és Németország közötti első üres utat a Németország és Belgium közötti, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet követte, azután pedig egy üresen megtett útra került sor Belgiumból Lengyelországba. A Lengyelországból Németországba való üresen megtett útra a Németországból induló, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelettel összefüggésben kerül sor. Ezt követően a járművezetőt a Németország területére való belépéstől Németországba kiküldöttnek kell tekinteni, amíg nem hagyja el Németország területét. Ez az időszak magában foglalja az üres utat a németországi berakodási pontig, az áruk németországi berakodását és a Németország területén keresztül történő szállítását. Ezt követően a járművezetőt a Belgium területére való belépéstől a belgiumi, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet befejezéséig Belgiumba kiküldöttnek kell tekinteni. A járművezető nem tekintendő úgy, hogy Belgiumban kiküldetésben volt a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási műveletet követően üresen megtett út során a székhely szerinti tagállamba való visszatérésekor. A Németország és Belgium közötti, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítási művelet során a járművezető nem tekintendő Hollandiába kiküldöttnek, mivel be- vagy kirakodás nélkül halad át Hollandia területén.

15. forgatókönyv: két kétoldalú művelet + kabotázs + két üresen megtett út

Egy Németországban (DE) székhellyel rendelkező vállalat által alkalmazott járművezető Berlinben (DE) egy teljes teherautónyi árut rakodik be, és Párizsba (FR) megy, ahol az összes árut kirakodják. A járművezető ezután üresen megy Lyonba (FR), hogy árut rakodjon be, majd kirakodja őket Marseille-ben (FR). Marseille-ből (FR) Nantes-ba (FR) üres teherautót vezet. A Németországba (DE) való visszaúton Nantes-ban (FR) egy egész teherautónyi árut rakodik be, amelyet Berlinben (DE) rakodik ki.



Következtetés: A járművezető két kétoldalú szállítási műveletet (Németországból Franciaországba, majd Franciaországból Németországba) és Franciaországban egy kabotázsműveletet hajtott végre, és két üres utat tett meg Franciaországban. A németországi első kétoldalú művelet akkor ért véget, amikor Párizsban (FR) kirakodta az árut. A járművezető az említett kétoldalú művelet befejezését követően kezdi meg kiküldetését Franciaországban, amikor megkezdte az útját (üresen megtett út) arra a berakodási pontra, ahol a Franciaországban kabotázsművelet keretében szállítandó árut rakodik be. A Franciaországba történő kiküldetés akkor ér véget, amikor a kabotázsművelet befejeződik, mivel ezt követően a járművezető üres utat tesz meg, hogy berakodja az árut, amelyeket a Franciaország és Németország közötti kétoldalú művelet keretében szállít. Ezért a Párizs és Lyon közötti első üresen megtett út a kiküldetési szabályok hatálya alá tartozik, mivel ez az utazás kapcsolódik a Lyon és Marseille közötti kabotázsművelethez. A második, Marseille és Nantes közötti üresen megtett út mentesül a kiküldetési szabályok alól, mivel ez az utazás a Nantes (FR) és Berlin (DE) közötti, visszafelé irányuló kétoldalú művelethez kapcsolódik, amely mentesül a kiküldetési szabályok alól.