



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.7.19.
COM(2011) 451 végleges

2011/0196 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet és az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2011) 947 végleges}
{SEC(2011) 948 végleges}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. Indokok és célkitűzések

A menetíró készülékek döntő szerepet játszanak annak ellenőrzésében, hogy a közúti szállításban részt vevő hivatásos gépjárművezetők betartják-e a vezetési időre és a pihenőidőszakokra vonatkozó szabályokat. Hozzájárulnak a közúti biztonságnak és a gépjárművezetők munkakörülményeinek javításához, valamint a közúti szállító társaságok közötti tisztességes versenyhez. A menetíró készülékek költséghatékonyságának növelése a közúti teherszállítási piac további integrálására és a közúti szállítás biztonságosabbá, hatékonyabbá és versenyképesebbé tételére vonatkozó bizottsági stratégiának egyik kulcseleme, amint azt a közlekedésről szóló 2011. március 28-i fehér könyv körvonalazza.¹

A menetíró készülékek beépítését és használatát az EU 1970 óta szabályozza. A menetíró készülékekre jelenleg érvényes jogszabály a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet². A rendelet műszaki szabványokat rögzít, továbbá meghatározza a menetíró készülékek használatára, típusjövahagyására, beépítésére és felülvizsgálatára vonatkozó szabályokat. A rendelet jogi kötelezettségek sorát hozza létre nemcsak a gyártók és a hatóságok, hanem a fuvarozók és a járművezetők részére is. A rendeletet a műszaki fejlődésre való tekintettel komitológiai eljárás során már tíz alkalommal módosították.

Jelenleg a körülbelül 900 000 szállítási vállalkozás és 6 millió járművezető kétfajta menetíró készüléket használ. A 2006. május 1. után nyilvántartásba vett járművekbe szerelt digitális menetíró készülékek mellett 1985 óta, a régebbi járművekben jelenleg is analóg menetíró készüléket használnak.

A csatolt javaslat célja a 3821/85/EGK tanácsi rendeletnek a menetíró készülékek rendszerének fejlesztését szolgáló módosítása. A javaslatot közlemény kíséri, amelyet párhuzamosan juttatnak el az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz, és amely körvonalazza a csatolt javaslat intézkedéseit teljesen hatékonyra tevő vagy azokat kiegészítő egyéb intézkedéseket.

1.2. Érintett kérdés

A nemzeti rendőrség vagy a végrehajtásban közreműködő tisztviselők által ellenőrzött járművek jelentős része megsértette a szociális szabályokat. Ezeknek körülbelül egynegyedénél a menetíró készülékekre vonatkozó szabályokat sértették meg. Bármely időpontban több ezer manipulált menetíró készülékkel vagy érvénytelen kártyával közlekedő nehéz tehergépjármű halad a transzeurópai úthálózaton. A minimális pihenőidőre vonatkozó kötelezettségek ilyen figyelmen kívül hagyása a járművezetők kimerültségét okozza, amely a balesetekhez kapcsolódó társadalmi költségeket becslések szerint közel 2,8 milliárd euróval növeli. Emellett jogtalan versenyelőnyhöz juttatja a jogszabályokat megszegőket, ami negatív

¹ COM(2011) 144 végleges.

² HL L 370., 1985.12.31., 8. o.

hatással van a belső piac működésére, és jelentős egészségügyi kockázatot jelent a járművezetők szempontjából.

Vannak még hiányosságok annak módja tekintetében, ahogyan a (digitális) menetíró készülék segíti a járművezetők munkáját és támogatja a hatékony szállítást. Bár a digitális menetíró készülék bevezetése már jelentős mértékben csökkentette a különböző érintett felek adminisztrációs terheit, a megfelelés évi körülbelül 2,7 milliárd euróra becsült költsége még mindig túl magas.

A javaslat tehát a menetíró készülékek műszaki vonatkozásainak fejlesztésével és a hatékonyság növelésével a társadalmi szabályok hatékonyabb érvényesítését és a szükségtelen adminisztratív teher csökkentését tűzi ki célul.

1.3. Összhang az Unió más szakpolitikáival és célkitűzésével

A javaslat illeszkedik a Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvében³ meghirdetett szakpolitikákhoz. A közúti áru fuvarozásra vonatkozó 6. kezdeményezés részeként kifejezetten említésre kerül.⁴

A javaslat hozzájárul az intelligens közúti közlekedési rendszerekről szóló cselekvési terv⁵ és az intelligens közlekedési rendszerek közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU irányelv⁶ végrehajtásához is.

A javaslat figyelembe veszi emellett az Európai Unió alapjogi chartáját, különösen a magán- és a családi élet tiszteletben tartásához való jogot (7. cikk), a személyes adatok védelméhez való jogot (8. cikk), a vállalkozás szabadságát (16. cikk), a bűncselekmények és büntetések törvényességének és arányosságának elveit (49. cikk), valamint a kétszeres eljárás alá vonás és kétszeres büntetés tilalmát (50. cikk).

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

2.1. Konzultáció az érdekelt felekkel

A Bizottság 2009 decemberétől 2010 márciusáig nyilvános konzultációt folytatott az érintett felekkel. A téma műszaki jellegéből adódóan a részvétel viszonylag magas volt. 73 jobbra magas színvonalú észrevétel érkezett különböző érintett felektől.

A legtöbb érintett fél a digitális menetíró készülék tökéletesítését, nem másfajta adatrögzítő készülékre történő cseréjét szeretné látni. Majdnem minden érintett fél azon a véleményen volt, hogy a menetíró készülékekre vonatkozóan uniós szinten harmonizált kritériumok szükségesek. A menetíró készülékekre vonatkozó típus-jóváhagyási eljárást megfelelőnek

³ COM(2011) 0144 végleges.

⁴ Lásd a fehér könyv I. mellékletének 1.1. szakaszát: „Az egységes európai közlekedési térség,” COM(2011) 144 végleges

⁵ A Bizottság közleménye: Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére [COM(2008)886], 4. cselekvési terület

⁶ HL L 207., 2010.8.6., 1–13. o.

ítélték. Majdnem minden érintett fél azt is megállapította, hogy a biztonsági szintet fenn kell tartani vagy növelni kell. A menetíró készülék költségének csökkentésére és/vagy jobb kihasználására több ötlet merült fel – , például a járművezetői kártya vezetői engedéllyel történő egyesítése –, amelyeket a hatásvizsgálat során vizsgáltak meg.

2.2. Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása

A Bizottság a 3821/85/EGK tanácsi rendelet által a menetíró készülékhez kapcsolódó ügyekhez létrehozott bizottságon keresztül folyamatos kapcsolatban állt a tagállamokkal és az érdekelt felekkel. A bizottság rendszeresen évente egyszer ülésezik. A legfontosabb érdekelt felek a bizottságban megfigyelőként vesznek részt. Az érdekelt felek között ellenőrző és rendőri szervezetek valamint gyártók találhatók. Emellett a Bizottság több kezdeményezést tett a javaslat háttérének bemutatására.

A Bizottság legfontosabb érdekelt feleket összehozó átfogó, kétéves konzultációt társfinanszírozott.⁷

A Közös Kutatóközpont (JRC) megvizsgálta a digitális menetíró készülék jelenlegi sebezhetőségét és ellenőrizhetőségét. A JRC emellett jelentést készített a Bizottságnak a digitális menetíró készülék további fejlesztéséhez kapcsolódó műszaki forgatókönyvekre vonatkozóan.

A közúti szállítás területén folytatott ágazati szociális párbeszéddel foglalkozó bizottsággal 2010. május 26-án konzultáltak. 2010. július 8-án az európai szociális partnerek a digitális menetíró készülékekre vonatkozó rendelet felülvizsgálatára vonatkozó közös nyilatkozatról állapodtak meg, ezt a javaslat készítése során figyelembe vették.⁸

A hatásvizsgálat elkészítéséhez a külső vállalkozó a közúti szállítási egyesületek, közúti szállítási szakszervezetek, végrehajtó és típusjóváhagyó hatóságok, kártyakibocsátó hatóságok, járműgyártók és menetírókészülék-gyártók képviselőiből álló Szakértői testületet hozott létre. A Szakértői testület megvizsgálta a vállalkozó által készített dokumentumokat és részt vett egy olyan műhelymunkában, amelynek során a vállalkozó zárójelentésének tervezetét vizsgálták és vitatták meg.

2.3. Hatásvizsgálat

A témához kapcsolódóan az érintett felekkel folytatott konzultációk és a témára vonatkozó szakértői jelentések a Bizottság számára a meghatározott problémák megoldására vélhetően alkalmas egyedi intézkedések széles skálájának meghatározását tették lehetővé. Ezt a lehetséges intézkedések előzetes szűrése követte.

Ezután olyan szakpolitikai csomagokat hoztak létre, amelyek mindegyike életképes szakpolitikai alternatívát jelent a célok eléréséhez. Azért volt szükség szakpolitikai csomagokra, mert a biztonság vonatkozásában a rendszer megbízhatósága számos rendszerelem biztonságán múlik, és mert különböző jogalkotási eljárásokra (komitológia, illetve együttdöntés) van szükség. A szakpolitikai csomagok röviden a következőképpen összegezhetők:

⁷ SMART tanulmány

⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903

Az 1. szakpolitikai csomag (PP1) egy műszaki csomag, amely egyszerűen a jelenlegi menetíró készülékek fejlesztésére irányul, és a következő intézkedéseket tartalmazza:

- jobb minőségű plombák,
- jobb felhasználói interfész,
- biztonságosabb titkosítási technológia.

A 2. szakpolitikai csomag (PP2) szintén műszaki intézkedéseket tartalmazó csomag, ám az előbbivel ellentétben jelentősen szélesítené a digitális menetíró készülék funkcióit, ami a digitális menetíró készülékeknek egy új típusához vezetne:

- továbbfejlesztett menetírókészülék-funkciók (automatikus és manuális rögzítés),
- vezeték nélküli kommunikáció közúti ellenőrzésekhez,
- harmonizált interfész más ITS alkalmazásokkal.

A 3. szakpolitikai csomag (PP3) kizárólag nem műszaki jellegű intézkedéseket tartalmaz:

- megbízhatóbb műhelyek,
- a járművezetői kártyával elkövetett csalás megnehezítése,
- az ellenőrzést végző tisztviselők jobb képzése,
- a szankciók harmonizálásának minimális szintje,
- a használatra vonatkozó szabályok korszerűsítése.

A 4. szakpolitikai csomag (PP4) műszaki és rendszerfejlesztési intézkedések kombinációja (PP2+PP3).

Hatékonyság szempontjából messze a PP4 a legvonzóbb, mivel a két meghatározott cél szempontjából ez nyújtja potenciálisan a legmagasabb eredmény szintet. Ugyanakkor a koherenciaelemzés azt mutatja, hogy a PP4 esetében szükségesek a legjelentősebb kompromisszumok egyik oldalról a pozitív gazdasági és szociális hatások, másik oldalról a hatóságokra gyakorolt költségvetési hatások között. A koherencia szempontjából a legjobb eredményt a PP1 adja. Végül a szükséges beruházás szempontjából is a PP4 a legköltségesebb, míg a PP1 a legolcsóbb és legkönnyebben megvalósítható, mivel ez a rendes jogalkotási folyamaton történő végighaladás nélkül elfogadható.

Mindezeket a szempontokat figyelembe véve és teljes költség-haszon elemzés hiányában úgy tűnik, hogy a PP4 pozitív hatásai messze meghaladják költségeit. A PP4 adminisztratív tehercsökkentési potenciálja 515,5 millió EUR, vagyis jóval meghaladja teljes körű megvalósításának összköltségét. Ezért az elvégzett elemzés alapján a 4. szakpolitikai csomagot érdemes megoldásként választani.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1. A javasolt intézkedések összefoglalása

A javasolt rendeleten keresztül a következő fontosabb változások kerülnek bevezetésre:

- Távoli kommunikáció a menetíró készülékkel ellenőrzés céljából (a menetíró készülékekre vonatkozó jövőbeli rendelet 5. cikke): ez az intézkedés némi alapvető információval szolgálhat a megfelelőségre vonatkozóan az ellenőrzést végző hatóságok számára a jármű közúti ellenőrzés céljából történő megállítása előtt. A megfelelő vállalkozások elkerülik a szükségtelen közúti ellenőrzéseket, ezáltal hasznot húzhatnak az adminisztratív terhek további csökkenéséből.
- A járművezetői kártyák és a vezetői engedélyek funkcióinak egyesítése (a menetíró készülékekre vonatkozó jövőbeli rendelet 27. cikke): a járművezetői kártyák és a vezetői engedélyek egyesítésével ez az intézkedés növeli a rendszer biztonságát, mivel a járművezetők kevésbé lesznek hajlandóak saját vezetői engedélyüket használni csalárd körülmények között. Az intézkedés jelentősen csökkenti továbbá az adminisztratív terheket. Ez az intézkedés a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv kisebb kiigazítását teszi szükségessé. A kapcsolódó javaslatot ezzel a rendelettel párhuzamosan dolgozzák ki. A Bizottság ezt a lehető leggyorsabban továbbítja majd az Európai Parlament és Tanács felé.
- A pontos hely automatikus rögzítése GNSS segítségével (a menetíró készülékekre vonatkozó jövőbeli rendelet 4. cikke): ez az intézkedés több információt szolgáltat az ellenőrző hatóságoknak a szociális jogszabályoknak való megfelelés ellenőrzéséhez. Automatikus rögzítés használatával az intézkedés segít az adminisztratív terhek csökkentésében is.
- A digitális menetíró készülék intelligens közlekedési rendszerekbe (ITS) történő integrálásának biztosítása (a menetíró készülékekre vonatkozó jövőbeli rendelet 6. cikke): a menetíró készülék harmonizált és szabványosított interfészének biztosításával más ITS alkalmazások könnyebben hozzáférnek a digitális menetíró készülék által rögzített és létrehozott adatokhoz.
- A műhelyek megbízhatóságának növelése (a menetíró készülékekre vonatkozó jövőbeli rendelet IV. fejezete, és különösen 19. cikke): a műhelyek elfogadására vonatkozó jogi keretek erősítésével, például rendszeres és bejelentés nélküli ellenőrzések rendszerével és az összeférhetetlenség megelőzésével a műhelyek megbízhatósága növekszik, a csalások és manipulációk kockázata pedig csökken.
- A szankciók minimális szintű harmonizálása (a menetíró készülékekre vonatkozó jövőbeli rendelet 37. cikke) biztosítja, hogy a menetíró készülékekre vonatkozó szabályok olyan megsértése, amelyet az uniós jogszabályok „nagyon súlyos jogsértésnek”⁹ és „legsúlyosabb jogsértésnek”¹⁰ minősítenek, a nemzeti jogszabályok szerint a legmagasabb büntetési fokozatot eredményezze.

⁹ A Bizottság 2009/5/EK irányelve (2009. január 30.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának

- Az ellenőrzést végző tisztviselők képzése (a menetíró készülékekre vonatkozó jövőbeli rendelet 35. cikke): a rendelet megköveteli majd a tagállamoktól, hogy megfelelő képzésben részesítsék a menetíró készülékek ellenőrzésével megbízott tisztviselőiket.
- Az 561/2006/EK¹¹ rendelet hatálya (2. cikk): ezt az intézkedést, amelynek célja bizonyos járművek mentesítése a menetíró készülék használatára vonatkozó kötelezettség alól, az Edmund Stoiber által vezetett, független érdekképviselőkből álló, adminisztratív terhekkal foglalkozó magas szintű munkacsoport javasolta. Az intézkedés segíti majd az adminisztratív terhek csökkentését e vállalkozások számára, amelyek jobbra kis- és középvállalkozások.

A 3821/85/EGK tanácsi rendelet felülvizsgálata lehetőséget biztosít a szöveg korszerűsítésére és ésszerűsítésére is, például egyértelmű fogalommeghatározásokkal (a menetíró készülékekre vonatkozó jövőbeli rendelet 2. cikke), a szakértők munkájának a digitális menetíró készüléket használó, Unión kívüli országokból érkező szakértők bevonása általi hatékonyabbá tételével (a menetíró készülékekre vonatkozó jövőbeli rendelet 41. cikke), valamint az adatvédelmi jogszabályokra történő közvetlen utalás beszúrásával (a menetíró készülékekre vonatkozó jövőbeli rendelet 34. cikke).

3.2. Jogonalap

A javaslat jogonalpa ugyanaz, mint a meglévő 3821/85/EGK tanácsi rendeleté, nevezetesen az EUMSZ 91. cikke.

3.3. A szubszidiaritás elve

Mivel a javaslat nem tartozik az Európai Unió kizárólagos hatáskörébe, a szubszidiaritás elve érvényesül.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok a következők miatt nem tudják megfelelően megvalósítani: A közúti közlekedés jellegében egyre inkább országokon átívelővé válik. A nemzetközi közúti teherszállítás 2006-ban az EU teljes közúti teherszállításának egyharmadát (612 milliárd tkm) tette ki. A szociális jogszabályokat ezen a területen az 561/2006/EK rendelet harmonizálja uniós szinten, és az e jogszabálynak való megfelelés igazolása szükségessé teszi, hogy a menetíró készülékek a tagállamok között interoperábilisak legyenek. Az uniós közúti teherszállítás országokon átívelő jellegének erősödése és a szociális jogszabályok harmonizált jellege miatt a menetíró készülékek nemzeti szintű szabályozásához történő visszatérés célszerűtlen lenne.

minimumfeltételeiről szóló 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv III. mellékletének módosításáról (HL L 29, 2009.1.31., 45–50. o.)

¹⁰ 1071/2009/EK rendelet a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.)

¹¹ 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., 2006.04.11., 1. o.)

3.4. Az arányosság elve

A javaslat megfelel az arányosság elvének a következők miatt:

A javaslat általános célja a menetíró készülékek rendszere hatékonyságának és eredményességének növelése. A javasolt intézkedések arányosak e célok elérésével, mivel a járművezetők, vállalkozások és ellenőrző szervek menetíró készülékek használatához kapcsolódó adminisztratív terheinek és költségeinek csökkenéséhez vezetnek. Az intézkedések nem lépik túl a célok eléréséhez szükséges mértéket.

3.5. A jogi aktus típusának megválasztása

Mivel a javaslat rendeletet módosít, a választott eszköz szintén rendelet. Jelenleg csak a 3821/85/EGK tanácsi rendeletet cikkeinek módosítása javasolt, műszaki mellékleteié nem. A módosító rendelet elfogadása után a jogi szöveget mellékleteivel együtt kodifikációs eljárás keretében foglalják egységesítés szerkezetbe.

3.6. Európai Gazdasági Térség

A javasolt aktus érinti az Európai Gazdasági Térséget, ezért arra is kell kiterjeszteni.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincs hatása az EU költségvetésére.

5. EGYSZERŰSÍTÉS

A kezdeményezés hozzájárul az egyszerűsítés céljának eléréséhez. Az adminisztratív terhek Európai Unión belüli csökkentésére irányuló cselekvési program hatálya alá tartozik és folytatása az Edmund Stoiber által vezetett, független érdekképviselőkből álló, adminisztratív terhekkel foglalkozó magas szintű munkacsoport által támogatott javaslatok nyomán készült. A javaslat tehát bizonyos vállalatok esetében nemzeti szintű mentességet enged meg a menetíró készülékek használatára vonatkozó kötelezettség alól 100 km-nél rövidebb távolságok esetén, amint azt a Bizottság „Az adminisztratív terhek Európai Unión belüli csökkentésére irányuló cselekvési program – Ágazati csökkentési tervek és a 2009. évi tevékenységek”¹² című közleménye keretében bejelentette.

¹² COM(2009) 544 végleges

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet és az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹³,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹⁴,

az európai adatvédelmi biztossal folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet¹⁵ a közúti közlekedésben használt menetíró készülék kialakítására, beépítésére, használatára és ellenőrzésére vonatkozó rendelkezéseket fogalmaz meg. A rendeletet többször jelentősen módosították, és ezért a nagyobb fokú egyértelműség érdekében főbb rendelkezéseinek egyszerűsítése és átszerkesztése szükséges.
- (2) A tapasztalat azt mutatja, hogy a 3821/85/EGK rendelet hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében bizonyos műszaki elemeket és ellenőrzési eljárásokat javítani kell.
- (3) Bizonyos járművek mentesülnek 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

¹³ HL C [...], [...], [...] o.

¹⁴ HL C [...], [...], [...] o.

¹⁵ HL L 370., 1985.12.31., 8 o.

szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁶ rendelkezései alól. Az összhang biztosítása érdekében lehetőséget kell teremteni arra, hogy ezek a járművek mentesülhessenek a 3821/85/EGK rendelet hatálya alól is.

- (4) Az 561/2006/EK rendelet 13. cikkében meghatározott különböző mentességek közötti összhang biztosítása és a fuvarozó vállalkozások adminisztratív terheinek a rendelet céljainak tiszteletben tartása mellett történő csökkentése érdekében a 13. cikk d), f) és p) pontjában meghatározott legnagyobb megengedett távolságok módosítása szükséges.
- (5) A helymeghatározó adatok rögzítése elősegíti a vezetési idők és pihenőidők egyeztetését a szabálytalanságok és csalások észlelése érdekében. A menetíró készülék globális navigációs műholdrendszerhez kapcsolt használata a legmegfelelőbb és költséghatékonyabb módja az ilyen adatok automatikus rögzítésének, ami segíti az ellenőrzést végző tisztviselőket az ellenőrzések során, és ennek megfelelően be kell vezetni.
- (6) 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 szóló, 2006. március 15-i 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁷ legalább bizonyos számú közúti ellenőrzés elvégzését követeli meg a tagállamoktól. A menetíró készülék és a közúti ellenőrzést végző hatóságok között közúti ellenőrzések céljából történő távoli kommunikáció elősegíti a célzott közúti ellenőrzéseket, ami lehetővé teszi a szállítási vállalkozások véletlenszerű ellenőrzések miatti adminisztratív terheinek csökkentését, és ennek megfelelően be kell vezetni.
- (7) Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) segíthetik az európai közlekedéspolitika kihívásainak, például a növekvő közúti szállítási volumeneknek és a torlódásoknak, vagy a növekvő energiafogyasztásnak való megfelelést. A menetíró készülékhez ezért szabványosított interfészt kell biztosítani az ITS-alkalmazásokkal való interoperabilitás érdekében.
- (8) A menetíró készülék és rendszerének biztonsága nélkülözhetetlen annak biztosításához, hogy megbízható adatok jöjjenek létre. A gyártóknak ezért a menetíró készülékeket úgy kell megtervezniük, tesztelniük és azok élettartama alatt folyamatosan ellenőrizniük, hogy észleljék, megelőzzék és csökkentsék azok biztonsági sebezhetőségét.
- (9) A típusjóváhagyással még nem rendelkező menetíró készülékek bevezetés előtti üzemi tesztelése lehetővé teszi a készülékek valós körülmények közötti vizsgálatát, ezáltal a gyorsabb fejlesztést. Az üzemi tesztelést tehát meg kell engedni azzal a feltétellel, hogy az ilyen tesztekben való részvételt és az 561/2006/EK rendeletnek való megfelelést hatékonyan ellenőrzik és felügyelik.
- (10) A szerelők és a műhelyek fontos szerepet játszanak a menetíró készülékek biztonságában. Ezért helyénvaló elismerésükhöz és vizsgálatukhoz bizonyos

¹⁶ HL L 102., 2006.4.11., 1. o.

¹⁷ HL L 102., 2006.4.11., 35. o.

minimumkövetelményeket meghatározni, továbbá biztosítani a műhelyek és szállítási vállalkozások közötti összeférhetetlenség megelőzését.

- (11) A járművezetői kártyák hatékonyabb vizsgálatának és ellenőrzésének biztosítása és az ellenőrzést végző tisztviselők feladatainak megkönnyítése érdekében nemzeti elektronikus nyilvántartásokat kell létrehozni, és biztosítani kell e nyilvántartások egymással való összekötését.
- (12) Mivel a vezetői engedélyekhez kapcsolódó csalások és visszaélések sokkal kevésbé valószínűek, mint a járművezetői kártyákhoz kapcsolódók, a menetíró készülékek rendszere sokkal megbízhatóbb és hatékonyabb volna, ha a járművezetői kártyákat a jövőben beépítenék a vezetői engedélybe. Ez a megközelítés csökkentené a járművezetők adminisztrációs terheit is, akiknek ezután nem kellene két különböző dokumentumot kérelmezni, megszerezni és maguknál tartani. Ennek megfelelően kilátásba kell helyezni a 2006/126/EK irányelv módosítását.
- (13) A járművezetők és szállítási vállalkozások adminisztratív terheinek csökkentése érdekében tisztázni kell, hogy nincs szükség a napi vagy heti pihenőidők írásbeli bizonyítékára. Ellenőrzés céljából azokat az időszakokat, amelyekben a vezetőnek nincs regisztrált tevékenysége, ennek megfelelően pihenőidőszaknak kell tekinteni.
- (14) Az ellenőrzést végző tisztviselők a menetíró készülékek változása és az új manipulációs technikák miatt folyamatos kihívásokkal szembesülnek. A hatékonyabb ellenőrzés biztosítása és az ellenőrzésre vonatkozó szemléletmódnak az Unión belüli harmonizálása érdekében az ellenőrzést végző tisztviselők kiképzésére és továbbképzésére közös módszertant szükséges elfogadni.
- (15) A menetíró készülék általi adatrögzítés, valamint a helymeghatározó adatok rögzítésével, a távoli kommunikációval és az intelligens közlekedési rendszerekhez csatlakozó interfésszel kapcsolatos technológia kialakítása személyes adatok feldolgozásával jár. A személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelmére és az ilyen adatok szabad áramlására vonatkozó uniós jogszabályokat, különösen a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet,¹⁸ valamint az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről szóló, 1997. július 15-i 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹⁹ alkalmazni kell.
- (16) Annak érdekében, hogy a belső közúti szállítási piacon tisztességes versenyfeltételek uralkodjanak, valamint hogy a járművezetők és a szállítási vállalkozások egyértelmű jelzést kapjanak, a tagállamoknak – a szubszidiaritás elvének sérelme nélkül – a legszigorúbb büntetéskategóriát kell alkalmazniuk a „nagyon súlyos” jogsértésekre (amint azt a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről szóló 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv III.

¹⁸ HL L 281., 1995.11.23., 31–50. o.

¹⁹ HL L 201., 2002.7.31., 37–47. o.

mellékletének módosításáról szóló, 2009. január 30-i 2009/5/EK bizottsági irányelv²⁰ meghatározza).

- (17) A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló, 1970. július 1-jén Genfben aláírt és az Egyesült Nemzetek szervezetének főtitkáránál letétbe helyezett – hat módosításával együtt értendő – európai megállapodás (AETR-megállapodás) kiigazításaival kötelezővé vált az IB. mellékletben említett menetíró készülék használata a szomszédos harmadik országokban nyilvántartásba vett járművek vonatkozásában. Mivel ezeket az országokat közvetlenül érintik a menetíró készülékekben ezzel a rendelettel bevezetett változások, lehetőséget kell kapniuk a műszaki kérdésekkel kapcsolatos párbeszédben való részvételre. Ennek megfelelően menetíró készülékekkel foglalkozó fórumot kell létrehozni.
- (18) A műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítás érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az I., az IB. és a II. mellékletnek a műszaki fejlődéshez igazítása tekintetében, valamint az IB. mellékletnek a helymeghatározó adatok automatikus rögzítéséhez, a távoli kommunikáció lehetővé tételéhez és az intelligens közlekedési rendszerekhez kapcsolódó interfész biztosításához szükséges műszaki előírásokkal történő kiegészítése tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megfogalmazása során biztosítani kell, hogy a megfelelő dokumentumokat egyidejűleg, a kellő időben és megfelelő módon eljuttassák az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz is.
- (19) Az e rendelet üzemi tesztek, a járművezetői kártyákon levő információk tagállamok közötti elektronikus cseréje és az ellenőrzést végző tisztviselők képzése tekintetében történő végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Az említett hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet²¹ szerint kell gyakorolni.
- (20) A tanácsadó bizottsági eljárást az üzemi tesztek elvégzése során követendő eljárások és az ilyen tesztek ellenőrzésére használt űrlapok, valamint az ellenőrzést végző tisztviselők kiképzésének és továbbképzése módszertanának elfogadására kell használni.
- (21) A vizsgálóbizottsági eljárást a járművezetői kártyákon levő információk tagállamok közötti elektronikus cseréjéhez kapcsolódó előírások elfogadására kell használni.
- (22) A 3821/85/EGK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

²⁰ HL L 29., 2009.1.31., 45–50. o.

²¹ HL L 55., 2011.2.28., 13–18. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 3821/85/EGK tanácsi rendelet a következőképpen módosul:

1) Az 1–21. cikk helyébe a következő cikkek lépnek:

„I. FEJEZET

Alapelvek és alkalmazási kör

1. cikk

Tárgy és alapelv

Ez a rendelet az 561/2006/EK rendeletnek, a 2002/15/EK irányelvnek²² és a 92/6/EGK tanácsi irányelvnek²³ való megfelelés ellenőrzése céljából meghatározza a közúti szállításban használt menetíró készülékek kialakításának, beépítésének, használatának és tesztelésének követelményeit.

A menetíró készülékeknek a kialakítás, a beépítés, a használat és az ellenőrzés tekintetében meg kell felelniük e rendelet követelményeinek.

2. cikk

Fogalommeghatározások

1. E rendelet alkalmazásában az 561/2006/EK rendelet 4. cikkében szereplő fogalommeghatározások alkalmazandók.
2. Az (1) bekezdésben szereplő fogalommeghatározásokon túl e rendelet alkalmazásában:
 - a) „menetíró készülék”: a közúti járműbe történő beépítésre szánt készülék, amely automatikusan vagy félautomatikusan megjeleníti, rögzíti, kinyomtatja, tárolja és kiadja e járművek mozgásának és vezetőik bizonyos munkaszakaszainak adatait;
 - b) „járműegység”: a menetíró készülék, nem beleértve a mozgásérzékelőt és a mozgásérzékelőhöz tartozó csatlakozó kábeleket. A járműegység egyetlen vagy több, a gépjárműben szétszottott egység lehet, amennyiben megfelel e rendelet biztonsági követelményeinek;

²² HL L 80., 2002.3.23., 35–39. o.

²³ HL L 57., 1992.3.2., 27. o.

- c) „mozgásérzékelő”: a menetíró készülék azon része, amely jelzi a jármű sebességét és/vagy a megtett távolságot;
- d) „tachográf-kártya”: a menetíró készülékkel történő használatra szánt intelligens kártya, amely lehetővé teszi a kártyatulajdonos szerepének a menetíró készülék általi meghatározását, valamint az adatátvitelt és -tárolást;
- e) „adatrögzítő lap”: a rögzített adatok befogadására és megőrzésére szolgáló lap, amelyet a menetíró készülékbe kell helyezni, és amelyre a menetíró készülék jelölőeszközei folyamatosan ráírják a rögzítendő adatokat;
- f) „járművezetői kártya”: egy tagállam hatóságai által egy adott járművezető részére kiállított tachográf-kártya, amely azonosítja a járművezetőt és lehetővé teszi a járművezető tevékenységére vonatkozó adatok tárolását;
- g) „ellenőrzőkártya”: egy tagállam hatóságai által az illetékes nemzeti ellenőrző hatóságnak kiállított tachográf-kártya, amely azonosítja az ellenőrző szervet és opcionálisan az ellenőrzést végző tisztviselőt, valamint lehetővé teszi az adatmemóriában vagy a járművezetői kártyán tárolt adatokhoz való hozzáférést leolvasás, nyomtatás és/vagy letöltés céljából;
- h) „vállalkozáskártya”: egy tagállam hatóságai által a menetíró készülékkel felszerelt jármű tulajdonosa vagy üzemben tartója részére kiállított tachográf-kártya, amely azonosítja a tulajdonost, illetőleg az üzemben tartót, és lehetővé teszi az adott tulajdonos vagy üzemben tartó által lezárt menetíró készülékben tárolt adatok megjelenítését, letöltését és kinyomtatását;
- i) „műhelykártya”: egy tagállam hatóságai által a tagállam által jóváhagyott menetírókészülék-gyártó, illetve -szerelő, gépjárműgyártó vagy műhely részére kiállított tachográf-kártya, amely azonosítja a kártyatulajdonost és lehetővé teszi a menetíró készülék vizsgálatát, kalibrálását és/vagy letöltését;
- j) „napi munkaidő”: a vezetéssel töltött időt, minden más munkaidőt, valamint a kilenc óránál nem hosszabb rendelkezésre állási időket, munkamegszakításokat és pihenőidőket magában foglaló időtartam.

3. cikk *Hatály*

- (1) Menetíró készüléket kell a járműbe szerelni és abban használni a tagállamokban nyilvántartott olyan járművek esetében, amelyeket az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó közúti áru- vagy személyszállításra alkalmaznak.
- (2) A tagállamok mentesíthetik az 561/2006/EK rendelet 13. cikkének (1) és (3) bekezdésében említett járműveket e rendelet alkalmazása alól.
- (3) A tagállamok a Bizottság általi felhatalmazást követően mentesíthetik az 561/2006/EK rendelet 14. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szállításra használt járműveket e rendelet alkalmazása alól.

A tagállamok az 561/2006/EGK rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében meghatározott szállításra használt járműveket mentesíthetik e rendelet alkalmazása alól; erről azonnal értesíteniük kell a Bizottságot.

- (4) A tagállamok belföldi szállítás esetén előírhatják az e rendeletnek megfelelő menetíró készülékek beépítését és használatát minden olyan járműnél, amelybe az (1) bekezdés szerint nem szükséges menetíró készüléket beépíteni és használni.

II. fejezet

Okos adatrögzítő készülék

4. cikk

Helymeghatározó adatok rögzítése

A helymeghatározó adatokat azért kell rögzíteni, hogy lehetővé váljon a napi munkaidő indulási és érkezési helyének meghatározása. Ebből a célból az első alkalommal [48 hónappal e rendelet hatálybalépését követően] üzembe helyezett járműveket globális navigációs műholdrendszerhez (GNSS) csatlakozó menetíró készülékkel kell felszerelni.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 39. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az IB. mellékletnek a GNSS-ből származó helymeghatározó adatok menetíró készülék általi feldolgozásához szükséges részletes műszaki előírásokkal történő kiegészítésére.

5. cikk

Távoli kommunikáció ellenőrzés céljából

- (1) Az illetékes ellenőrző hatóságok általi célzott közúti ellenőrzések elősegítése érdekében az első alkalommal [48 hónappal e rendelet hatálybalépését követően] üzembe helyezett járművekbe szerelt menetíró készülékeknek a jármű mozgása során képesnek kell lenniük kommunikálni e hatóságokkal.
- (2) A menetíró készülékkel történő kommunikáció csak az ellenőrző hatóságok készüléke általi kérés hatására jön létre. A kommunikációnak biztonságosnak kell lennie az adatok integritásának biztosítása és a menetíró és ellenőrző készülékek hitelesítése érdekében.
- (3) A kommunikáció során közölt adatokat a célzott közúti ellenőrzésekhez szükséges adatokra kell korlátozni. A járművezető személyazonosságára, járművezetői tevékenységeire és a sebességre vonatkozó adatokat nem közlik.
- (4) A közölt adatok kizárólag e rendelet és az 561/2006/EK rendelet betartásának ellenőrzésére használhatók. Nem továbbíthatók az ellenőrzést végző hatóságok kivételével más szervezeteknek.
- (5) Az adatokat az ellenőrzést végző hatóságok csak a közúti ellenőrzés idejére tárolhatják, és ennek lezárultát követően legkésőbb két órán belül törölni kell azokat.

- (6) A jármű tulajdonosa vagy üzemben tartója felelős a vezető távoli kommunikáció lehetőségére vonatkozó tájékoztatásáért.
- (7) Az ellenőrzést végző illetékes hatóság a közölt adatok alapján dönthet a jármű és a menetíró készülék ellenőrzéséről.
- (8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 39. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az IB. mellékletnek a menetíró készülék és az illetékes ellenőrző hatóságok közötti, az e cikkben meghatározott kommunikációhoz szükséges részletes műszaki előírásokkal történő kiegészítésére.

6. cikk
Intelligens közlekedési rendszerek

- (1) Az IB. mellékletben említett menetíró készülékeknek interoperábilisaknak kell lenniük az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁴ 4. cikkében meghatározott intelligens közlekedési rendszeralkalmazásokkal.
- (2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a [48 hónappal e rendelet hatálybalépését követően] először üzembe helyezett járműveket olyan menetíró készülékkel kell felszerelni, amely rendelkezik a rögzített vagy előállított adatok intelligens közlekedési rendszeralkalmazásokkal történő használatát lehetővé tevő harmonizált interfésszel.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 39. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az IB. mellékletnek az interfészre vonatkozó előírásokkal, a hozzáférési jogokkal és a hozzáférhető adatok jegyzékével történő kiegészítésére.

III. FEJEZET

Típusjóváhagyás

7. cikk
Kérelmek

- (1) A gyártóknak vagy meghatalmazottjaiknak kérelmet kell benyújtaniuk az adott típusú járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítőlap-minta vagy tachográf-kártya EU általi jóváhagyására az erre a célra az egyes tagállamok által kijelölt típusjóváhagyó hatóságokhoz.
- (2) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az (1) bekezdés szerint kijelölt szervek megnevezéséről és elérhetőségéről. A Bizottság a honlapján közzéteszi a típusjóváhagyásra kijelölt hatóságok jegyzékét.

²⁴ HL L 207., 2010.8.6., 1. o.

- (3) A típusjóváhagyásra vonatkozó kérelemhez mellékelni kell a megfelelő leírásokat és az IB. függelék VIII. pontjában említett tanúsítványokat. A Bizottság kijelöli azokat a független értékelőket, akik a biztonsági tanúsítványokat kiadják.
- (4) Egyazon járműegységre, mozgásérzékelőre, adatrögzítőlap-mintára vagy tachográf-kártyára vonatkozóan csak egy tagállamhoz nyújtható be kérelem.

8. cikk

A típusjóváhagyás megadása

A tagállamok minden olyan típusú járműegységre, mozgásérzékelőre, adatrögzítőlap-mintára vagy tachográf-kártyára megadják az EU-alkatrész-típusjóváhagyást, amely megfelel az I. vagy az IB. melléklet előírásainak, feltéve, hogy a tagállamnak lehetősége van ellenőrizni a gyártmány egyezőségét a jóváhagyott típussal.

Bármely jóváhagyott minta módosításához vagy kiegészítéséhez annak a tagállamnak a kiegészítő EU-típusjóváhagyása szükséges, amelyik az eredeti EU-típusjóváhagyást kiadta.

9. cikk

Típusjóváhagyási jel

A tagállamok a kérelmezőnek a II. mellékletben bemutatott mintának megfelelő EU-típusjóváhagyási jelet adnak ki az általuk a 8. cikk szerint jóváhagyott minden egyes járműegység-típusra, mozgásérzékelő-típusra, adatrögzítőlap-mintára vagy tachográf-kártyára.

10. cikk

Jóváhagyás vagy elutasítás

A tagállam hatáskörrel rendelkező hatósága, amelyhez a típusjóváhagyás iránti kérelmet benyújtották, az egyes jóváhagyott járműegységek, mozgásérzékelők, adatrögzítőlap-minták vagy tachográf-kártyák tekintetében egy hónapon belül megküldi a típusbizonyítvány egy példányát és a műszaki leírások egy példányát a többi tagállam hatóságainak.

Ha a hatáskörrel rendelkező hatóságok nem fogadják el a típusjóváhagyás iránti kérelmet, értesíteniük kell a többi tagállam hatóságait, hogy a jóváhagyást megtagadták, és közölniük kell döntésük okait is.

11. cikk

A készülék típusjóváhagyásnak való megfelelése

- (1) Amennyiben az a tagállam, amelyik az EU-típusjóváhagyást az 8. cikk szerint kiadta, azt állapítja meg, hogy az általa kiadott EU-típusjóváhagyási jelet viselő járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítő lap vagy tachográf-kártya nem felel meg a jóváhagyott mintának, megteszi a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsa a gyártmánynak a jóváhagyott mintával való egyezését. Ezek az intézkedések, ha szükséges, az EU-típusjóváhagyás megvonásáig terjedhetnek.

- (2) Az EU-típusjóvá hagyást kiadó tagállam visszavonja a jóvá hagyást, ha a jóvá hagyott járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítő lap vagy tachográf-kártya nincs összhangban ezzel a rendelettel vagy annak mellékleteivel, vagy a használata során olyan általános jellegű hiba jelentkezik, amely alkalmatlanná teszi a tervezett célú felhasználásra.
- (3) Amennyiben egy EU-típusjóvá hagyást kiadó tagállamot egy másik tagállam az (1) és (2) bekezdésben említett valamelyik esetről értesíti, e tagállammal folytatott konzultációt követően megteszi az adott bekezdésekben meghatározott intézkedéseket, az (5) bekezdésnek megfelelően.
- (4) Az a tagállam, amelyik megállapítja, hogy a (2) bekezdésben említett esetek valamelyike fennáll, további értesítésig megtilthatja a járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítő lapok vagy tachográf-kártya forgalomba hozatalát és üzembe helyezését. Ugyanezt alkalmazza az (1) bekezdésben említett esetekre azon járműegységek, mozgásérzékelők, adatrögzítő lapok vagy tachográf-kártyák tekintetében, amelyeket kivontak a kezdeti EU-vizsgálat alól, ha a gyártó a megfelelő figyelmeztetést követően sem biztosítja a készülék egyezőségét a jóvá hagyott típussal vagy e rendelet követelményeivel.

A tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságai minden esetben egy hónapon belül értesítik egymást és a Bizottságot az EU-típusjóvá hagyás megvonásáról vagy az (1), a (2) és a (3) bekezdéssel összhangban tett egyéb intézkedéseikről, és részletesen meghatározzák ezek okait.

- (5) Amennyiben egy EU-típusjóvá hagyást kiadó tagállam vitatja a tudomására hozott – az (1), illetőleg a (2) bekezdés szerinti – esetek bármelyikének fennállását, az érintett tagállamok igyekeznek a vitát rendezni, és erről folyamatosan tájékoztatják a Bizottságot.

Ha a megbeszélések a tagállamok között a (3) bekezdés szerinti értesítést követő négy hónapon belül nem vezetnek megállapodáshoz, a Bizottság valamennyi tagállam szakértőinek meghallgatása és valamennyi idevágó – például gazdasági és műszaki – tényező megvizsgálása után az említett négyhónapos időszak elteltétől számított hat hónapon belül határozatot fogad el, amelyről az érintett tagállamokat és egyidejűleg a többi tagállamot is értesíti. A Bizottság minden esetben határidőt szab határozatának végrehajtására.

12. cikk

Az adatrögzítő lapok jóvá hagyása

- (1) Az adatrögzítő lap mintájának EU-típusjóvá hagyását kérelmező a kérelmében meghatározza azoknak az I. mellékletben említett menetíró készülékeknek a típusát vagy típusait, amelyekkel való használatra a kérdéses adatrögzítő lapot tervezték, és a lap teszteléséhez megfelelő ilyen típusú készüléket bocsát rendelkezésre.
- (2) Valamennyi tagállam hatáskörrel rendelkező hatósága az adatrögzítő lap mintájának típusbizonyítványán jelzi azoknak az I. mellékletben említett menetíró készülékeknek a típusát vagy típusait, amelyekkel a mintalapot használni lehet.

13. cikk
Az elutasító határozat indoklása

Az e rendelet szerint hozott minden olyan határozatban, amellyel egy járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítőlap-minta vagy tachográf-kártya típusjóváahagyását elutasítják vagy visszavonják, részletesen meg kell adni a határozat indokait. A határozatot közölni kell az érintett féllel, akit ezzel egyidejűleg tájékoztatni kell a tagállamok jogszabályai szerint rendelkezésére álló jogorvoslati lehetőségekről és azok érvényesítésének határidejéről.

14. cikk
A típusjóváahaggyással rendelkező menetíró készülékek elfogadása

A tagállamok a menetíró készülékekkel felszerelt járművek nyilvántartásba vételét nem tagadhatják meg és az ilyen járművek üzembe helyezését vagy használatát nem tilthatják meg semmilyen, az adott járműnek ilyen készülékkel való felszereltségével összefüggő indokkal, amennyiben a készülék el van látva a 9. cikkben említett EU-típusjóváahagyási jellel és a 17. cikk (4) bekezdésében említett beépítési plakettal.

15. cikk
Biztonság

- (1) A gyártóknak úgy kell a gyártásra kerülő járműegységeket, mozgásérzékelőket és tachográf-kártyákat kialakítaniuk, tesztelniük és ellenőrizniük, hogy észleljék a termék életciklusának minden fázisában felmerülő sebezhetőségeket, és megakadályozzák vagy csökkentseik ezek lehetséges kihasználását.
- (2) Ebből a célból a gyártóknak a sebezhetőség elemzésére vonatkozó megfelelő dokumentációt kell benyújtaniuk a 7. cikk (3) bekezdésében említett független értékelőknek.
- (3) A független értékelőknek behatolásvizsgálatot kell végezniük a járműegységeken, mozgásérzékelőkön és tachográf-kártyákon annak megerősítésére, hogy az ismert sebezhetőségek a nyilvánosan elérhető információk birtokában levő személyek által nem használhatók ki.

16. cikk
Üzemi tesztek

- (1) A tagállamok engedélyezhetik a típusjóváahaggyással még nem rendelkező menetíró készülékek üzemi tesztjét. A tagállamok kölcsönösen elismerik az üzemi teszteknek egy másik tagállam általi engedélyezését.
- (2) Az üzemi tesztben részt vevő járművezetőknek és szállítási vállalkozásoknak meg kell felelniük az 561/2006/EK rendelet követelményeinek. A megfelelés igazolására a járművezetőknek a 31. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárást kell követniük.
- (3) A Bizottság végrehajtási aktusokat hozhat az üzemi tesztek elvégzése során szükséges eljárások meghatározására és az ezen üzemi tesztek ellenőrzéséhez

használt formanyomtatványokra vonatkozóan. E végrehajtási aktusokat a 40. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

IV. FEJEZET

Beépítés és ellenőrzés

17. cikk

Beépítés és javítás

- (1) A menetíró készülék beépítését és javítását csak olyan szerelők vagy műhelyek végezhetik, akiket, illetőleg amelyeket a tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságai e tekintetben a 19. cikknek megfelelően elismertek.
- (2) A szerelők vagy műhelyek a megfelelő működés ellenőrzése után leplombálják a menetíró készülékeket, hogy a rögzített adatokat ne lehessen manipuláló eszközzel meghamisítani vagy megváltoztatni.
- (3) Az elismert szerelő vagy műhely az általa felhelyezett plombán a saját megkülönböztető jelét használja, ezenkívül az IB. mellékletben foglaltaknak megfelelő menetíró készülékek esetében betáplálja a hitelesítő ellenőrzések végrehajtásához kapcsolódó elektronikus biztonsági adatokat. Minden tagállam illetékes hatósága nyilvántartást vezet az alkalmazott jelzésekről és elektronikus biztonsági adatokról, valamint az elismert műhelyek és szerelők részére kiállított kártyákról.
- (4) Annak igazolására, hogy a menetíró készülékek beépítése ezen rendelet előírásainak megfelelően történt, beépítési plakettet helyeznek el az I. és IB. mellékletben meghatározottaknak megfelelően.
- (5) A plomba csak az illetékes hatóság által az (1) bekezdés szerint elismert szerelők vagy műhelyek vagy az ellenőrzést végző tisztviselők által, vagy az I. melléklet V. szakaszának 4. pontjában vagy az IB. melléklet V. szakaszának 3. pontjában meghatározott körülmények között távolíthatók el.

18. cikk

A menetíró készülékek ellenőrzése

A menetíró készülékeket rendszeresen ellenőriztetni kell az elfogadott műhelyekkel. Az ilyen ellenőrzéseket legalább háromévente el kell végezni.

A műhelyeknek vizsgálati jelentést kell készíteniük azokban az esetekben, amikor akár az időszaki ellenőrzés, akár az illetékes nemzeti hatóság külön kérésére végzett ellenőrzés eredményeként a menetíró készülék működésének rendellenességeit javítani kellett. A műhelyeknek az összes vizsgálati jelentésről jegyzéket kell vezetniük.

A vizsgálati jelentéseket a műhelyeknek a jelentés készítési idejétől számított legalább két évig meg kell őrizniük. Az illetékes hatóság kérésére a műhelyeknek az adott időszak során végzett ellenőrzésekre és kalibrálásokra vonatkozó jelentéseket elérhetővé kell tenniük.

19. cikk
Szerelők és műhelyek elismerése

- (1) A tagállamoknak el kell ismerniük, rendszeresen ellenőrizniük és tanúsítaniuk kell azokat a szerelőket és műhelyeket, amelyek elvégezhetik a menetíró készülék beépítését, ellenőrzését, vizsgálatát és javítását.
- (2) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a szerelők és műhelyek megfelelő szakértelemmel rendelkezzenek és megbízhatók. Ebből a célból egyértelmű nemzeti eljárásokat kell kialakítaniuk és megjelentetniük, és biztosítaniuk kell, hogy a következő minimumkövetelmények teljesüljenek:
 - a) a személyzet megfelelően képzett;
 - b) a lényeges vizsgálatok és feladatok elvégzéséhez szükséges készülékek rendelkezésre állnak;
 - c) a szerelők és a műhelyek megítélése jó.
- (3) Az elismert szerelők és műhelyek ellenőrzését a következőképpen kell elvégezni:
 - a) Az elismert szerelőknél és műhelyeknél évente ellenőrizni kell a műhely által a menetíró készülék kezeléséhez kapcsolódóan alkalmazott eljárásokat. Az ellenőrzésnek különösen az alkalmazott biztonsági intézkedésekre és a műhelykártyák kezelésére kell koncentrálnia.
 - b) Az elismert szerelők és műhelyek műszaki ellenőrzése bejelentés nélkül is megtörténhet az elvégzett kalibrálások és beépítések ellenőrzése céljából. Ezeket az ellenőrzéseket évente legalább az elismert műhelyek 10%-ánál el kell végezni.
- (4) A tagállamoknak megfelelő intézkedéseket kell hozniuk a szerelők vagy műhelyek és a szállítási vállalkozások közötti összeférhetlenség megelőzése érdekében. Így különösen nem engedhető meg, hogy egy olyan szállítási vállalkozás, amely elismert szerelőként vagy műhelyként is működik, menetíró készülékeket építsen be és kalibráljon saját járműveiben.
- (5) A tagállamok illetékes hatóságai haladéktalanul továbbítják a Bizottsághoz az elismert szerelők és műhelyek, valamint a részükre kiállított kártyák jegyzékét, ezenkívül eljuttatják a Bizottság részére az alkalmazott jelekre és az elektronikus biztonsági adatokra vonatkozó szükséges információk másolatait. A Bizottság közzéteszi a honlapján az elismert szerelők és műhelyek jegyzékét.
- (6) A tagállamok ideiglenesen vagy véglegesen visszavonhatják az elismerést azoktól a szerelőktől és műhelyektől, amelyek nem tesznek eleget az e rendeletben előírt kötelezettségeknek.

20. cikk
Műhelykártyák

- (1) A műhelykártyák érvényességi ideje nem haladhatja meg az egy évet.
- (2) Ha egy műhelykártya érvényességi idejét meg kell hosszabbítani, a kártya megsérül, hibásan működik, elvesz vagy azt ellopják, a hatóság az erre irányuló részletes kérelem kézhezvételének időpontjától számított öt munkanapon belül cserekártyát biztosít. A kártyát kiállító hatóság az elvesztett, ellopott, illetve meghibásodott kártyákról nyilvántartást vezet.
- (3) Ha egy tagállam visszavonja egy szerelőnek vagy műhelynek a 19. cikk szerinti elismerését, akkor vissza kell vonnia a hozzá tartozó műhelykártyákat is.
- (4) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy az elismert szerelők és műhelyek részére eljuttatott kártyák hamisítását megakadályozzák.

V. FEJEZET

Járművezetői kártyák

21. cikk
Járművezetői kártyák kiadása

- (1) A járművezetői kártyát a járművezető kérésére annak a tagállamnak az illetékes hatósága állítja ki, amelynek területén a járművezető szokásos tartózkodási hellyel rendelkezik. A kártyát az illetékes hatóság a kérés beérkezését követő egy hónapon belül kiállítja.
- (2) E cikk alkalmazásában a „szokásos tartózkodási hely” az a hely, ahol az adott személy általában él, vagyis ahol egy naptári évben legalább 185 napot tölt, személyes és foglalkozásával összefüggő kötıtségei miatt, illetőleg – foglalkozási kötıtségekkel nem rendelkező személy esetében – olyan személyes kötıtségei miatt, amelyek szoros kapcsolatra utalnak az adott személy és azon hely között, ahol él; olyan személy esetében, akinek foglalkozásával összefüggő kötıtségei más helyen vannak, mint személyes kötıtségei, és aki ezért felváltva két vagy több tagállam különböző helyein él, normális tartózkodási helyként a személyes kötıtségek helyét kell tekinteni, feltéve, hogy a szóban forgó személy rendszeresen visszatér oda. E legutóbbi feltételnek nem kell teljesülnie, ha az érintett személy azért él egy tagállamban, hogy ott határozott idejű megbízásnak tegyen eleget.
- (3) A járművezető bármilyen arra alkalmas eszközzel, például személyazonosító igazolvánnyal vagy más érvényes okmánnyal igazolhatja szokásos tartózkodási helyét. A járművezetői kártyát kiállító tagállam illetékes hatóságai a szokásos tartózkodási helyről tett nyilatkozat érvényességével kapcsolatos kétségük esetén vagy meghatározott külön ellenőrzések céljára további információt vagy bizonyítékot kérhetnek.

- (4) A kiállító tagállam illetékes hatóságai megfelelő intézkedéseket hoznak annak biztosítására, hogy a kérelmező nem rendelkezik már érvényes járművezetői kártyával, és az IB melléklet rendelkezéseinek megfelelően személyes jelleggel ruházzák fel a járművezetői kártyát.
- (5) Hivatalos használatra a járművezetői kártya érvényességi ideje nem haladhatja meg az öt évet.
- (6) Hivatalos érvényességi ideje alatt csak akkor vonható vissza, illetve érvényessége csak akkor függeszthető fel, ha valamely tagállam illetékes hatósága arra a megállapításra jut, hogy a kártyát hamisították vagy a járművezető olyan kártyát használ, amelynek nem ő a tulajdonosa, vagy a kártyát a valóságnak nem megfelelő nyilatkozatok, illetve hamisított okmányok alapján szerezte meg. Ha az ilyen felfüggesztésről vagy visszavonásról nem az a tagállam intézkedik, amelyik a kártyát kiállította, akkor az előbbi tagállam visszaküldi a kártyát a kiállító tagállam hatóságaihoz, és jelzi a visszaküldés indokait.
- (7) Járművezetői kártya csak olyan kérelmező részére állítható ki, aki az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozik.
- (8) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy megelőzzék a járművezetői kártyák hamisítását.

22. cikk

Járművezetői kártyák használata

- (1) A járművezetői kártya személyre szól.
- (2) A járművezető nem rendelkezhet egynél több érvényes járművezetői kártyával, és csak saját, személyre szóló járművezetői kártyájának használatára jogosult. A járművezető nem használhat hibás vagy lejárt járművezetői kártyát.

23. cikk

Járművezetői kártyák megújítása

- (1) Ha egy járművezető meg kívánja újítani járművezetői kártyáját, akkor legkésőbb 15 munkanappal a kártya lejáratának napja előtt a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam illetékes hatóságához kell fordulnia.
- (2) Amennyiben a járművezető szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam hatóságai nem azonosak a kártyát a járművezető részére kiállító hatósággal, és amennyiben a járművezető a járművezetői kártya megújítása iránti kérelmével az előbbiekhöz fordul, úgy ezek a hatóságok tájékoztatják a régi kártyát kiállító hatóságot a kártya megújításának pontos indokairól.
- (3) Ha olyan kártya megújítását kérelmezik, amelynek lejáratási időpontja közeleg, az illetékes hatóság a lejárat időpontja előtt új kártyát biztosít, amennyiben a kérelmet az (1) bekezdésben megállapított határidőn belül benyújtották.

24. cikk
Ellopott, elveszett vagy hibás járművezetői kártyák

- (1) A kiállító hatóság legalább a kártyák érvényességi idejének megfelelő ideig nyilvántartást vezet a kiadott, ellopott, elveszett vagy hibás járművezetői kártyákról.
- (2) Ha a járművezetői kártya megsérül vagy hibásan működik, a járművezető köteles azt visszajuttatni a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam illetékes hatóságához. A járművezetői kártya eltulajdonításáról hivatalos bejelentést kell tenni azon állam illetékes hatóságánál, amelynek területén a kártyalopás történt.
- (3) A járművezetői kártya elvesztését hivatalosan be kell jelenteni a kártyát kiállító tagállam illetékes hatóságainál, továbbá – ha ez utóbbival nem azonosak – a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam illetékes hatóságainál.
- (4) Ha a járművezetői kártya megsérül, hibásan működik, elvész vagy ellopják, akkor a járművezetőnek a kártyacsere ügyében 7 naptári napon belül a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam illetékes hatóságához kell fordulnia. Ezek a hatóságok az erre irányuló részletes kérelem kézhezvételének időpontjától számított öt munkanapon belül cserekártyát biztosítanak.
- (5) A (4) bekezdésben meghatározott körülmények között járművezetői kártya nélkül egy járművezető legfeljebb 15 naptári napig vezethet tovább, illetőleg ennél hosszabb ideig is abban az esetben, ha ez a járműnek a telephelyre való visszajuttatásához szükséges, feltéve, hogy a vezető bizonyítani tudja, hogy a kártya bemutatása vagy használata ez alatt az időtartam alatt lehetetlen.

25. cikk
A járművezetői kártyák kölcsönös elismerése és cseréje

- (1) A tagállamok által kiállított járművezetői kártyákat a tagállamok kölcsönösen elismerik.
- (2) Ha az egyik tagállamban kiállított érvényes járművezetői kártya tulajdonosa a szokásos tartózkodási helyét egy másik tagállamba helyezi át, akkor az addigi kártyája helyett azzal egyenértékű új járművezetői kártyát igényelhet. A kártyacserét végrehajtó tagállam feladata annak ellenőrzése, hogy a bemutatott kártya érvényes-e még.
- (3) A kártyacserét végrehajtó tagállam visszaküldi a régi kártyát a kiállító tagállam hatóságainak, és jelzi ennek indokait.
- (4) Amennyiben egy tagállam pótol vagy másikra cserél egy járművezetői kártyát, úgy az ilyen cserét – és minden további cserét, illetve megújítást – nyilvántartásba kell venni az adott tagállamban.

26. cikk
A járművezetői kártyákra vonatkozó elektronikus információcseré

- (1) Annak a 21. cikk (4) bekezdése szerinti biztosítása érdekében, hogy a kérelmező nem rendelkezik már érvényes vezetői kártyával, a tagállamoknak a kártyák érvényességi

idejének megfelelő ideig a járművezetői kártyákra vonatkozó következő információkat tartalmazó nemzeti elektronikus nyilvántartásokat kell vezetniük:

- a járművezető családi neve és utóneve;
 - a járművezető születési ideje és helye;
 - a vezetői engedély száma és a vezetői engedélyt kibocsátó ország (adott esetben);
 - a járművezetői kártya státusa.
- (2) A Bizottságnak és a tagállamoknak meg kell tenniük minden szükséges intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy az elektronikus nyilvántartások kapcsolódni egymáshoz és az egész Unió területéről elérhetők.
- (3) Járművezetői kártya kibocsátásakor, megújításakor vagy cseréjekor a tagállamoknak elektronikus adatcserén keresztül ellenőrizniük kell, hogy a járművezető még nem rendelkezik érvényes járművezetői kártyával. A közölt adatokat korlátozni kell a célzott közúti ellenőrzésekhez szükséges adatokra.
- (4) Az ellenőrzést végző tisztviselők hozzáférhetnek az elektronikus nyilvántartáshoz annak érdekében, hogy ellenőrizzék a járművezetői kártyák státusát.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a (2) bekezdésben említett összekapcsolódáshoz szükséges – a kicserélt adatok formátumát, a nemzeti elektronikus nyilvántartásokkal történő elektronikus konzultáció műszaki eljárásait, a hozzáférési eljárásokat és a biztonsági mechanizmusokat is magukban foglaló – közös eljárások és műszaki előírások létrehozása érdekében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 40. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálati eljárással összhangban kell elfogadni.

27. cikk

A járművezetői kártyák egyesítése a vezetői engedéllyel

A járművezetői kártyákat 2018. január 18-ig ezen fejezet rendelkezései szerint kell kibocsátani. 2018. január 19-től a járművezetői kártyákat bele kell építeni a vezetői engedélyekbe, és a 2006/126/EK rendelet rendelkezései szerint kell kiállítani, megújítani, cserélni és pótolni.

VI. FEJEZET

A készülék használata

28. cikk

A menetíró készülék helyes használata

- (1) A szállítási vállalkozásnak, a jármű tulajdonosának és járművezetőinek gondoskodniuk kell a menetíró készülék és a járművezetői kártya helyes működéséről és megfelelő használatáról, amennyiben a járművezetőnek az IB. mellékletben foglaltaknak megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járművet kell vezetnie.
- (2) Tilos az adatrögzítő lapon rögzített, a menetíró készülékben vagy a járművezetői kártyán tárolt adatokat, illetve az IB. mellékletben meghatározott menetíró készülék kinyomtatott adatait meghamisítani, eltitkolni, kitörölni vagy megsemmisíteni. Ugyanúgy tilos a menetíró készülékkel, az adatrögzítő lappal vagy a járművezetői kártyával kapcsolatos bármely olyan manipuláció, amely az adatok, illetve a kinyomtatott információk meghamisítását, törlését vagy megsemmisítését eredményezheti. Nem tartható a járművön olyan eszköz, amelyik ilyen célra felhasználható lehet.
- (3) A járművek nem lehetnek egynél több menetírókészülék-készlettel felszerelve, kivéve a 16. cikkben meghatározott üzemi tesztek céljából.
- (4) A tagállamok megtiltják a menetíró készülék manipulálására készített és/vagy szánt eszközök gyártását, forgalmazását, reklámozását és/vagy értékesítését.

29. cikk

A vállalkozás feladatai

- (1) A szállítási vállalkozásnak megfelelő számú adatrögzítő lapot kell kiadnia azoknak a járművezetőknek, akik az I. mellékletnek megfelelően menetíró készülékkel felszerelt járművet vezetnek, amely mennyiségnél számításba kell venni az adatrögzítő lapok személyes jellegét, a szolgálati idő tartamát és annak a lehetőségét, hogy a sérült vagy az illetékes ellenőrző tisztviselő által lefoglalt adatrögzítő lapokat pótolni kell. A szállítási vállalkozás a járművezetőknek csak olyan adatrögzítő lapokat ad ki, amelyek a jóváhagyott mintának megfelelnek és a járműbe beépített készülékhez használhatók.

Amennyiben a jármű az IB. mellékletben foglaltaknak megfelelő menetíró készülékkel van felszerelve, a szállítási vállalkozás és a járművezető gondoskodik arról, hogy ellenőrzés esetén az IB. mellékletben említett, kérelemre történő kinyomtatás – a szolgálati idő hosszának figyelembevételével – helyesen történjék.

- (2) A szállítási vállalkozás a 31. cikknek megfelelően köteles időrendi sorrendben és olvasható formában, használatukat követően legalább egy évig megőrizni az

adatrögzítő lapokat és – amennyiben készültek – a kinyomtatokat is, és ezekről az érintett járművezetőnek kérésére másolatokat kell adnia. A szállítási vállalkozás a járművezetői kártyákról letöltött adatokból is másolatokat, illetve az érintett járművezetőnek – kérésére – nyomtatott példányt ad. Az adatrögzítő lapokat, kinyomtatokat és a letöltött adatokat az illetékes ellenőrző tisztviselő kérésére be kell mutatni vagy át kell adni.

- (3) A szállítási vállalkozás felelős az e rendeletben előírtaknak a vállalkozás járművezetői általi megsértéséért. A tagállamok azon joga ellenére, hogy a szállítási vállalkozást teljes mértékben felelősnek tekintsék, a tagállamok figyelembe vehetnek bármely bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a szállítási vállalkozást ésszerűen nem lehet az elkövetett jogsértésért felelősnek tekinteni.

30. cikk

A járművezetői kártyák és adatrögzítő lapok használata

- (1) A járművezetőnek – attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszi – minden nap használnia kell az adatrögzítő lapot vagy a járművezetői kártyát, amikor vezet. Az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyát nem szabad kivenni a napi munkaidő vége előtt, kivéve ha a kivétel egyébként megengedett. Egyetlen adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya sem használható azon az időtartamon túl, amelyre szánták.
- (2) A járművezetőknek megfelelő módon védeniük kell az adatrögzítő lapokat vagy járművezetői kártyákat, és nem szabad piszkos vagy sérült lapokat vagy kártyákat használniuk.
- (3) Ha a gépjármű elhagyásának következtében a járművezető nem tudja használni a járműbe szerelt berendezést, az (5) bekezdés b) pontjának ii. és iii. alpontjában említett időszakokat:
- a) ha a járművet az I. melléklet szerinti menetíró készülékkel látták el, be kell jegyezni az adatrögzítő lapra kézzel, automata feljegyzéssel vagy egyéb módon, olvashatóan, a lap beszenyezése nélkül; vagy
 - b) ha a járművet az IB. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel látták el, be kell jegyezni a járművezetői kártyára a menetíró készülék kézi adatbeviteli eszközeivel.

Ellenőrzés céljából azok az időszakok, amelyekre nincs bejegyzett tevékenység, pihenőidőnek vagy megszakításnak minősülnek. A járművezetőknek nem kötelező a napi és heti pihenőidőket feljegyezni, ha a járműtől távol tartózkodnak.

- (4) Ha egynél több járművezető van az IB. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járművön, minden egyes járművezetőnek biztosítani kell, hogy járművezetői kártyája a menetíró készülék megfelelő kártyaolvasó egységébe legyen beillesztve.

Ha egynél több járművezető van az IB. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járművön, a vezetők a szükséges változtatásokat az adatrögzítő lapokon úgy hajtják végre, hogy az I. melléklet II. szakaszának a), b) és c) pontjában említett

információkat a járművet ténylegesen vezető járművezető adatrögzítő lapjára jegyzik fel.

(5) A járművezetők kötelesek:

- a) biztosítani, hogy az adatrögzítő lapon feljegyzett idő annak az országnak a hivatalos idejével egyezzen meg, amelyikben a járművet nyilvántartásba vették;
- b) úgy működtetni a kapcsolóberendezéseket, hogy lehetőség legyen az alábbi időtartamok elkülönített és pontos rögzítésére:

i. a  jel alatt: vezetési idő,

ii. a  jel alatt: „egyéb munka”, amelyen a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁵ 3. cikkének a) pontja szerinti meghatározás szerinti, vezetésen kívüli más tevékenység, valamint bármely olyan munka értendő, amelyet ugyanannak vagy más munkaadónak végeznek a szállítási ágazaton belül vagy azon kívül,

iii. a  jel alatt: „készületi idő”, a 2002/15/EK rendelet 3. cikk b) pontjában meghatározottak alapján.

iv. a  jel alatt: megszakítás vagy pihenőidő.

(6) Minden járművezető az adatrögzítő lapján a következő adatokat köteles bejegyezni:

- a) a lap használatba vételének kezdetekor: a családi és utónevét;
- b) a dátumot és helyet, ahol a lap használatba vétele történt, és a dátumot és helyet, ahol az ilyen használat véget ért;
- c) minden egyes jármű rendszámát, amelyre beosztották, mind a lapon rögzített első menet kezdetekor, mind az azt követő, a lap használata alatt bekövetkező járműcsere esetén;
- d) a kilométer-számláló állását:
 - i. a lapon rögzített első menet előtt,
 - ii. a lapon rögzített utolsó menet végén,
 - iii. a munkanap folyamán bekövetkező járműcsere esetén az állást azon a járművön, amelyre előzőleg beosztották, és azon a járművön, amelyre azután következőleg osztották be;
- e) az esetleges járműcsere időpontját.

²⁵ HL L 80., 2002.3.23., 35. o.

- (7) A járművezető az IB. mellékletben foglaltaknak megfelelő menetíró készülékbe köteles beírni azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a munkanapját megkezdi és befejezi. Bármely tagállam előírhatja azonban, hogy az olyan járművek vezetői, amelyek a határaikon belül folytatnak szállításokat, az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is adjanak meg, feltéve hogy az adott tagállam azokat még 1998. április 1-je előtt bejelentette a Bizottságnak.

A járművezetőknek nem szükséges megadniuk ezt az információt, ha a menetíró készülék a 4. cikknek megfelelően automatikusan rögzíti a helymeghatározó adatokat.

31. cikk

Sérült járművezetői kártyák és adatrögzítő lapok

- (1) Amennyiben az adatrögzítő lap vagy a járművezetői kártya, amelyen feljegyzés van, megsérült, a járművezető a sérült adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyát a pótláshoz használt tartaléklaphoz köteles csatolni.
- (2) Ha egy járművezetői kártya megsérült, hibásan működik, elveszett vagy ellopták, a járművezető köteles:
- a) az út megkezdése előtt kinyomtatni a használt járműre vonatkozó adatokat, és erre a kinyomatra ráírja:
 - i. azokat az adatokat, melyek a járművezető azonosításához szükségesek (név, járművezetői kártya vagy vezetői engedély száma), aláírással ellátva;
 - ii. a 30. cikk (5) bekezdés b) pont (ii.) (iii.) és (iv.) alpontjaiban említett időtartamokat;
 - b) az út végén a menetíró készülék által rögzített időtartamokkal kapcsolatos információt ki kell nyomtatni, az egyéb munkával töltött időt, rendelkezésre állást és az induláskor készített nyomtatás óta tartott pihenőket, melyeket a menetíró nem jegyzett fel, be kell jegyezni, és meg kell jelölni a dokumentumon azokat az adatokat, melyek lehetővé teszik a járművezető azonosítását (név, járművezetői kártya vagy vezetői engedély száma), beleértve a járművezető aláírását is.

32. cikk

A járművezető által magánál tartott adatok

- (1) Ha a járművezető az I. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járművet vezet, a járművezetőnek az ellenőrzést végző személy kérésére a következőket be kell tudnia mutatni:
- i. az adott napon és az azt megelőző 28 napon a járművezető által használt adatrögzítő lapok,
 - ii. járművezetői kártya, ha van ilyen a birtokában, és

- iii. bármely kézi feljegyzés és kinyomat, amelyet az adott napon és az azt megelőző 28 napon készítettek e rendeletnek és az 561/2006/EK rendeletnek megfelelően.
- (2) Ha a járművezető az IB mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járművet vezet, a járművezetőnek az ellenőrzést végző személy kérésére a következőket be kell tudnia mutatni:
- i. járművezetői kártya,
 - ii. bármely kézi feljegyzés és kinyomat, amelyet az adott napon és az azt megelőző 28 napon készítettek e rendeletnek és az 561/2006/EK rendeletnek megfelelően.
 - iii. az adatrögzítő lapokat az ii. alpontban meghatározott olyan időszakra vonatkozóan, melyek alatt az I. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezetett.
- (3) Az arra felhatalmazott ellenőrzést végző személy az adatrögzítő lapok, a menetíró készülék vagy a járművezetői kártya által rögzített, kijelzett vagy kinyomtatott adatok elemzésével ellenőrizheti az 561/2006/EK rendeletnek való megfelelést, illetve ha ezek nem állnak rendelkezésre, bármely más olyan dokumentum ellenőrzésével, mely egy rendelkezés be nem tartását bizonyítja, például a 24. cikk (2) és a 33. cikk (2) bekezdésében meghatározottakat.

33. cikk

Eljárások hibásan működő készülék esetében

- (1) A készülék üzemzavara vagy hibás működése esetén a szállítási vállalkozónak, mielőtt a körülmények megengedik, meg kell javíttatnia a készüléket egy elismert szerelővel vagy műhellyel.

Ha a jármű nem tud visszatérni a telephelyre az üzemzavar vagy a hibás működés megállapításának napjától számított egy héten belül, a javítást útközben kell elvégezni.

A tagállamok által a 37. cikk szerint hozott intézkedések felhatalmazhatják az illetékes hatóságokat a jármű használatának a megtiltására, amennyiben az üzemzavart vagy a hibás működés nem került megszüntetésre az első és második albekezdéseknek megfelelően.

- (2) Amennyiben a menetíró készülék üzemképtelen vagy hibásan működik, a járművezető rögzíti az azonosításához szükséges adatokat (név, járművezetői kártya és/vagy vezetői engedély száma) – saját kezű aláírásával együtt –, a különböző időtartamokra vonatkozó mindazon információkat, amelyeket a menetíró készülék már nem helyesen rögzített vagy nyomtatott ki
- a) az adatrögzítő lapon vagy lapokon; vagy
 - b) az adatrögzítő laphoz csatolandó vagy a járművezetői kártyával együtt tartandó ideiglenes lapon.

VII. FEJEZET

Adatvédelem, végrehajtás és szankciók

34. cikk

A személyes adatok védelme

- (1) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a személyes adatok feldolgozása ezen rendelet vonatkozásában a 95/46/EK és a 2002/58/EK irányelvnek megfelelően és a tagállamnak a 95/46/EK irányelv 28. cikke szerinti független közigazgatási szervének felügyelete alatt történik.
- (2) A tagállamoknak különösen biztosítaniuk kell a személyes adatok védelmét a következőkhöz kapcsolódóan:
 - globális navigációs műholdrendszer (GNSS) használata helymeghatározó adatok rögzítésére a 4. cikkben meghatározott módon,
 - távoli kommunikáció használata ellenőrzés céljából az 5. cikkben meghatározott módon,
 - harmonizált interfésszel rendelkező menetíró készülék használata a 6. cikkben meghatározott módon,
 - a járművezetői kártyákra vonatkozó elektronikus információcsere a 26. cikkben meghatározott módon,
 - a szállítási vállalkozások nyilvántartása a 29. cikkben meghatározott módon.
- (3) Az IB. mellékletben említett menetíró készüléket úgy kell kialakítani, hogy biztosítsa a magánélet tiszteletben tartását. Csak a feldolgozáshoz szigorúan szükséges adatokat szabad feldolgozni.
- (4) A járművek és/vagy szállítási vállalkozások tulajdonosainak adott esetben meg kell felelniük a személyes adatok védelmére vonatkozó megfelelő rendelkezéseknek.

35. cikk

Az ellenőrzést végző tisztviselők képzése

- (1) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az ellenőrzést végző tisztviselők megfelelően képzettek a rögzített adatok elemzéséhez és a menetíró készülék ellenőrzéséhez.
- (2) A tagállamoknak tájékoztatniuk kell a bizottságot az ellenőrzést végző tisztviselők képzési követelményeiről legkésőbb [6 hónappal e rendelet hatálybalépését követően].

- (3) A Bizottság határozatokat hoz az ellenőrzést végző tisztviselők kiképzésének és továbbképzésének módszertanára vonatkozóan, beleértve az ellenőrzések irányítására és a manipulációs eszközök és csalás észlelésére vonatkozó technikákat is. E végrehajtási aktusokat a 40. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

36. cikk

Kölcsönös segítségnyújtás

A tagállamok segítik egymást e rendelet alkalmazásában és az e rendeletnek való megfelelés ellenőrzésében.

A kölcsönös segítségnyújtás keretén belül a tagállamok illetékes hatóságai rendszeresen megküldik egymásnak az ezen rendelet megsértésére vonatkozó, szerelőkire és műhelyekre valamint az ilyen jogsértésekért kiszabott büntetésekre vonatkozó összes rendelkezésre álló információt.

37. cikk

Szankciók

- (1) A tagállamok megállapítják az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok foganatosítása érdekében. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük. Amennyiben ezen rendelet megsértését műhelyek követik el, ez tartalmazhatja a jóváhagyás és a műhelykártya visszavonását.
- (2) E rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több mint egy büntetést vagy eljárást.
- (3) A tagállamok által a 2009/5/EK irányelvben meghatározott nagyon súlyos szabálysértésekre meghatározott szankcióknak a tagállamban a közúti közlekedésre vonatkozó jogszabályok megsértéséért alkalmazható legmagasabb kategóriába kell tartozniuk.
- (4) A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot ezekről az intézkedésekről és a büntetésekre és szankciókra vonatkozó szabályokról legkésőbb [ezen rendelet hatálybalépésének időpontjáig]. Az említett intézkedések bármilyen későbbi módosításáról szintén tájékoztatniuk kell a Bizottságot.

VIII. FEJEZET

Záró rendelkezések

38. cikk

A műszaki fejlődéshez való felzárkózás

A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a vonatkozó 39. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I., IB. és II. mellékleteknek a műszaki fejlődéshez való felzárkóztatása céljából.

39. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.
- (2) A 4., 5., 6. és 38. cikkben említett felhatalmazás [e rendelet hatálybalépésének időpontjától] határozatlan időre szól.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4., 5., 6. és 38. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A 4., 5., 6. és 38. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor léphet hatályba, ha az Európai Parlament vagy a Tanács az értesítést követő két hónapos időtartamon belül nem emel ellene kifogást, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Ezen időtartam az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére [2 hónappal] meghosszabbodik.

40. cikk

Bizottság

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottság.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

Amennyiben a bizottság véleményét írásbeli eljárás útján alakítja ki, az írásbeli eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a vélemény kialakítására megállapított határidőn belül az elnök így dönt, vagy a bizottsági tagok egyszerű többsége kéri.

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

Amennyiben a bizottság írásbeli eljárás útján alakítja ki véleményét, az írásbeli eljárás eredmény nélkül lezárásra kerül abban az esetben, ha a vélemény kialakítására megállapított határidőn belül az elnök így dönt, vagy ha a bizottsági tagok egyszerű többsége ezt kéri.

41. cikk *Menetírókészülék-fórum*

- (1) Menetírókészülék-fórumot kell létrehozni a menetíró készülékre vonatkozó műszaki kérdésekben a tagállamok szakértői és a menetíró készüléket A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (AETR) alapján használó harmadik országok szakértői között zajló párbeszéd támogatására.
- (2) A tagállamok egy szakértőt delegálnak a menetírókészülék-fórumba.
- (3) A menetírókészülék-fórumnak nyitottnak kell lennie az érdeklődő nem EU-s AETR szerződő felek szakértőinek részvételére.
- (4) A menetírókészülék-fórumba meghívást kell kapniuk az érintett feleknek, a járműgyártók és a menetírókészülék-gyártók képviselőinek, valamint a szociális partnereknek.
- (5) A menetírókészülék-fórum elfogadja saját eljárási szabályzatát.
- (6) A menetírókészülék-fórum évente legalább egyszer ülésezik.

42. cikk *A nemzeti intézkedések közlése*

A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseit, amelyeket az e rendelet által szabályozott területen fogadnak el, legkésőbb 30 nappal elfogadásuk időpontját követően és első alkalommal [ezen rendelet hatálybalépését követően legkésőbb 12 hónapon belül].

„

- 2) A 3821/85/EGK rendelet I. melléklete a következőképpen módosul:

- a) Az I. fejezet – Meghatározások részben a b) pontot el kell hagyni.

- b) A III. fejezet c) részének 4.1. pontjában az „a rendelet 15. cikkének (3) bekezdése, második francia bekezdésének b), c) és d) pontjában” szövegrész helyébe az „a rendelet 30. cikke (5) bekezdése második francia bekezdésének b), c) és d) pontjában” szövegrész lép
- c) A III. fejezet c) részének 4.2 pontjában az „a rendelet 15. cikkében” szövegrész helyébe az „a rendelet 30. cikkében” hivatkozás lép
- d) A IV. fejezet a) része 1. pontjának harmadik albekezdésében az „a rendelet 15. cikk (5) bekezdésében” szövegrész helyébe az „a rendelet 30. cikkének (6) bekezdésében” szövegrész lép.

3) A 3821/85/EGK rendelet IB. melléklete a következőképpen módosul:

- a) Az I. fejezet – Fogalommeghatározások részben az l), o), y), ee), kk), oo) és qq) pontokat el kell hagyni.
- b) A VI. fejezet a következőképpen módosul:
 - 1. az első bekezdésben az „a 2135/98/EK rendelettel módosított 3821/85/EGK rendelet 12. cikkének (5) bekezdésében” szövegrész helyébe az „a 3821/85/EGK rendelet 24. cikkének (5) bekezdésében” szövegrész lép.
 - 2. A „Szerelők vagy műhelyek jóváhagyása” című 1. szakaszt el kell hagyni.
- c) A VIII. fejezet 271. pontjában az „e rendelet 5. cikkével” szövegrész helyébe az „e rendelet 8. cikkével” szövegrész lép.

2. cikk

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

A 13. cikk (1) bekezdésének d), f) és p) pontjában szereplő „50 km” szövegrész helyébe a „100 km” szövegrész lép.

3. cikk

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

Ezt a rendeletet [a hatálybalépéstől számított egy év]-tól/-től kell alkalmazni.

E rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök