



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.5.31.  
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Javaslat

## **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról**

{SWD(2017) 184 final}  
{SWD(2017) 185 final}  
{SWD(2017) 186 final}  
{SWD(2017) 187 final}

## INDOKOLÁS

### **1. A JAVASLAT HÁTTERE**

#### **• A javaslat indokai és céljai**

A járművezetők vezetési és pihenőidejét 1969 óta uniós szinten szabályozzák. Ma az 561/2006/EK rendelet<sup>1</sup> („a vezetési időről szóló rendelet”) szabályozza a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményeket. Az e követelményeknek való megfelelés ellenőrzésének fő eszközeként előírja a menetíró készülék használatát is. Azért, hogy a menetíró készülékek kövessék a technológia fejlődését, egymást követő rendeletek elfogadására került sor; a legfrissebb a közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 165/2014/EU rendelet (a „menetíró készülékekre vonatkozó rendelet”). E rendelet vezette be a műholdas navigációs rendszeren alapuló helymeghatározó szolgáltatással összekapcsolt „intelligens menetíró készüléket”.

Mind a vezetési időről szóló, mind pedig a menetíró készülékre vonatkozó rendelet egy tágabb kezdeményezésbe illeszkedik, amelynek célja, hogy javítsa a járművezetők munkafeltételeit, biztosítsa a gazdasági szereplők közötti tisztességes versenyt és biztonságosabbá tegye Európa közútjait. A menetíró készülékek használatára vonatkozó szigorúbb követelmények segítik az egyre hatékonyabb és következetesebb végrehajtást az Unió területén.

A célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretében 2015–2017-ben végrehajtott, a közúti szállításra vonatkozó szociális jogszabályokra és azok érvényesítésére kiterjedő utólagos értékelés<sup>2</sup> megállapításai szerint a vezetési időről szóló rendelet csak részben tudta javítani a járművezetők munkakörülményeit és biztosítani a gazdasági szereplők közötti tisztességes versenyt. Ezen időszakban javult a közutak biztonsága, ez a javulás azonban természetesen nem tulajdonítható egyedül a rendeletnek.

A felmerült fő problémák maguknak a szabályoknak a hiányosságaiból fakadnak, ugyanakkor nem megfelelő az érvényesítésük sem, illetve alkalmatlanok az ágazat előtt álló szociális és piaci kihívások kezelésére. E javaslat célkitűzése, amely megegyezik az egyik REFIT-kezdeményezéssel<sup>3</sup>, hogy orvosolja a feltárt hiányosságokat, és javítsa az ágazaton belüli munkakörülményeket és üzleti feltételeket. Mindez egyes rendelkezések egyértelművé tételével és aktualizálásával, valamint a jelenlegi és a jövőbeni menetíró készülékek még korszerűbb használatával, így pedig a költséghatékony végrehajtás biztosításával érhető el.

#### **• Összhang a közúti szállítási ágazatban tervezett egyéb kezdeményezésekkel**

A jelen javaslat a közúti szállításra vonatkozó uniós jogszabályok folyamatban lévő tágabb felülvizsgálatának része. Szorosan kapcsolódik a vezetési és a pihenőidőre vonatkozó szabályok érvényesítésének javítását, valamint a munkavállalók közúti szállítási ágazatban történő kiküldetésére vonatkozó ágazatspecifikus szabályok meghatározását célzó kezdeményezéshez. Szintén kapcsolódik a piaci szabályok folyamatban lévő felülvizsgálatához: a közúti fuvarozói szakma gyakorlásához való hozzáférés (1071/2009/EK

<sup>1</sup> (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.)

<sup>2</sup> Az utólagos értékelés kiterjedt a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK rendelet és irányelv rendelkezéseinek érvényesítéséről szóló 561/2006/EK rendeletre és 2006/22/EK irányelvre.

<sup>3</sup> 11. kezdeményezés a Bizottság 2017. évi munkaprogramjának II. mellékletében.

rendelet), a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés (1072/2009/EK rendelet) és a személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés (1073/2009/EK rendelet) területén.

A szociális és piaci szabályok átfogó és egységes jogi keretet alkotnak; következetes és hatékony módon történő megerősítésük a méltányos, biztonságos, környezetvédelmi és társadalmi szempontból fenntartható közúti szállítási ágazat létrehozásának kulcsa. Ezen kezdeményezések egyike sem képes önmagában hatékony választ adni a jelenlegi társadalmi és piaci kihívásokra.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

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

Mivel a javaslat egyik célja, hogy tisztességes munkafeltételeket és megfelelő szociális védelmet biztosítson, illeszkedik a Bizottság szociális menetrendjének célkitűzéseire és a szociális jogok európai pillérének létrehozására irányuló kezdeményezéshez. Szintén illeszkedik az Európai Unió Alapjogi Chartájának 31. cikkéhez, amely kimondja a napi és heti pihenőidőhöz való jogot. A jelen javaslat pihenőidőre vonatkozó intézkedéseinek célja, hogy a gazdasági szereplők számára nagyobb rugalmasságot biztosítson, a dolgozók számára pedig lehetővé tegye, hogy megfelelő pihenőidő felett rendelkezzenek, előnyben részesítve a pihenőidő otthon vagy megfelelő szálláson történő megtartását.

A javaslat azáltal, hogy világosabbá tesz és kiigazít bizonyos szociális intézkedéseket, valamint költséghatékonyabbá teszi az érvényesítésüket, hozzájárul a REFIT program megvalósításához.

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

- **Jogalap**

E javaslat az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletet módosítja, így azokkal azonos jogalapra, vagyis az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdésére épül.

- **Szubszidiaritás**

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

A jelenlegi jogszabályok hiányosságaiból fakadóan a tagállamok különbözőképpen hajtják végre és érvényesítik az uniós szociális szabályokat. A bizottsági iránymutatások vagy a tagállami önszabályozás nem biztosítaná kellőképpen, hogy a közúti szállítás területére vonatkozó szociális szabályokat következetesen alkalmazzák és érvényesítsék az Unió területén. Az uniós szintű fellépés tehát indokolt.

Összhangban az EUMSZ 154. cikkével, amely kimondja, hogy konzultálni kell az európai szintű szociális partnerek szervezeteivel az EUMSZ 153. cikkében meghatározott foglalkoztatási és szociális kérdésekben, a Bizottság konzultációt indít annak érdekében, hogy

megismerje a szociális partnerek véleményét az 561/2006/EK rendelet intézkedéseit kiegészítő 2002/15/EK irányelvvel kapcsolatos uniós fellépés lehetséges irányáról.

- **Arányosság**

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

Ahogy az a hatásvizsgálat 7.2. része kimondja, a javaslat a legalkalmasabb és legarányosabb megoldásnak tartott szakpolitikai javaslatot fogalmazza meg. E megoldás az egyensúlyt szem előtt tartva javítja a járművezetők munkakörülményeit és pihenési feltételeit, biztosítja, hogy a vállalkozók a szállítási műveleteket a lehető leghatékonyabb módon szervezhessék, valamint elősegíti a meglévő szabályok határon átnyúló hatékony és következetes érvényesítését.

A javaslat a meglévő szabályok egyszerűsítésére és világosabbá tételére, valamint bizonyos szabályoknak az ágazat igényeihez történő igazítására összpontosít. Ezzel megkönnyíti a szabályok betartását, valamint következetes érvényesítésüket az Unióban. A javaslat csökkenti a gazdasági szereplők adminisztratív terheit, és biztosítja, hogy a tagállamok közötti igazgatási együttműködésre és kölcsönös segítségnyújtásra vonatkozó követelmények az azonosított problémákkal arányosak legyenek. A hatásvizsgálat megállapította, hogy a tervezett szakpolitikai intézkedések nem járnak aránytalan hatással a kkv-kra.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a javaslat korlátozott mértékben módosít két, egymással összefüggő rendeletet, a kiválasztott jogi aktus is rendelet. Tekintettel a javasolt változtatások alacsony számára, a két rendelet átdolgozása nem tűnik szükségesnek.

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

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

A vezetési időről szóló rendelet a munkaidő szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelvre és a szociális jogszabályok végrehajtásáról szóló 2006/22/EK irányelvre is kiterjedő átfogó utólagos REFIT-értékelés tárgya volt 2015–2017-ben<sup>4</sup>. Az értékelést egy külső tanulmány támasztotta alá.

A kifejezetten a vezetési időről szóló rendelettel kapcsolatban felmerült legfontosabb problémák az alábbiak voltak:

– a rendszeres heti pihenésre vonatkozó rendelkezések eltérő értelmezése és érvényesítése, ami összehangolatlan nemzeti intézkedésekhez, valamint a járművezetőkkel és a vállalkozókkal szembeni egyenlőtlen bánásmódhoz vezet,

---

<sup>4</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok folytatólagos megsértése a rugalmas alkalmazási lehetőségek hiányában, különösen előre nem látható események esetén,
- a „nem kereskedelmi” szállítás és a magáncélú műveletek fogalmának tisztázatlansága, ami eltérő értelmezésekhez, valamint a járművezetőkkel és a vállalkozókkal szembeni egyenlőtlen bánásmódhoz vezet,
- a szünetekre vonatkozó rendelkezés nem illeszkedik a „multi-manning”-hez (több fős személyzet tagjaként történő vezetéshez), ami eltérő végrehajtási gyakorlatokhoz vezet,
- elégtelen igazgatási együttműködés és kölcsönös segítségnyújtás a tagállamok között, ami akadályozza a hatékony és következetes határokon átvéelő végrehajtást.

E problémák károsan hatnak a munkakörülményekre és a versenyfeltételekre, és közvetett módon megnehezítik a közutak biztonságának javítását.

A menetíró készülékre vonatkozó rendeletre nem terjedt ki ez az utólagos REFIT-értékelés. Az értékelés ugyanakkor rávilágított, hogy a végrehajtási rendszer egyik hiányossága az ellenőrzési rendszerek és az adatcsererendszerek, például a menetíró készülékek egyenlőtlen és nem hatékony használatára vezethető vissza. A jelenlegi menetíró rendszer funkcióit jobban ki lehetne aknázni addig is, amíg az intelligens menetíró készülékek beszerelése és használata széles körben elterjed.

#### • **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

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

A konzultáció vélemények és adatok gyűjtéséből állt. Az érdekeltek valamennyi csoportja felkérést kapott a konzultációs folyamatban való részvételre: nemzeti közlekedési minisztériumok, nemzeti végrehajtó szervek, a közúti személy- és teherszállítási vállalkozókat képviselő szervezetek, szállítmányozók, fuvaroztatók, kkv-k, szakszervezetek, járművezetők és a közúti szállítás egyéb munkavállalói.

Az európai szociális partnerekkel kiterjedt konzultáció zajlott a teljes folyamat alatt. Különböző nyílt és célzott konzultációs módszerek és eszközök alkalmazására került sor:

- a 2015. június 4-én „A közlekedés társadalmi menetrendje” címmel megtartott magas szintű konferencia a közúti szállítás szociális vonatkozásaival kapcsolatos széles körű vitát indított el; a rendezvényen mintegy 350 résztvevő jelent meg, főleg: döntéshozók, szállítási szakértők és szociális partnerek,
- 2015 végén e célra szervezett szemináriumok, amelyek uniós szinten ültették egy asztalhoz az iparági szereplőket, a tagállamok képviselőit és az európai szociális partnereket. A megbeszélések középpontjában az a kérdés állt, hogy a szociális és belső piaci jogszabályok hogyan működnek a közúti szállítás területén,
- konferencia a közúti szállításról 2016. április 19-én. Az egyik műhelybeszélgetés a közúti szállítás belső piaci és szociális vonatkozásaival foglalkozott. A mintegy 400 résztvevő, köztük kiemelten a tagállamok képviselői, európai parlamenti képviselők és a

legfontosabb érdekelt felek megvitatták a tervezett közút kezdeményezések célkitűzéseit és hatókörét,

– öt, a célcsoportokhoz igazított felmérés indult a nemzeti közlekedési minisztériumok (a szabályok végrehajtására és értelmezésére összpontosítva), a végrehajtó hatóságok (az érvényesítés gyakorlatára, költségeire és hozadékaire összpontosítva), a vállalkozások (a jogszabályoknak a piac gazdasági szereplőire gyakorolt hatására összpontosítva), a szakszervezetek (a jogszabályok járművezetőkre gyakorolt hatására összpontosítva), valamint az egyéb érdekelt felek, közöttük az iparági szervezetek (a jogszabályok hatásaival kapcsolatos átfogó véleményekre összpontosítva) véleményének összegyűjtése érdekében. Összesen 1441 válasz érkezett vissza (ezek közül 1269 a közúti szállítási vállalatoktól),

– 90 érdekelt féllel készült interjú (ebből 37 járművezető) az érdekeltek arra vonatkozó tapasztalatait feltárandó, hogy a nemzeti hatóságok hogyan érvényesítik a közúti szállításra vonatkozó uniós jogszabályokat, mennyire hatékony az érvényesítés, és milyen nehézségekbe ütközik a szabályoknak való megfelelés,

– nyilvános konzultáció<sup>5</sup> 2016. szeptember 5. és december 11. között az utólagos értékelésben azonosított problémák alátámasztása és a lehetséges megoldások azonosítása céljából. Az 1378 válaszból 1209 érkezett járművezetőktől, gazdasági szereplőktől, fuvarozatóktól, szállítmányozóktól és állampolgároktól, 169 pedig nemzeti hatóságoktól, végrehajtó szervektől, munkavállalók szervezeteitől és iparági szövetségektől,

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

– online felmérés a járművezetők körében (a 345 válasz a lehetséges intézkedésekkel kapcsolatos véleményeket tartalmazott. Ezek a vélemények azonban nem reprezentatívak, mivel 140 Hollandiából, 127 pedig az Egyesült Királyságból érkezett be.),

– a Bizottság egy, a nemzeti hatóságokat és a nemzeti végrehajtó testületeket érintő felmérést (41 válasz érkezett a 27 uniós tagállamból, plusz Norvégiából és Svájcban), valamint egy, a gazdasági szereplőket megcélzó felmérést (73 válasszal, viszont ez sem reprezentatív, mivel 58 válasz Magyarországról érkezett) is indított, és

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

A közúti szállításban érdekelt európai szociális partnerek rendszeresen kaptak tájékoztatást, valamint a Bizottsággal szervezett számos kétoldalú megbeszéléseken, valamint a közúti szállítás területén működő ágazati szociális párbeszédért felelős bizottság és a szociális partnerek munkacsoport rendszeres ülésein is folyt velük a konzultáció.

A konzultációs folyamat megerősítette, hogy a fő problémák:

- 1) a járművezetők nem megfelelő munkakörülményei;
- 2) a szállítási vállalkozók közötti versenytorzulás; és
- 3) a tagállamokra és a gazdasági szereplőkre nehezedő, szabályozásból eredő terhek.

<sup>5</sup> Az eredmények összegzése: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en)

A kihívások háttérében álló legfontosabb jogi problémákat is azonosították; így például a nem egyértelmű vagy nem megfelelő szociális szabályokat, a szabályok eltérő értelmezését, összehangolatlan és nem hatékony végrehajtást, valamint a tagállamok közötti elégtelen igazgatási együttműködést.

A tervezett szakpolitikai intézkedésekkel kapcsolatban elmondható, hogy minden érdekelt fél erősen támogatta az érvényesítés és a végrehajtó testületek közötti együttműködés erősítését, ugyanakkor néhány nemzeti végrehajtó hatóság az esetlegesen felmerülő végrehajtási többletköltségekkel kapcsolatos aggodalmának adott hangot.

A szakszervezetek, a nemzeti hatóságok, a járművezetők, a vállalkozók és a vállalkozókat képviselő szövetségek kiemelték a rendszeres heti pihenő eltöltésére megfelelő pihenőhelyek problémáját.

A vélemények megoszlottak az átlagos heti pihenőidő kiszámításának módjával, valamint a vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályok rugalmasabb, a járművezetők hazajutását és a rendszeres heti pihenőjük otthoni eltöltését lehetővé tevő alkalmazásával kapcsolatos intézkedéstervekről. A gazdasági szereplők és a járművezetők támogatták ezeket az intézkedéseket, míg a szakszervezetek nem, a végrehajtók pedig a megfelelés hatékony nyomon követésével kapcsolatos aggodalmuknak adtak hangot.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A Bizottsággal együttműködő külső vállalkozók 2016 júniusában egy, az utólagos értékelés<sup>6</sup> alapjául szolgáló, 2017 májusában pedig még egy, a hatásvizsgálat alapjául szolgáló tanulmányt készítettek.

- **Hatásvizsgálat**

A kezdeményezést hatásvizsgálat támasztja alá, amely ajánlásokat tartalmazó kedvező véleményt kapott a Szabályozói Ellenőrzési Testületől. A Testület fontosabb észrevételeinek mindegyikét figyelembe véve készült el a hatásvizsgálat átdolgozott változata (az áttekintést lásd a hatásvizsgálatról szóló jelentés I. mellékletében).

A hatásvizsgálat négy szakpolitikai lehetőséget mérlegelt: Az első három a szabályozás szintjének növelését és a várható hatásokat tekintve kumulatív, míg a negyedik horizontális, és az intézkedései az első három megoldás bármelyikével ötvözhetők.

Az első szakpolitikai lehetőség a jogi keret világosabbá tételére és a végrehajtó hatóságok közötti együttműködés javítására összpontosított. A második a végrehajtás erősítését helyezte a középpontba. A harmadik a szabályok jelentős módosítását javasolta, különös tekintettel a teljesítményalapú bérezésre, valamint az autóbusszal végzett belföldi és nemzetközi személyszállításban alkalmazott eltérésekre. A negyedik a munkavállalók közötti szállítási ágazatban történő kiküldetésére vonatkozó ágazatspecifikus szabályokat és speciális végrehajtási intézkedéseket tartalmazott. Az időközszövtől függően három variációt tartalmazott.

Az 1. szakpolitikai lehetőség tűnt a legkevésbé hatékonynak a jogbizonytalanság, valamint a járművezetők és a vállalkozók közötti egyenlőtlenség kezelésében. Ez elsősorban annak

---

<sup>6</sup> Zárójelentés: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

köszönhető, hogy az intézkedések önkéntes jellegűek lennének, és a tagállamok maguk dönthetnék el, hogy bevezetik őket vagy sem. Ez az önkéntes megközelítés növelné a járművezetők és a gazdasági szereplők által betartandó nemzeti intézkedések elburjánzásával kapcsolatos aggodalmakat.

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

Az előnyben részesített megoldás a 2. és a 4. szakpolitikai lehetőség kombinációja. A 4. szakpolitikai lehetőség hatásai, azáltal, hogy javítják a járművezetők munkakörülményeit és pihenési feltételeit, felerősítik a 2. szakpolitikai lehetőség várható hatásait (a fáradtságindex 28%-kal, az otthontól távol töltött időnek az EU-13 járművezetői esetében 43%-kal, az EU-15 járművezetői esetében pedig 16%-kal történő csökkentésével). A 2. és a 4. szakpolitikai lehetőség ötvözése a kiküldetésre vonatkozó szabályok hatékonyabb ellenőrzéséből, ezáltal pedig a gazdasági szereplők költségmegtakarításból fakadó szinergiával is jár.

Összességében a 2. és a 4. szakpolitikai lehetőség kombinációja a hatásvizsgálatban azonosított problémák leghatékonyabb megoldása. Becslések szerint a 4. szakpolitikai lehetőség az adminisztratív költségek tekintetében évi 785 millió EUR megtakarítást jelent a határokon átnyúló közúti szállítási szolgáltatásokat nyújtó gazdasági szereplők számára. A 2. lehetőségéből fakadó megtakarítások nem számszerűsíthetők. Ugyanakkor várhatóan csökkentik a jogsértéseket, és így a jelentős meg nem felelésből fakadó költségeket is. Ezenkívül a 2. szakpolitikai lehetőség teret enged a hatékonyabb szállítási műveleteknek, és a járművezetők gyakoribb hazatérésére ösztönöz. Mindkét szakpolitikai lehetőség némileg megnöveli azonban a nemzeti hatóságoknál jelentkező végrehajtási költségeket (1,3% és 8% közötti mértékben) a felülvizsgált szabályok bevezetését követő átmeneti időszakban. Mindkettő némileg megnöveli egyes gazdasági szereplők költségeit, mivel előírja számukra a rendszeres heti pihenőidő járművön kívüli eltöltéséhez szükséges szálláshely megfizetését (utanként mintegy 50–160 EUR).

A javaslat összhangban áll a hatásvizsgálat által előnyben részesített megoldással.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A javaslat megvalósítja a REFIT program azon célkitűzését, amely szerint növelni kell a jogszabályok hatékonyságát, és csökkenteni kell a vállalkozásokra nehezedő szabályozási terheket. Ezt elsősorban a szabályok egyszerűsítésén és az ágazat speciális igényeihez való igazításán, valamint a hatékonyabb ellenőrzéseket lehetővé tevő digitális menetíró készülék (tachográf) használatának kiterjesztésén keresztül éri el. Bár a nemzeti hatóságoknál jelentkező végrehajtási költségek várhatóan némileg emelkednek, ezt az emelkedést indokolja a járművezetők munkakörülményeinek és a gazdasági szereplők üzleti feltételeinek javulása. Ez megtakarítást generál majd a meg nem felelésből fakadó költségek terén. A javaslat növeli a végrehajtás hatékonyságát is, például a jövőbeni „intelligens” menetíró készülékek funkcióinak fejlesztésével. A javaslat nem ad mentességet a mikrovállalkozásoknak, mivel az egyenlőtlen versenyfeltételekhez és egyenlőtlen munkakörülményekhez vezetne.



## **Alapjogok**

A javaslat hozzájárul az Alapjogi Charta céljainak, és különösen a tisztességes és igazságos munkafeltételekhez való jogról rendelkező 31. cikkének megvalósításához.

### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

### **5. EGYÉB ELEMEEK**

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

A szociális jogok megsértésének száma, jellege és gyakorisága terén jelentkező előrehaladás nyomon követése a végrehajtásról szóló nemzeti jelentések és a végrehajtásért felelős uniós szervezetektől származó adatok segítségével történik majd. A végrehajtással és az érvényesítéssel kapcsolatos kérdéseket rendszeresen figyelemmel kíséri és értékeli majd a közúti szállítási bizottság.

Az egyéb piaci fejleményeket, valamint ezek munkakörülményekre és versenyfeltételekre gyakorolt lehetséges hatásait más kezdeményezések, különösen a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférésről szóló 1072/2009/EK rendelet és a közúti fuvarozói szakma gyakorlásáról szóló 1071/2009/EK rendelet felülvizsgálata keretében gyűjtött releváns adatok felhasználásával értékeli.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javaslat fő elemei:

#### **561/2006/EK rendelet**

##### *3. cikk*

A 3. cikk (h) bekezdésének módosítása egyértelművé teszi, hogy, összhangban a Bíróság *Lundberg* ítéletével, C-317/12, az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó járművet személyes holmi szállítására magáncélból használó magánszemélyek nem kötelesek a vezetési idejüket és a pihenőidejüket feljegyezni, és ennek megfelelően nem kötelesek menetíró készülékkel vagy járművezetői kártyával rendelkezni vagy azt használni.

##### *4. cikk*

A 4. cikk (r) bekezdéssel egészül ki, amely meghatározza az e rendeletben általánosan használt „nem kereskedelmi” szállítás fogalmát, mivel az egységes meghatározás hiánya értelmezésbeli bizonytalanságokhoz és különbségekhez vezet.

##### *6. cikk*

A 6. cikk (5) bekezdése úgy módosul, hogy egyértelmű kötelezettségként írja elő a járművezető által a vezetésen kívül végzett egyéb munka és a rendelkezésre állási idő feljegyzését, valamint harmonizálja ennek gyakorlatát. A járművezető által végzett valamennyi tevékenység – és nem csak a menetíró készülék által automatikusan feljegyzett vezetés – teljes körű nyilvántartására van szükség a járművezetők kimerültségét és a közúti

közlekedés biztonságának veszélyeztetését esetlegesen előidéző munkaidő-beosztások hatékony ellenőrzéséhez.

#### *7. cikk*

A 7. cikk harmadik bekezdéssel egészül ki, amely egyértelművé teszi, hogy a több fős személyzet tagjaként vezető járművezetők a kötelező szünetüket megtarthatják a járműben is, amelyet egy másik járművezető vezet. Ez már a jelenlegi, a Bizottság nem kötelező érvényű iránymutatása nyomán kialakult gyakorlat.

#### *8. cikk*

A 8. cikk úgy módosul, hogy egyértelművé teszi, és az ágazat igényeihez, valamint a szállítási időbeosztások kialakításának tényleges gyakorlatához igazítja a heti pihenőidőre vonatkozó követelményeket, különös tekintettel a távolsági szállítási műveletekre. Célja, hogy javítsa a járművezetők pihenési feltételeit, és könnyebbé tegye a végrehajtást, különös tekintettel a csökkentett heti pihenőidő ellenében a járművezetőnek járó kompenzáció ellenőrzésére.

A 8. cikk (6) bekezdése úgy módosul, hogy megteremti annak lehetőségét, hogy a járművezetők négy egymást követő héten belül rugalmasabban osszák be a heti pihenőidejüket, közben biztosítja azt is, hogy a csökkentett heti pihenőidő kompenzációját három héten belül egy rendes heti pihenőidővel együtt tartsák meg. Ez a módosítás nem változtat a maximális napi és heti vezetési időkre vonatkozó követelményeken.

A 8. cikk (7) bekezdése úgy módosul, hogy meghatározza, hogy valamennyi csökkentett heti pihenőidőért járó kompenzációt össze kell kapcsolni egy legalább 45 órás rendes heti pihenőidővel. Ez megkönnyíti a kompenzációként kivett pihenőidő ellenőrzését, és lehetővé teszi, hogy a járművezetők élvezzék az összeadódott heti pihenőidő előnyeit.

A 8. cikk (8a) bekezdéssel egészül ki, amely tisztázza, hogy a járművezetők a 45 órát elérő vagy azt meghaladó heti pihenőidőt nem tölthetik a járműben, valamint hogy a munkáltató köteles a járművezető számára a kellő alvási és tisztálkodási lehetőségekkel felszerelt megfelelő szállást biztosítani, amennyiben a járművezető nem tudja a heti pihenőt a választása szerinti privát helyen eltölteni.

A 8. cikk (8b) bekezdéssel egészül ki, amely megfogalmazza a szállítási vállalkozások arra vonatkozó kötelezettségét, hogy a járművezetők munkáját oly módon szervezzék meg, hogy három egymást követő héten belül legalább egyszer az otthonukban tölthessék el a heti pihenőidőt.

#### *9. cikk*

A 9. cikk úgy módosul, hogy igazodik a pihenőidő kompon vagy vonaton történő megtartásának jelenlegi gyakorlatához. A jelenlegi szabályok nem teszik lehetővé a 24 órát elérő vagy azt meghaladó, részben kompon vagy vonaton töltött pihenőidő csökkentett heti pihenőidőként történő rögzítését. Ez indokolatlan terhet ró a járművezetőkre és a gazdasági szereplőkre. Ennek megfelelően a módosítás kimondja, hogy a kompon vagy vonaton szállított járművet kísérő járművezetőnek lehetősége van egy csökkentett heti pihenőidőt is a kompon vagy vonaton megtartani.

#### *12. cikk*

A 12. cikk (2) bekezdéssel egészül ki, amely megkönnyíti a járművezető számára azon előre nem látható helyzetek kezelését, amelyek hátráltatják a szállítási műveletet vagy megakadályozzák a járművezetőt abban, hogy a heti pihenőidő megtartásához hazaérjen. Kimondja, hogy a járművezetők annak érdekében, hogy hazaérjenek, elhalaszthatják a heti pihenőidejüket, feltéve, hogy betartják a napi és a heti vezetési időre vonatkozó korlátozásokat, valamint a heti pihenőidő minimális időtartamára vonatkozó előírást.

#### *14. cikk*

A 14. cikk úgy módosul, hogy kimondja, hogy tagállamok által sürgős esetekben engedélyezett, az általános szabályoktól eltérő átmeneti kivételeket a kivételes körülményeknek és az ezek kezelése kapcsán felmerülő sürgősségnek megfelelően igazolniuk kell.

#### *15. cikk*

A 15. cikk kötelezettséggként írja elő a tagállamok számára, hogy tájékoztassák a Bizottságot azokról a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozó nemzeti szabályokról, amelyek a rendelet hatálya alól mentesülő buszvezetőkre vonatkoznak.

#### *19. cikk*

A 19. cikk úgy módosul, hogy meghatározza, hogy a rendelettel kapcsolatos jogsértések esetén alkalmazott nemzeti szankcióknak a jogsértés, vonatkozó uniós jogszabályokban szereplő besorolása szerinti súlyával arányosnak kell lenniük. Kimondja azt is, hogy a nemzeti szankciórendszeren végrehajtott bármiféle módosításról értesíteni kell a Bizottságot.

#### *22. cikk*

A 22. cikk úgy módosul, hogy tovább mélyíti a tagállamok közötti igazgatási együttműködést, valamint adat- és információcserét. Az a cél, hogy a rendelethez kapcsolódó intézkedések végrehajtása, valamint a határon átnyúló érvényesítés összehangoltabb és hatékonyabb legyen.

A 22. cikk (1) bekezdése úgy módosul, hogy meghatározza, hogy a tagállamok közötti kölcsönös segítségnyújtást haladéktalanul, a 2006/22/EK irányelvben rögzített határidőkön belül meg kell adni.

A 22. cikk (2) bekezdése c) ponttal egészül ki, amely tisztázza, hogy az információcsere kiterjed a vállalkozások kockázatértékelésére vonatkozó adatokra, és minden egyéb, a hatékony és eredményes végrehajtás biztosításához szükséges információra.

A 22. cikk (3a) bekezdése előírja, hogy az Unión belüli kapcsolattartásra kijelölt szervek a felelősek a zavartalan információcsere megszervezéséért.

A 22. cikk (3b) bekezdéssel egészül ki, amely kiköti, hogy a kölcsönös segítségnyújtás ingyenes.

#### *25. cikk*

A 25. cikk (2) bekezdése úgy módosul, hogy kimondja, hogy azokban az esetekben, amikor ennek szükségessége felmerül, a Bizottság a rendelet intézkedéseit tisztázó végrehajtási jogi

aktusokat fogad el. Ezek az aktusok a rendelet egységes alkalmazását és érvényesítését kell, hogy biztosítsák.

### **165/2014/EU rendelet**

#### *8. cikk*

A 8. cikk annak érdekében módosul, hogy az „intelligens” menetíró készülék funkciói tovább javuljanak, lehetővé téve ezáltal a határon átnyúló szállítási műveletekhez használt járművek pontosabb helymeghatározását. Ez megkönnyíti a szociális szabályok érvényesítését.

#### *34. cikk*

A 34. cikk kiegészítése előírja a járművezetők számára, hogy a határátlépést követően a legközelebbi erre alkalmas megállóhelyen jegyezzék fel a menetíró készülékben a járműük helyzetét. Amennyiben így tesznek, az megkönnyíti a szociális szabályoknak való megfelelés nyomon követését. Ez a kötelezettség nem vonatkozik az olyan „intelligens” menetíró készüléket használó járművezetőkre, amelyek automatikusan rögzítik a határátlépés tényét.

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás 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>7</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>8</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a biztonságos, hatékony és társadalmilag felelős közúti szállítási ágazat megteremtése szempontjából. E folyamat elősegítése szempontjából elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, a célnak megfelelők, könnyen alkalmazhatók és érvényesíthetők, valamint az Unióban hatékonyan és következetesen végrehajthatók legyenek.
- (2) A közúti szállításra vonatkozó jelenlegi uniós szociális szabályok, és különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>9</sup> végrehajtásának hatékonyságát és eredményességét értékelve azonosítani lehetett a meglévő jogi keret bizonyos hiányosságait. A heti pihenőidőre, a pihenési feltételekre, a több fős személyzet tagjait megillető szünetekre vonatkozó homályos és nem megfelelő szabályok, valamint a járművezetők hazatérésére vonatkozó szabályok hiánya eltérő értelmezésekhez és érvényesítési gyakorlatokhoz vezetett a tagállamokban. A közelmúltban számos tagállam fogadott el egyoldalú intézkedéseket, tovább növelve ezzel a

<sup>7</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>8</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>9</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.).

jogbizonytalanságot, valamint a járművezetőkkel és a gazdasági szereplőkkel szembeni bánásmód egyenlőtlenségét.

- (3) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése megerősítette, hogy az uniós szociális szabályok összehangolatlan és nem hatékony végrehajtása elsősorban a nem egyértelmű szabályokra, az ellenőrzési eszközök nem hatékony használatára és a tagállamok közötti elégtelen igazgatási együttműködésre vezethető vissza.
- (4) A világos, megfelelő és azonos módon érvényesített szabályok elengedhetetlenek a járművezetők munkakörülményeinek javítására, a vállalkozók közötti torzításmentes verseny biztosítására és a minden úthasználó közúti közlekedésbiztonságának elősegítésére vonatkozó szakpolitikai célok elérése szempontjából.
- (5) A szünetekre vonatkozó jelenlegi szabályok a több fős személyzet tagjaiként dolgozó járművezetők esetében kivitelezhetetlenek. Ennek megfelelően a szünetek rögzítésére vonatkozó követelményeket hozzá kell igazítani a több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezetők által végzett szállítási műveletek sajátosságaihoz.
- (6) A nemzetközi távolsági szállítási műveletekben részt vevő járművezetők hosszú időszakokat töltenek az otthonuktól távol. A rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó jelenlegi követelmények feleslegesen hosszabbítják meg ezeket az időszakokat. Ezért kívánatos a rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó rendelkezések oly módon történő kiigazítása, ami megkönnyíti a járművezetők számára a szállítási műveletek szabályoknak megfelelő végrehajtását és az otthonukba történő visszatérést a rendszeres heti pihenő idejére, úgy, hogy közben minden csökkentett heti pihenőidőért teljes kompenzációban részesülnek. Szükség van továbbá arra is, hogy a gazdasági szereplők oly módon szervezzék a járművezetők munkáját, hogy ezek az otthonról távol töltött időszakok ne legyenek túlságosan hosszúak.
- (7) Azon kérdés tekintetében, hogy hol kell a heti pihenőidőt eltölteni, a tagállamok különbözőképpen értelmezik és hajtják végre a heti pihenőidőre vonatkozó követelményeket. Ezért tisztázni kell ezeket a követelményeket annak biztosítása érdekében, hogy a heti rendszeres pihenőidejüket az otthonuktól távol töltő járművezetők számára a munkáltatójuk megfelelő szállást kínál.
- (8) A járművezetők gyakran kerülnek olyan előre nem látható helyzetekbe, amelyek miatt képtelenek az uniós szabályok megsértése nélkül eljutni a heti pihenőidejük megtartásának helyszínére. Kívánatos tehát az ilyen helyzetek kezelésének megkönnyítése a járművezetők számára, valamint annak lehetővé tétele, hogy a maximális vezetési időre vonatkozó követelmények megsértése nélkül eljuthassanak a heti pihenőidejük helyszínére.
- (9) Az eltérő végrehajtási gyakorlatok megelőzése és visszaszorítása, valamint a határon átnyúló érvényesítés hatékonyságának és eredményességének növelése érdekében elengedhetetlen a tagállamok közötti rendszeres igazgatási együttműködésre vonatkozó világos szabályok megalkotása.
- (10) Az 561/2006/EK rendelet végrehajtásának egységes feltételeit biztosítandó a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni, hogy egyértelművé tegye a rendelet rendelkezéseit, valamint az alkalmazásukra és az érvényesítésükre vonatkozó

közös megközelítést dolgozzon ki. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek<sup>10</sup> megfelelően kell gyakorolni.

- (11) A szociális szabályok érvényesítésének költséghatékonyabbá tétele érdekében a jelenlegi és a jövőbeni menetíró rendszerekben rejlő lehetőségeket maximálisan ki kell aknázni. Ennek megfelelően a menetíró készülékek funkcióit fejleszteni kell, hogy pontosabb helymeghatározást tegyenek lehetővé, elsősorban a nemzetközi szállítási műveletek során.
- (12) Az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet<sup>11</sup> ezért ennek megfelelően módosítani kell,

## ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### 1. cikk

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 3. cikk h) pontja helyébe a következő szöveg lép:  
„h) a nem kereskedelmi áruszállításhoz használt járművek és járműszerelvények;”
2. A 4. cikk az alábbi r) ponttal egészül ki:  
„r) »nem kereskedelmi szállítás«: az ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely közúti szállítás, amelyért nem jár javadalmazás és nem keletkezik belőle jövedelem.”
3. A 6. cikk (5) bekezdésének első mondata helyébe a következő szöveg lép:  
„A járművezetőnek egyéb munkaként kell bejegyeznie minden, a 4. cikk e) pontjában meghatározott módon töltött időt, valamint minden, az ezen rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi célú jármű vezetésével töltött időt, továbbá be kell jegyeznie minden, a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének b) pontjában meghatározott készenléti időt a 165/2014/EU rendelet 34. cikke (5) bekezdése b) pontjának iii. alpontja szerint. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomaton, vagy azt kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.”
4. A 7. cikk a következő harmadik bekezdéssel egészül ki:  
„A több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezető a 45 perces szünetét egy másik járművezető által vezetett járműben is megtarthatja, feltéve, hogy a szünetet tartó járművezető nem segédkezik a járművezetésben.”
5. A 8. cikk a következőképpen módosul:
  - a) A (6) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:  
„(6) Bármely négy, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell legalább:

<sup>10</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

<sup>11</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.)

- a) négy rendszeres heti pihenőidőt, vagy
- b) két legalább 45 órás rendszeres heti pihenőidőt és két legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt.

A b) pont vonatkozásában a csökkentett heti pihenőidőket kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel.”

- b) A (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőnek egy legalább 45 órás rendszeres heti pihenőidőt kell közvetlenül megelőznie vagy követnie.”

- c) A cikk a következő (8a) és (8b) bekezdéssel egészül ki:

„(8a) A rendszeres heti pihenőidők és bármely, korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidők a járműben nem tarthatók. Ezeket megfelelő alvási és tisztálkodási feltételekkel rendelkező, erre alkalmas szálláson kell megtartani;

- a) amit biztosíthat vagy fizethet a munkáltató; vagy

- b) lehet a járművezető otthona vagy az általa választott privát helyszín.

(8b) A szállítási vállalkozás oly módon szervezi meg a járművezetők munkáját, hogy azok három egymást követő héten belül legalább egy alkalommal otthon tarthassák meg a rendszeres heti pihenőidőt vagy a csökkentett pihenőidő kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidőt.”

- 6. A 9. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„9. A 8. cikktől eltérve, amennyiben a komppal vagy vonattal szállított járművet kísérő járművezető rendszeres napi pihenőidőt vagy csökkentett heti pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, melyek együtt számított időtartama nem haladhatja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő vagy csökkentett heti pihenőidő során a járművezető számára háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.”

- 7. A 12. cikk a következő második bekezdéssel egészül ki:

„Amennyiben az a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti, annak érdekében, hogy a 8. cikk (8a) bekezdésében említett megfelelő szállásra érjen, a járművezető eltérhet a 8. cikk (2) bekezdésétől és a 8. cikk (6) bekezdésének második albekezdésétől. Ez az eltérés nem okozhatja a napi vagy heti vezetési idő túllépését, vagy a napi vagy heti pihenőidő csökkentését. A járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján vagy a menetíróból kinyomtatott lapon, vagy a munkalapon kézi bejegyzéssel meg kell jelölnie az ilyen eltérés okát, legkésőbb egy megfelelő szálláshelyre érkezéskor.”

- 8. A 14. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Sürgős esetekben és előre nem látható helyzet fennállása esetén a tagállamok átmeneti kivételt engedélyezhetnek legfeljebb 30 napos időszakra, amelyről, megfelelő indoklással ellátva, haladéktalanul értesítik a Bizottságot.”

- 9. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 3. cikk a) pontjában szereplő járművek vezetőire olyan nemzeti szabályozás vonatkozzon, mely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek, illetve pihenőidők tekintetében. A tagállamok



tájékoztatják a Bizottságot az e járművezetőkre alkalmazandó vonatkozó nemzeti szabályozásról.”

10. A 19. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamoknak az e rendelettel és a 165/2014/EU rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozó szankciókra vonatkozó szabályokat kell lefektetniük, és meg kell tenniük minden olyan intézkedést, mely azok végrehajtásához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonynak, a jogsértéseknek a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>12</sup> III. melléklete szerinti súlyával arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 165/2014/EU rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több mint egy szankciót vagy eljárást. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot ezekről az intézkedésekről és a szankciókra vonatkozó szabályokról legkésőbb a 29. cikk második albekezdésében meghatározott időpontig. A tagállamok az e rendelkezéseket érintő minden későbbi módosításról is haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság ennek megfelelően tájékoztatja a tagállamokat.”

11. A 22. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) „A 2006/22/EK irányelv 8. cikkében meghatározott követelményeknek megfelelően a tagállamok ezen rendelet következetes alkalmazásának és hatékony végrehajtásának elősegítése érdekében egymással szoros együttműködésben dolgoznak, és egymás számára haladéktalanul biztosítják a kölcsönös segítségnyújtást.”

b) a (2) bekezdés a következő c) ponttal egészül ki:

„c) egyéb specifikus információk, például azon vállalkozások kockázatértékelése, amelyek következményekkel járhatnak az e rendelet intézkedéseinek való megfelelésre.”

c) A cikk a következő (3a) és (3b) bekezdéssel egészül ki:

(3a) Az e rendelet keretében szabályozott információcsere megvalósítása érdekében a tagállamok a 2006/22/EK irányelv 7. cikkének megfelelően az Unión belüli kapcsolattartásra kijelölt szerveket veszik igénybe.”

„(3b) A kölcsönös igazgatási együttműködést és segítségnyújtást díjmentesen kell biztosítani.”

12. A 25. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdésben említett sajátos esetekben a Bizottság a közös megközelítést meghatározó végrehajtási jogi aktusokat fogad el a 24. cikk (2) bekezdésében szereplő tanácsadási eljárásnak megfelelően.”

## 2. cikk

Az 165/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 8. cikk (1) bekezdésének második francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

<sup>12</sup> A 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.).

„– a halmozott vezetési idő minden harmadik órájában és minden alkalommal, amikor a jármű országhatáron halad át,”;

2. A 34. cikk (7) bekezdésének első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A járművezető a digitális menetíró készülékbe beírja azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi, valamint, a megfelelő megállóhelyre érve azt, hogy hol és mikor haladt át országhatáron a járművel. A tagállamok előírhatják, hogy az olyan járművezetők, akik az adott tagállam határain belül folytatnak szállításokat, az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is adjanak meg, feltéve, hogy az adott tagállam e részletes földrajzi leírásokról még 1998. április 1. előtt értesítette a Bizottságot.

### 3. 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*