

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekendéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

► **B** 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

(EGT vonatkozású szöveg)

(HL L 102., 2006.4.11., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.)	L 300	88	2009.11.14.
► <u>M2</u>	Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.)	L 60	1	2014.2.28.
► <u>M3</u>	Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1054 rendelete (2020. július 15.)	L 249	1	2020.7.31.

Helyesbítette:

- **C1** Helyesbítés, HL L 195., 2016.7.20., 83. o. (561/2006/EK)
- **C2** Helyesbítés, HL L 307., 2020.9.22., 33. o. (2020/1054)
- **C3** Helyesbítés, HL L 137., 2021.4.22., 20. o. (2020/1054)

▼B**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

(EGT vonatkozású szöveg)

I. FEJEZET

BEVEZETŐ RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkel, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására. Ezen rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágon belül.

2. cikk

(1) Ez a rendelet a közúti szállításra vonatkozik:

a) áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 3,5 tonnát,

▼M3

aa) 2026. július 1-jétől nemzetközi szállítási tevékenységek vagy kabotázsműveletek keretében végzett közúti áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 2,5 tonnát; vagy

▼B

b) személyszállítás esetében, ha a személyszállítást végző jármű eredeti építése vagy állandó átalakítása folytán a járművezetővel együtt 9-nél több személy szállítására alkalmas és erre a célra szolgál.

(2) Ez a rendelet a jármű nyilvántartásba vételének helyétől függetlenül a következő területeken végzett közúti fuvarozás esetén alkalmazandó:

a) kizárólag a Közösségen belül; vagy

b) a Közösség, Svájc és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodást aláíró országok között.

(3) Az AETR ezen rendelet helyett továbbra is alkalmazandó a részben a (2) bekezdésben említett területeken kívül folytatott nemzetközi közúti szállítási tevékenységekre:

a) a Közösségben vagy az AETR szerződéses tagországaiban nyilvántartott járművek esetében a teljes útra;

b) olyan harmadik országban nyilvántartott járművek esetében, mely nem szerződéses tagja az AETR-nek, az útnak csak azon részén, mely a Közösség vagy az AETR szerződéses tagországainak területén vezet át.

▼B

Az AETR rendelkezéseit összhangba kell hozni ezen rendelet rendelkezéseivel, azért, hogy ezen rendelet fő rendelkezései az AETR-en keresztül vonatkozzanak az ilyen járművekre, az útnak a Közösség területén megtett bármely szakaszán.

3. cikk

Ez a rendelet nem alkalmazandó a következő járművekkel végzett közúti szállításra:

- a) menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművek, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik;

▼M3

- aa) az olyan, legfeljebb 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek vagy járművek kombinációja, amelyeket:

- i. olyan anyagok, felszerelések vagy gépek szállítására használnak, amelyekre a járművezetőnek a munkája során szüksége van, vagy
- ii. olyan áruk célba juttatására használnak, amelyeket kézműipari eljárással gyártottak,

és amelyeket kizárólag a vállalkozás telephelyétől számított 100 km-es sugarú körben juttatnak célba, feltéve, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége, és a szállítás nem bér munkában vagy díjazás ellenében került elvégzésre;

▼B

- b) olyan járművek, melyeknél a megengedett legnagyobb sebesség nem haladja meg a 40 km/óra sebességet;
- c) a fegyveres szolgálatok, a polgári védelem, a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért felelős erők tulajdonában lévő vagy általuk járművezető nélkül bérelt járművek, ha a fuvar ezen szolgálatok számára meghatározott feladat eredményeként és saját ellenőrzésük alatt valósul meg;
- d) járművek, amelyeket szükséghelyzetben, vagy mentési műveletekben használnak, beleértve azokat is, amelyeket humanitárius segély nem kereskedelmi célú szállítására használnak;
- e) orvosi célra használt különleges járművek;
- f) különleges üzemzavar-elhárító járművek a telephelyüktől számított 100 km sugarú körben;
- g) műszaki fejlesztési, javítási vagy karbantartási célú közúti vizsgálatoknak alávetett járművek, továbbá forgalomba még nem helyezett új vagy felújított járművek;
- h) olyan járművek vagy járművek kombinációja, melyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és nem kereskedelmi áruszállítást végeznek;

▼M3

- ha) áruszállításra használt, pótkocsival vagy félpótkocsival együtt 2,5 tonnánál nagyobb, de 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járművek, amennyiben a szállítást nem bér munkában vagy díjazás ellenében végzik, hanem a vállalat vagy a járművezető saját számlájára, és amennyiben a vezetés nem a járművet vezető személy fő tevékenysége;

▼B

- i) kereskedelmi járművek, melyek a használat helye szerinti tagállam törvényei szerint veterán gépjárműnek minősülnek és azokat nem kereskedelmi személy- vagy áruszállításra használják.

▼B

4. cikk

Ezen rendelet alkalmazásában:

- a) „közúti szállítás”: személy- vagy áruszállításra használt rakott vagy üres jármű részben vagy egészében közforgalmú közutakon megtett bármely útja;
- b) „jármű”: bármilyen gépjármű, vontató, pótkocsi és félpótkocsi, vagy ezek kombinációja az alábbi meghatározások szerint:
- „gépjármű”: bármilyen önjáró, úton, és nem állandóan sínpályán közlekedő, rendszerint személy- vagy áruszállításra használt jármű,
 - „vontató”: bármilyen önjáró, úton, és nem állandóan sínpályán közlekedő, kifejezetten pótkocsik, félpótkocsik, munkaeszközök és gépek húzására, tolására vagy mozgatására tervezett jármű,
 - „pótkocsi”: bármely olyan jármű, amelyet gépjárművel vagy vontatóval történő vontatásra terveztek,
 - „félpótkocsi”: bármely első tengely nélküli pótkocsi, amelyet a vontatóval vagy a gépjárművel úgy kapcsolnak össze, hogy saját, valamint rakománya tömegének jelentős részét a vontató vagy a gépjármű veszi át;
- c) „járművezető”: az a személy, aki akár csak rövid ideig is járművet vezet, vagy aki azért tartózkodik a járművön, hogy szükség esetén feladatai részeként vezesse azt;
- d) „szünet” olyan időszak, amely alatt a járművezető nem vezethet, nem végezhet semmilyen egyéb munkát, és amely kizárólag regenerálódásra fordítható;
- e) „egyéb munka” az olyan tevékenység, amelyet a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének a) pontja munkaidőként határoz meg, a „vezetést” kivéve, beleértve minden, a szállítási szektoron belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egy másik munkaadó részére végzett munka;
- f) „pihenő”: minden meg nem szakított időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével;
- g) „napi pihenőidő”: az a napi időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely „rendszeres napi pihenőidőt” és „csökkentett napi pihenőidőt” foglal magába:
- „rendszeres napi pihenőidő”: bármely, legalább 11 órát tartó pihenő. Ezt a rendszeres napi pihenőidőt két időszakra is lehet bontani, melynek az első része szünet nélkül legalább 3 óra, a második része pedig szünet nélkül legalább 9 óra,
 - „csökkentett napi pihenőidő”: legalább 9 óra, de kevesebb, mint 11 óra pihenő;
- h) „heti pihenőidő”: az a heti időszak, melynek során egy járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely „rendszeres heti pihenőidőt” és „csökkentett heti pihenőidőt” foglal magába:
- „rendszeres heti pihenőidő”: bármely, legalább 45 órás pihenő,

▼B

- „csökkentett heti pihenőidő”: bármely, 45 óránál rövidebb pihenő, mely a 8. cikk (6) bekezdése feltételeinek megfelelően legalább 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető;
- i) „hét”: a hétfő 00.00 órától vasárnap 24.00 óráig terjedő időszak;
- j) „vezetési idő”: annak a vezetési tevékenységnek az időtartama, melyet:
- a 3821/85/EGK rendelet I. és IB. mellékletében meghatározott menetíró készülékkel automatikusan vagy félautomatikusan rögzítettek, vagy
- a 3821/85/EGK rendelet 16. cikkének (2) bekezdése alapján manuálisan rögzítettek;
- k) „napi vezetési idő”: az adott napi pihenőidő vége és a következő napi pihenőidő kezdete, vagy adott napi pihenőidő vége és a heti pihenőidő kezdete között összeadódott összes vezetési idő;
- l) „heti vezetési idő”: a hét során összeadódott összes vezetési idő;
- m) „megengedett legnagyobb össztömeg”: a teljesen megrakott jármű engedélyezett legnagyobb menetkész tömege;
- n) „rendszeres személyszállítási szolgáltatás”: az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló, 1992. március 16-i 684/92/EGK tanácsi rendelet⁽¹⁾ 2. cikke szerinti nemzeti és nemzetközi szolgáltatások;
- o) „több fős személyzet”: az az eset, amikor egy vezetési időszak alatt a járművezető több fős személyzet részeként dolgozik, ha két egymást követő napi pihenőidő vagy egy napi pihenőidő és egy heti pihenőidő között vezetés céljából legalább két járművezető tartózkodik a járművön. A több fős személyzettel történő vezetés első órájában egy másik járművezető, vagy vezetők jelenléte nem kötelező, de az időszak további részében igen;
- p) „szállítási vállalkozás”: bármely természetes személy, jogi személy, társulás vagy jogi személyiség nélküli személyek csoportja, függetlenül attól, hogy nyereségérdekelt vagy nem nyereségérdekelt szervezetről van szó, vagy bármely hivatalos szerv, függetlenül attól, hogy önálló jogi személyiséggel bír-e vagy olyan hatóságtól függ, mely ilyen személyiséggel rendelkezik, amely közúti szállítást végez, függetlenül attól, hogy azt bér munkában, díj ellenében vagy saját számlára végzi;
- q) „vezetési időszak” az az összeadódott vezetési idő, amely egy pihenőidő vagy egy szünet után kezdődik és addig tart, amíg a járművezető újabb pihenőidőt vagy szünetet tart. A vezetési időszak folyamatos vagy megszakított lehet;

▼M3

- r) „nem kereskedelmi célú szállítás”: a bér munkában vagy díjazás ellenében vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely közúti szállítás, amelyért nem jár közvetlen vagy közvetett javadalmazás, és amelyből nem keletkezik a jármű vezetője vagy mások számára közvetlen vagy közvetett jövedelem, és amely nem áll összefüggésben szakmai vagy kereskedelmi tevékenységgel.

⁽¹⁾ HL L 74., 1992.3.20., 1. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

▼B

II. FEJEZET

SZEMÉLYZET, VEZETÉSI IDŐK, SZÜNETEK ÉS PIHENŐIDŐK

5. cikk

- (1) Kalauz a 18. életévét betöltött személy lehet.
- (2) Kocsikísérő a 18. életévét betöltött személy lehet, de a tagállamok ezt 16 évre csökkenthetik, amennyiben:
- a) a közúti szállítást egy tagállamon belül a jármű telephelyétől számított 50 km sugarú körben végzik, beleértve az olyan helyi igazgatási területeket, melyek központja az említett sugarú körön belülre esik;
- b) a csökkentés a szakképzés célját szolgálja; és
- c) ez a tagállamok nemzeti munkajogi szabályai által megszabott korlátozásokkal összhangban van.

6. cikk

- (1) A napi vezetési idő nem haladhatja meg a 9 órát.

A napi vezetési időt azonban meg lehet hosszabbítani legfeljebb 10 órára, legfeljebb hetente két alkalommal.

- (2) A heti vezetési idő nem haladhatja meg az 56 órát, és nem vezethet a 2002/15/EK irányelvben meghatározott maximális heti munkaidő túllépéséhez.
- (3) Az összeadódott összes vezetési idő bármely egymást követő két hét alatt nem lehet több 90 óránál.
- (4) A napi és heti vezetési időknél tartalmazniuk kell az összes, a Közösség vagy egy harmadik ország területén töltött vezetési időt.

▼M3

- (5) 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 művelet céljából történő járművezetéssel töltött időt, továbbá a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 34. cikke (5) bekezdése b) pontjának iii. alpontjával összhangban be kell jegyeznie minden, a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének b) pontjában meghatározott készenléti időt. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomtatott lapon, vagy kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.

⁽¹⁾ 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.).

▼B*7. cikk*

Négy és fél óra vezetési időszak eltelte után a járművezetőnek legalább 45 perces megszakítás nélküli szünetet kell tartania, kivéve, ha pihenőidőt tart.

Ez a szünet felcserélhető egy legalább 15 perces szünettel, amelyet egy legalább 30 perces szünetnek kell követnie, elosztva e szüneteket oly módon hogy megfeleljenek az első bekezdés rendelkezéseinek.

▼M3

A több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezető megtarthatja a 45 perces szünetét egy másik járművezető által vezetett járműben is, feltéve, hogy a szünetet tartó járművezető nem vesz részt a járművezetésben.

▼B*8. cikk*

(1) A járművezetőnek napi és heti pihenőidőket kell tartania.

(2) Az előző napi pihenőidő vagy heti pihenőidő vége után minden 24 órás időszakon belül a járművezetőnek újabb napi pihenőidőt kell tartania.

Amennyiben a napi pihenőidő 24 órás időtartamra eső része legalább 9, de kevesebb, mint 11 óra, a kérdéses napi pihenőidőt csökkentett napi pihenőidőnek kell tekinteni.

(3) A napi pihenőidőt ki lehet terjeszteni rendszeres heti pihenőidővé vagy csökkentett heti pihenőidővé.

(4) A járművezetőnek bármely két heti pihenőidő között legfeljebb három csökkentett napi pihenőideje lehet.

(5) A (2) bekezdéstől eltérve, a napi vagy heti pihenőidő végétől számított 30 órán belül a több fős személyzet tagjaként működő járművezetőnek újabb, legalább 9 órás napi pihenőidőt kell tartania.

▼M3

(6) Bármely két, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell legalább:

- a) két rendszeres heti pihenőidőt; vagy
- b) egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt.

A heti pihenőidőnek legkésőbb az előző, heti pihenőidő végétől számított hat, 24 órás időszak végén meg kell kezdődnie.

Az első albekezdéstől eltérve, nemzetközi áruszállítást végző járművezető a székhely szerinti tagállamon kívül két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tarthat, feltéve, hogy a járművezető bármely négy egymást követő héten legalább négy, heti pihenőidőt tart, amelyek közül legalább kettő rendszeres heti pihenőidő.

▼ M3

E bekezdés alkalmazásában a járművezetőt nemzetközi szállítást végzőnek kell tekinteni, ha két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt a munkáltató székhelye szerinti tagállamon és a járművezető tartózkodási helye szerinti országon kívül kezd meg.

▼ M1

(6a) A (6) bekezdéstől eltérve az autóbuszszállítást végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽¹⁾ meghatározott nemzetközi alkalmi utasszállítással foglalkozó gépjárművezetők heti pihenőidejüket az azt megelőző rendes heti pihenőidőt követően legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal elhalaszthatják, feltéve, hogy:

- a) a szolgáltatás legalább 24 egymást követő órán keresztül olyan tagállamban vagy harmadik országban zajlik, amelyben ez a rendelet alkalmazandó, és amely nem a szolgáltatás kiindulópontja;
- b) az eltérés kihasználását követően a gépjárművezető:
 - i. két rendes heti pihenőidőt; vagy
 - ii. egy rendes heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt tart. A csökkentést azonban kompenzálni kell egy, az eltérési időszak végét követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenőidővel;
- c) 2014. január 1-jét követően a jármű fel van szerelve a 3821/85/EGK rendelet IB. mellékletében foglalt követelményeknek megfelelő menetíró készülékkel; és
- d) 2014. január 1-jét követően, ha a vezetés a 22.00 és 6.00 óra közötti időszakban történik, a járműben végig több gépjárművezető tartózkodik, vagy a 7. cikkben említett vezetési időtartamot három órára csökkentik.

A Bizottságnak a közúti közlekedésbiztonság nagyon szigorú feltételek melletti fenntartásának biztosítása érdekében részletesen figyelemmel kell kísérnie ezen eltérés igénybevételét, különösen annak ellenőrzése révén, hogy az összesített vezetési idő az eltérés időszakában ne legyen túlzott mértékű. 2012. december 4-ig a Bizottság jelentést készít az eltérés közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos következményeiről, valamint szociális szempontjairól. Amennyiben helyénvalónak ítéli, a Bizottság e tekintetben módosításokat javasolhat e rendelethez.

▼ M3

(6b) A heti pihenőidők csökkentését a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenőidővel kell kompenzálni.

Amennyiben a (6) bekezdés harmadik albekezdésének megfelelően két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartottak, a következő heti pihenőidőt az e két csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőidőnek kell megelőznie.

⁽¹⁾ HL L 300., 2009.11.14., 88. o.

▼B

(7) A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőt egy másik, legalább 9 órás pihenőidőhöz kell kapcsolni.

▼M3

(8) A rendszeres heti pihenőidők és a korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidők nem tarthatók a járműben. ►C3 Ezeket megfelelő alvási és tisztálkodási helyiségekkel rendelkező, erre alkalmas, a nemet figyelembe vevő szálláshelyen kell megtartani. ◀

A járművön kívüli szálláshellyel kapcsolatos költségeket a munkáltatónak kell fedeznie.

(8a) A szállítási vállalkozásnak oly módon kell megszerveznie a járművezetők munkáját, hogy azok minden, négy egymást követő hétből álló időszakban vissza tudjanak térni a munkáltatónak a székhelye szerinti tagállamban található azon működési központjába, amely a járművezető szokásos állomáshelye és ahol a járművezető heti pihenőideje kezdetét veszi, vagy a járművezetők tartózkodási helyére annak érdekében, hogy legalább egy rendszeres heti pihenőidőt vagy egy 45 óránál hosszabb, a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott heti pihenőidőt tarthassanak.

Mindazonáltal, ha a járművezető a (6) bekezdéssel összhangban két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartott, a szállítási vállalkozásnak úgy kell megszerveznie a járművezető munkáját, hogy a járművezető a kompenzációként tartott, 45 óránál hosszabb rendszeres heti pihenőidő kezdete előtt visszatérhessen.

A vállalkozásnak dokumentálnia kell, hogy miként tesz eleget ennek a kötelezettségnek, és a dokumentációt a telephelyén kell őriznie azért, hogy kérésre be tudja mutatni az ellenőrző hatóságoknak.

▼B

(9) Az olyan heti pihenőidőt, mely két hétre oszlik el, bármelyik héthez lehet számítani, de mindkettőhöz nem.

▼M3

(10) A Bizottság legkésőbb 2022. augusztus 21-ig értékelést és jelentést készít a Parlament és a Tanács részére arról, hogy a személyszállítás vonatkozásában el lehet-e fogadni ennél megfelelőbb szabályokat az 1073/2009/EK rendelet 2. cikke 4. pontjában meghatározottak szerinti, személyszállítást végző különjáratok vezetői tekintetében.

8a. cikk

(1) A Bizottság biztosítja, hogy a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetők számára könnyen hozzáférhető legyenek a biztonságos és védett parkolókra vonatkozó információk. A Bizottság jegyzéket tesz közzé a tanúsítvánnyal rendelkező összes parkolóról annak érdekében, hogy a járművezetők részére megfelelő szolgáltatás álljon rendelkezésre a következő tekintetében:

— behatolásérzékelés és -védelem,

— megvilágítás és láthatóság,

▼ M3

— segélyhívási lehetőségek (kapcsolattartó pontok és eljárások),

▼ C3

— a nemet figyelembe vevő tisztálkodási helyiségek,

▼ M3

— étel- és italvásárlási lehetőségek,

— kommunikációs összeköttetések,

— áramellátás.

Az ilyen parkolók jegyzékét egy rendszeresen frissített, központi hivatalos weboldalon kell hozzáférhetővé tenni.

(2) A Bizottság a 23a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az (1) bekezdésben felsorolt területeken nyújtandó szolgáltatási és biztonsági szintet részletesebben meghatározó előírások megállapítása céljából, valamint a parkolók tanúsítási eljárásaira vonatkozóan.

(3) Minden olyan parkoló, amely tanúsítvánnyal rendelkezik, feltűnetheti, hogy az uniós szabványok és eljárások szerinti tanúsítvánnyal rendelkezik.

Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 39. cikke (2) bekezdésének c) pontjával összhangban a tagállamoknak ösztönözniük kell a kereskedelmi úthasználóknak szánt parkolóhelyek létrehozását.

(4) A Bizottság 2024. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a járművezetők által igénybe vehető megfelelő pihenőhelyek és a védett parkolók rendelkezésre állásáról, valamint a (2) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban tanúsított biztonságos és védett parkolók kiépüléséről. A jelentésben a Bizottság felsorolhat olyan intézkedéseket, amelyek a biztonságos és védett parkolók számának növelését és minőségének javítását szolgálják.

▼ B*9. cikk***▼ M3**

(1) A 8. cikktől eltérve, amennyiben a járművezető egy komppal vagy vonattal szállított járművet kísér, és rendszeres napi pihenőidőt vagy csökkentett heti pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, amelyek együttes időtartama nem haladhatja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő vagy csökkentett heti pihenőidő során a járművezető számára hálókabinnak vagy háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.

A rendszeres heti pihenőidők tekintetében ez az eltérés kizárólag abban az esetben alkalmazandó a kompon vagy vonaton történő utazásokra, ha:

- a) az utazás menetrend szerinti időtartama legalább 8 óra; és
- b) a járművezető számára hálókabin áll rendelkezésre a kompon vagy a vonaton.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

▼ M3

(2) A járművezető által utazással töltött bármely időszak, annak érdekében hogy eljusson arra a helyre, vagy oda visszatérjen, ahol az ezen rendelet hatálya alá eső jármű található, azért, hogy azt a járművet átvegye, amely továbbá nem a járművezető otthonánál és nem is a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található, nem számít pihenőidőnek vagy szünetnek, hacsak nincs a járművezető kompon vagy vonaton, és nem áll a rendelkezésére hálókabin, háló-vagy fekvőhely.

▼ B

(3) A járművezető által ezen rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével annak érdekében töltött bármely időszak, hogy eljusson vagy visszatérjen az ezen rendelet hatálya alá tartozó járműhöz, amely nem a járművezető otthonánál és nem is a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található, egyéb munkának számít.

▼ M3*9a. cikk*

A Bizottság 2025. december 31-ig jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli az önműködő vezetési rendszerek tagállamokban való használatát. A jelentés különös figyelmet fordít az említett rendszereknek a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályokra gyakorolt lehetséges hatására. A jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslatnak kell kísémenie.

▼ B

III. FEJEZET

A SZÁLLÍTÁSI VÁLLALKOZÁSOK FELELŐSSÉGI KÖRE

*10. cikk***▼ M3**

(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az általa alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett távolsághoz, a célba juttatás sebességéhez és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetséget – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha e fizetség olyan jellegű, hogy az veszélyezteti a közúti közlekedésbiztonságot és/vagy e rendelet megsértésére ösztönöz.

▼ B

(2) A szállítási vállalkozás az (1) bekezdésben említett járművezetők munkáját úgy köteles szervezni, hogy a járművezetők meg tudjanak felelni a 3821/85/EGK rendeletnek és ezen rendelet II. fejezetének. A szállítási vállalkozásnak megfelelő utasításokat kell adnia a járművezetők számára és rendszeres ellenőrzéseket kell végeznie a 3821/85/EGK rendeletnek és ezen rendelet II. fejezetének való megfelelés érdekében.

(3) A szállítási vállalkozás felelős a vállalkozás járművezetői által elkövetett szabálysértésekért, akkor is, ha a szabálysértést egy másik tagállam vagy harmadik ország területén követték el.

A tagállamok azon jogának sérelme nélkül, hogy a szállítási vállalkozásokat teljes mértékben felelősnek tartásák, a tagállamok ezt a felelőséget attól tehetik függővé, hogy a szállítási vállalkozás az (1) és a (2) bekezdésben foglaltakat megsértette-e. A tagállamok figyelembe vehetnek bármely bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a szállítási vállalkozást ésszerűen nem lehet az elkövetett jogsértésért felelősnek tekinteni.

▼B

- (4) A vállalkozások, a feladók, a szállítványozók, az utazásszervezők, a fővállalkozók, az alvállalkozók és a járművezető munkaközvetítők kötelesek biztosítani, hogy a szerződésben megállapodott szállítási időbeosztás ezen rendeletnek megfelelően.
- (5) a) Az olyan szállítási vállalkozásnak, mely a 3821/85/EGK rendelet IB. mellékletének megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járműveket használ, és ezen rendelet előírásainak hatálya alá tartozik, biztosítania kell, hogy:
- i. a tagállam által előírt rendszerességgel az összes adat letöltésre kerüljön a jármű egységről és a járművezetői kártyáról, és a jelentős adatokat gyakrabban letöltik, annak biztosítása érdekében, hogy az adott vállalkozás által vagy annak részére vállalt tevékenységek összes adata letöltésre kerüljön;
 - ii. mind a jármű egységről, mind pedig a járművezetői kártyáról letöltött összes adat a rögzítést követően legalább 12 hónapig tárolásra kerüljön és az ellenőrzést végző személy kérésére az ilyen adatoknak a vállalkozás telephelyéről közvetlenül vagy közvetve rendelkezésre kell állniuk;
- b) E bekezdésben a „letöltés” megfelel a 3821/85/EGK rendelet IB. melléklete 1. fejezetének (Fogalom meghatározások) s) pontjában szereplő meghatározásnak;
- c) A maximális időtartamról, melyen belül a vonatkozó adatokat a fenti a) pont i. alpontjának megfelelően le kell tölteni, a Bizottság határozhat a 24. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően.

IV. FEJEZET

KIVÉTELEK

11. cikk

A tagállamok a 6–9. cikkben meghatározottaknál hosszabb minimum szüneteket és pihenőidőt, vagy rövidebb maximális vezetési időket írhatnak elő a kizárólag a saját területükön folytatott közúti szállítási munkák esetében. Ezt a már hatályos kollektív szerződések, illetve a szociális partnerek közötti egyéb megállapodások figyelembe vételével teszik. Ezen rendeletet azonban továbbra is alkalmazni kell a nemzetközi szállítási tevékenységben részt vevő járművezetőkre.

12. cikk

Amennyiben az a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti, és annak érdekében, hogy a gépjármű megfelelő megállóhelyet érhesen el, a járművezető a személyek, a jármű vagy a jármű rakományának biztonsága miatt a szükséges mértékben eltérhet a 6–9. cikktől. A járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján vagy a menetíróból kinyomtatott lapon, vagy a munkalapon kézi bejegyzéssel meg kell jelölnie az ilyen jellegű eltérések okát, legkésőbb egy megfelelő megállóhelyre érkezéskor.

▼ M3

Amennyiben ez nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a járművezető kivételes körülmények között eltérhet továbbá a 6. cikk (1) és (2) bekezdésétől, valamint a 8. cikk (2) bekezdésétől is azért, hogy a napi és a heti vezetési időt legfeljebb egy órával túllépve elérje a munkáltató működési központját vagy saját tartózkodási helyét, hogy ott heti pihenőidőt vegyen ki.

▼ C2

Ugyanezen feltételek mellett a járművezető legfeljebb két órával túllépheti a napi és heti vezetési időt, feltéve, hogy 30 perces, megszakítás nélküli szünetet tartott közvetlenül az annak érdekében meghosszabbított vezetési idő előtt, hogy elérje a munkáltató működési központját vagy saját lakóhelyét, hogy ott heti rendszeres pihenőidőt vegyen ki.

▼ M3

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

A vezetési idő meghosszabbításának időtartamát kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt bármely másik pihenőidővel egyben megtartott, a vezetési idő meghosszabbításával egyenértékű pihenőidővel.

▼ B*13. cikk*

(1) Amennyiben ez az 1. cikkben szereplő célokat nem sérti, a tagállamok az 5–9. cikkkel kapcsolatban a saját területükön vagy egy másik tagállam területén a kérdéses tagállam hozzájárulásával kivételeket engedélyezhetnek – amelyeket egyéni feltételekhez köthetnek –, a következő járművekkel történő szállítás esetében:

- a) a hatóságok tulajdonában lévő vagy járművezető nélkül bérelt járművei, melyek közúti szállítást végeznek és nem állnak versenyben magán szállítási vállalkozásokkal;
- b) a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat terén működő vállalkozások által járművezető nélkül használt vagy bérelt járművek saját tevékenységi körükkel kapcsolatos áruszállítás esetén a vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú körön belül;
- c) mezőgazdasági vagy erdészeti tevékenységre használt mezőgazdasági vontatók és erdészeti vontatók a járműtulajdonos, azt bérlő vagy lízingelő vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú körön belül;

▼ M2

- d) olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és amelyeket a közösségi postai szolgáltatások belső piacának fejlesztésére és a szolgáltatás minőségének javítására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1997. december 15-i 97/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 2. cikkének 13. pontjában meghatározott egyetemes szolgáltatók az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használják.

⁽¹⁾ HL L 15., 1998.1.21., 14. o.

▼B

Ezeket a járműveket csak a vállalkozás telephelyétől számított ►**M2** 100 km ◀ sugarú körben szabad használni, azzal a feltétellel, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;

▼M3

- e) olyan járművek, amelyeket kizárólag olyan szigeteken vagy az ország felségterületének többi részétől elszigetelt olyan régiókban használnak, amelyek területe legfeljebb 2 300 négyzetkilométer, és amelyek az ország felségterületének többi részével nem állnak összeköttetésben gépjármű-használatra igénybe vehető híddal, gázlóval vagy alagúttal, és nem határosak más tagállammal;

▼B

- f) a vállalkozás telephelyétől számított ►**M2** 100 km ◀ sugarú körben áruszállításra használt járművek, melyeket természetes vagy cseppfolyósított gáz vagy elektromosság hajt, és amelyek megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival együtt nem haladja meg a 7,5 tonnát;
- g) autóvezetői engedély vagy pályaalkalmassági vizsga megszerzése céljából autóvezetés-oktatásra és vizsgáztatásra használt járművek, feltéve, hogy azokat nem használják kereskedelmi áru-, vagy személyszállításra;
- h) csatornázási, árvízvédelem, víz, gáz, és villamos áram karbantartási szolgáltatás, autótűz karbantartás és ellenőrzés, háztól-házig háztartási hulladékgyűjtés és szállítás, távirati és telefonos szolgáltatások, rádiós és televíziós műsorszolgáltatás vagy rádió és televízió adó-és vevőállomások bemérése során használt járművek;
- i) 10 és 17 közötti ülőhellyel rendelkező gépjárművek, melyeket kizárólag nem-kereskedelmi célú személyszállításra használnak;
- j) speciális járművek, melyek cirkuszi és vidámparki berendezést szállítanak;
- k) olyan különlegesen kialakított járművek, amelyek elsődleges célja álló helyzetben oktatási segédeszközként való használat,

▼C1

- l) a gazdaságokból tej begyűjtésére és/vagy a tejkonténereknek, illetve állateledel céljára készült tejtermékeknek a gazdaság területére való visszaszállítására használt járművek;

▼B

- m) pénz és/vagy értékek szállítására kialakított járművek;
- n) nem emberi fogyasztásra szánt állati hulladék vagy állati tetem szállítására szolgáló járművek;

▼B

- o) kizárólag olyan csomópont jellegű helyeken, mint kikötőkben, kombinált árufuvarozási terminálokban és vasútállomásokban használt járművek;
- p) az élőállatoknak a gazdaságokból a helyi piacokra és fordítva, vagy a piacokról a helyi vágóhídra legfeljebb ► **M2** 100 km ◀-es sugarú körben történő szállításához használt járművek;

▼M3

- q) olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek egy építési vállalkozás számára építőipari gépeket szállítanak a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körön belül, feltéve, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;
- r) előre kevert beton szállítására használt járművek.

▼B

(2) A tagállamok értesítik a Bizottságot az (1) bekezdésben foglaltaknak megfelelően biztosított kivételekről, a Bizottság pedig tájékoztatja erről a tagállamokat.

(3) Amennyiben ez az 1. cikkben szereplő célokat nem sérti, és megfelelő védelem áll a járművezetők rendelkezésére, a tagállamok a következő esetekben a Bizottság jóváhagyását követően saját területükön kisebb kivételeket tehetnek ezen rendelet alól az olyan járművek esetében, amelyek használatára 5 fő/km² alatti népsűrűségű, előre meghatározott területeken kerül sor:

- hatóságilag jóváhagyott menetrenddel rendelkező, menetrend szerinti belföldi személyszállítási szolgáltatás esetén (amelyekre vonatkozóan kizárólag a szünetekkel kapcsolatos mentességek engedhetők meg), és
- olyan saját részre, bér munkában vagy díjazás ellenében végzett belföldi szállítási műveletek esetén, amelyeknek nincs kihatása az egységes piacra és bizonyos ipari szektorok fenntartásához szükségesek az adott területen, és ahol ezen rendelet mentességi előírásai legfeljebb 100 km sugarú kört írnak elő.

Az ezen mentesség körébe tartozó közúti szállítás magában foglalhat egy négyzetkilométerenként 5, vagy annál több személy által lakott területre történő utat az utazás befejezése vagy megkezdése céljából. Az ilyen intézkedéseknek természetüket és terjedelmüket tekintve arányosnak kell lenniük.

14. cikk

(1) Amennyiben ez az 1. cikkben szereplő célokat nem sérti, a tagállamok a Bizottság jóváhagyását követően kivételes körülmények között folytatott szállítási tevékenységek esetére kivételt engedélyezhetnek a 6–9. cikk alkalmazása alól.

▼M3

(2) Sürgős esetben, kivételes körülmények között a tagállamok átmeneti kivételt engedélyezhetnek legfeljebb 30 napos időszakra, amelyről – megfelelő indoklással ellátva – haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság ezt az információt haladéktalanul közzéteszi egy nyilvános weboldalon.

▼B

(3) A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelemben adott bármely kivételről.

▼M3*15. cikk*

A tagállamok biztosítják, hogy a 3. cikk a) pontjában említett járművek vezetőire olyan nemzeti szabályozás vonatkozzon, amely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek és pihenőidők tekintetében. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ilyen járművezetőkre alkalmazandó releváns nemzeti szabályozásról.

▼B

V. FEJEZET

ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK ÉS SZANKCIÓK*16. cikk*

(1) Ha a gépjárművet nem szerelték fel menetíró készülékkel a 3821/85/EGK rendeletnek megfelelően, e cikk (2) és (3) bekezdése vonatkozik a:

- a) menetrend szerinti országos személyszállítási szolgáltatásokra, és
- b) azon menetrend szerinti nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokra, melyek útvonalának végállomásai légvonalban legfeljebb 50 km távolságra van valamely két tagállam között húzódó határtól és az útvonal teljes hossza nem haladja meg a 100 km-t.

(2) A szállítási vállalkozásnak olyan szolgáltatási menetrendet és munkabeosztást kell készítenie, amely minden egyes járművezetőre vonatkozóan megjelöli a nevet, az állomáshelyet és az előzetes munkabeosztást a különböző vezetési időszakokra, egyéb munkákra, szünetekre és rendelkezésre állásra vonatkozóan.

Minden, az (1) bekezdésben említett szolgáltatásra beosztott járművezető köteles magával hordani egy kivonatot a munkabeosztásból és a szolgáltatási menetrendből.

(3) A munkabeosztás(t):

- a) legalább a megelőző 28 napos időszakra vonatkozóan tartalmazza a (2) bekezdésben meghatározott adatokat; ezeket az adatokat rendszeres időközönként, legalább havonta frissíteni kell;
- b) alá kell írnia a szállítási vállalkozás vezetőjének vagy a képviselőjére felhatalmazott személynek;
- c) a szállítási vállalkozásnak meg kell tartania a munkabeosztás által lefedett időszak lejártát követő egy évig. A szállítási vállalkozás az érintett járművezetők kérésére a járművezetők részére kivonatot ad a munkabeosztásból;
- d) be kell mutatni, és át kell adni a felhatalmazott ellenőrzést végző személy kérésére.

▼B*17. cikk*

(1) Azok a tagállamok, amelyek a 93/173/EGK határozatban⁽¹⁾ szereplő szabvány űrlapot használják, a szükséges információt a Bizottság rendelkezésére bocsátják annak érdekében, hogy az kétévente jelentést készíthessen ezen rendelet és a 3821/85/EGK rendelet alkalmazásáról és a kérdéses területeken elért fejlődésről.

(2) Ennek az információnak legkésőbb az érintett kétéves időszakot követő év szeptember 30-ig el kell jutnia a Bizottsághoz.

(3) A jelentésnek meg kell állapítania, hogy milyen hasznát vették a 13. cikkben foglalt kivételeknek.

(4) A Bizottság a jelentést az érintett két éves időszak végétől számított 13 hónapon belül eljuttatja az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.

18. cikk

A tagállamok elfogadják az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket.

*19. cikk***▼M3**

(1) A tagállamok szabályokat állapítanak meg az e rendelet és a 165/2014/EU rendelet megsértése esetén kiszabandó szankciókra vonatkozóan, és megtesznek minden olyan intézkedést, amely azok végrehajtásának biztosításához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonynak, a jogsértéseknek a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁾ III. melléklete szerinti súlyával arányosnak, valamint visszatartó erejűnek és megkülönböztetésmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 165/2014/EU rendelet semmilyen megsértése nem vonhat maga után egynél több szankciót vagy eljárást. A tagállamok értesítik a Bizottságot ezekről a szabályokról és intézkedésekről, valamint az arányosságuk értékelésére szolgáló, nemzeti szinten kiválasztott módszerről és kritériumokról. A tagállamok az ezeket érintő minden későbbi módosításról haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság tájékoztatja a tagállamokat az említett szabályokról és intézkedésekről, valamint azok esetleges módosításáról. A Bizottság gondoskodik arról, hogy ezek az információk az Unió összes hivatalos nyelvén megjelenjenek egy kifejezetten erre a célra szolgáló nyilvános weboldalon, részletes tájékoztatást nyújtva a tagállamokban alkalmazandó ilyen szankciókról.

▼B

(2) A tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy azok szankciókkal sújtsanak egy vállalkozást és/vagy a járművezetőt e rendelet saját területükön észlelt olyan megszegéséért, amely miatt korábban nem szabtak ki szankciót, abban az esetben is, ha a jogsértést egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén követték el.

Kivételes esetben, olyan jogsértés észlelése esetén:

— melyet nem az érintett tagállam területén követtek el, és

⁽¹⁾ HL L 72., 1993.3.25., 33. o.

⁽²⁾ A Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK határozat végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

▼B

— melyet olyan vállalkozás követett el, melynek székhelye, illetve olyan járművezető követett el, aki esetében a szolgálatteljesítés helye egy másik tagállamban, illetve egy harmadik országban található,

a tagállamok 2009. január 1-ig szankció kiszabása helyett jelenthetik a jogsértés tényét az abban a tagállamban vagy harmadik országban működő illetékes hatóságnak, ahol a vállalkozások székhelye, illetve a járművezető szolgálatteljesítésének helye található.

(3) Ha egy tagállam eljárást kezdeményez, vagy szankciókat vet ki egy adott jogsértés miatt, a járművezető számára megfelelő írásos bizonyítékot kell szolgáltatnia erről.

(4) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy arányos, adott esetben pénzügyi szankciókat is tartalmazó szankciórendszer működjön e rendelet vagy a 3821/85/EGK rendelet vállalkozások vagy az ahhoz kapcsolódó feladók, szállítmányozók, utazásszervezők, fővállalkozók, alvállalkozók és járművezető munkaközvetítők általi megszegése esetén.

20. cikk

(1) A járművezetőnek meg kell őriznie minden bizonyítékot, melyet egy tagállamtól a kiszabott szankciókkal vagy az eljárás indításával kapcsolatosan kapott mindaddig, amíg a rendelet ugyanazon megsértése nem vezethet második eljáráshoz vagy szankcióhoz a rendelet előírásai szerint.

(2) A járművezetőnek kérésre be kell mutatnia az (1) bekezdésben említett bizonyítékot.

(3) Az olyan járművezetőnek, aki egynél több szállítási vállalkozásnak dolgozik, vagy egynél több vállalkozás alkalmazásában van, megfelelő információt kell nyújtania minden vállalkozás számára ahhoz, hogy eleget tudjanak tenni a II. fejezetben szereplő előírásoknak.

21. cikk

Olyan esetek rendezése céljából, ahol egy tagállam úgy véli, hogy az ezen rendelet előírásait oly módon megsértették, hogy az egyértelműen veszélyeztette a közúti biztonságot, a tagállam felhatalmazza az illetékes hatóságot az érintett jármű továbbhaladásának megakadályozására olyan időtartamra, mely a jogsértés okának megszüntetéséhez szükséges. A tagállam kötelezheti a járművezetőt arra, hogy egy napi pihenőidőt tartson. A tagállamok, ahol megfelelőnek ítélik, be is vonhatják, felfüggeszthetik vagy korlátozhatják a vállalkozás engedélyét, ha a vállalkozás az adott tagállamban került bejegyzésre, vagy bevonhatják, felfüggeszthetik vagy korlátozhatják a járművezetői engedély érvényességét. A 24. cikk (2) bekezdése eljárása szerint a Bizottság olyan iránymutatásokat dolgoz ki, melyek ezen cikk előírásainak összehangolt alkalmazását segítik elő.

*22. cikk***▼M3**

(1) A 2006/22/EK irányelv 8. cikkében meghatározott követelményekkel összhangban a tagállamok e rendelet következetes alkalmazásának és hatékony végrehajtásának elősegítése érdekében egymással szorosan együttműködnek, és egymás számára haladéktalanul biztosítják a kölcsönös segítségnyújtást.

▼B

(2) A tagállamok illetékes hatóságai rendszeresen kicserélik egymással az összes rendelkezésre álló információt az alábbiakról:

- a) a II. fejezetben megadott szabályoknak a területükön lakóhellyel nem rendelkezők általi megsértése, és az ezekkel kapcsolatosan elrendelt szankciók;
- b) a tagállamok által a területükön lakóhellyel rendelkező személyek más tagállamban elkövetett ilyen jellegű szabálysértései esetén elrendelt szankciók;

▼M3

c) más olyan specifikus információk – például a vállalkozás kockázati besorolása –, amelyek következményekkel járhatnak az e rendeletnek való megfelelésre.

▼B

(3) A tagállamok rendszeresen információt küldenek a Bizottság számára e rendelet előírásainak az adott országban érvényes értelmezésével és alkalmazásával kapcsolatosan, aminek köszönhetően ez az információ elektronikus úton elérhetővé válik a többi tagállam számára is.

▼M3

(3a) Az e rendelet keretében történő információcsere céljára a tagállamok a 2006/22/EK irányelv 7. cikkének megfelelően a közösen belüli kapcsolattartásra kijelölt szervezetek igénybe.

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

▼B

(4) A Bizottság a 24. cikk (1) bekezdésében említett bizottság segítségével támogatja a tagállamok közötti párbeszédet a rendelet tagállami értelmezéséről és alkalmazásáról.

23. cikk

A Közösség tárgyalásokat kezdeményez harmadik országokkal, amennyiben ez a rendelet végrehajtása érdekében szükséges.

▼M3*23a. cikk*

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 8a. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2020. augusztus 20-tól kezdődő hatállyal.

A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

▼ M3

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8a. 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 felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban⁽¹⁾ foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 8a. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

▼ B*24. cikk*

(1) A Bizottságot a 3821/85/EGK rendelet 18. cikke (1) bekezdése alapján felállított bizottság segíti.

▼ M3

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²⁾ 4. cikkét kell alkalmazni.

(2a) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

▼ B

(3) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

25. cikk

(1) Egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság:

- a) megvizsgálja az olyan eseteket, amikor a rendelet bármely előírásának alkalmazása és végrehajtása terén különbségek tapasztalhatók, különösen a vezetési idők, a szünetek és a pihenőidők terén;
- b) tisztzza az ezen rendelet előírásaival kapcsolatos nézeteltéréseket, tekintettel a közös megközelítés elősegítésére.

▼ M3

(2) Az (1) bekezdés b) pontjában említett esetekben a Bizottság a közös megközelítéseket meghatározó végrehajtási jogi aktusokat fogad el.

⁽¹⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

⁽²⁾ 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.).

▼M3

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2a) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

▼B

VI. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

26. cikk

A 3821/85/EGK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„2. cikk

E rendelet céljából a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, valamint a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, szóló 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 4. cikkében szereplő fogalommeghatározások alkalmazandók.

(*) HL L 102, 2006.4.11., 1 o.”

2. A 3. cikk (1), (2), és (3) bekezdése a következőképpen módosul:

„(1) Menetíró berendezést kell beszerezni és használni a tagállamokban nyilvántartott olyan járművekbe, melyeket közúti áru- vagy személyszállításra alkalmaznak, kivéve a 561/2006/EK rendelet 3. cikkében említett járműveket. A 561/2006/EK rendelet 16. cikke (1) bekezdésében említett, és azon járműveknek, melyek mentességet kaptak a 3820/85/EGK rendelet alkalmazási hatálya alól, de nem mentesülnek a 561/2006 rendelet előírásai alól, 2007. december 31-ig meg kell felelniük e rendeletnek.

(2) A tagállamok mentesíthetik a 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) és (3) bekezdésében említett járműveket e rendelet alkalmazása alól.

(3) A tagállamok a Bizottság általi felhatalmazást követően mentesíthetik a 561/2006/EK rendelet 14. cikkében meghatározott szállítási célokra használt járműveket e rendelet hatálya alól.”

3. A 14. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:

„(2) A vállalkozás a 15. cikk (1) bekezdésének megfelelően köteles időrendi sorrendben és olvasható formában, használatukat követően legalább egy évig megőrizni az adatrögzítő lapokat és amennyiben készültek, a kinyomatokat is, és ezekről másolatokat kell adnia az érintett járművezetőknek azok kérésére. A vállalkozás a járművezetői kártyákról letöltött adatokból is másolatokat, illetve nyomtatott példányt ad az érintett járművezetőknek azok kérésére. Az adatrögzítő lapokat, kinyomatokat és a letöltött adatokat be kell mutatni vagy át kell adni az arra jogosult ellenőrzést végző személy kérésére.”

▼B

4. A 15. cikk a következőképpen módosul

— Az (1) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Ha egy járművezetői kártya megsérült, hibásan működik vagy nincs a járművezető birtokában, a járművezető:

a) az út megkezdése előtt kinyomtatja a járművezető által 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 (3) bekezdés b), c) és d) pontjaiban említett időtartamok;

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.”

— A (2) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:


„Ha a gépjármű elhagyásának következtében a járművezető nem tudja használni a járműbe szerelt berendezést, a (3) bekezdés b), c) és d) pontjaiban 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 beszenyvezése nélkül; vagy

b) ha a járművet az IB. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel látták el, be kell írni a járművezetői kártyára a menetíró készülék kézi adatbeviteli eszközeivel.

Ha egynél több járművezető van az IB. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járművön, minden egyes járművezetőnek biztosítani kell, hogy járművezetői kártyája a menetíró megfelelő nyílásába legyen beillesztve.”

— a (3) bekezdés b) és c) pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„b) »egyéb munka«: a vezetésen kívüli más tevékenység, a közúti szállításban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv(*) 3. cikkének a) pontja szerinti meghatározás szerint, valamint bármely olyan munka, amit ugyanannak vagy más munkaadónak végeznek a szállítási szektoron belül vagy azon kívül, és ... jellel kell rögzíteni .

▼B

- c) »készenléti idő«: a Tanács 2002/15/EK irányelv 3. cikke
 b) pontja szerinti meghatározásnak megfelelően, ... jellel
 kell rögzíteni .

(*) HL L 80., 2002.3.23., 35. o.”

— A (4) bekezdés hatályát veszti.

— A (7) bekezdés helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) a) Ha a járművezető menetíró készülékkel felszerelt járművet vezet az I. mellékletnek megfelelően, a járművezetőnek az ellenőrzést végző hatósági személy kérésére a következőket be kell tudnia mutatni:

- i. az adott héten és az azt megelőző 15 napon a járművezető által használt adatrögzítő lapok;
- ii. járművezetői kártya, ha van ilyen a birtokában, és
- iii. bármely kézi feljegyzést és kinyomatot, amelyet az adott héten és az azt megelőző 15 napon készítettek e rendelet és a 561/2006/EK rendeletnek megfelelően.

2008. január 1. után azonban az i. és iii. pontokban megadott időszakok az adott napot és az azt megelőző 28 napot fedik.

b) Ha a járművezető az IB. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezet, a járművezetőnek be kell tudnia mutatni az ellenőrzést végző személy kérésére a következőket:

- i. a nevére szóló járművezetői kártyáját;
- ii. bármely kézi feljegyzést és kinyomatot, melyet az adott héten és az azt megelőző 15 napon készítettek ezen rendeletnek és a 561/2006/EK rendeletnek megfelelően, és
- iii. az adatrögzítő lapokat az előző albekezdésben megadott olyan időszakokra vonatkozóan, melyek során az I. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezetett.

2008. január 1. után azonban az ii. pontban megadott időszakok az adott napot és az azt megelőző 28 napot fedik.

c) Az arra felhatalmazott ellenőrzést végző személy az adatrögzítő lapok, az adatrögzítő berendezés vagy a járművezetői kártya által rögzített, kijelzett vagy kinyomatott adatok elemzésével ellenőrizheti a 561/2006/EK rendeletnek való megfelelést, illetve ha ezek nem állnak rendelkezésre, bármely más olyan dokumentum ellenőrzésével, mely egy előírás be nem tartását bizonyítja, mint például a 16. cikk (2) és (3) bekezdésében megadottak.”

▼B*27. cikk*

A 2135/98/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (1) bekezdésének a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. a) A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, valamint a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, szóló ...-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) kihirdetését követő huszadik naptól kezdődően az először forgalomba helyezett járműveket a 3821/85/EGK rendelet IB. melléklete követelményeinek megfelelő adatrögzítő berendezéssel kell felszerelni.

(*) HL L 102, 2006.4.11., 1 o.”

2. A 2. cikk (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A tagállamoknak meg kell tenniük a megfelelő lépéseket annak biztosítására, hogy képesek legyenek járművezetői kártyákat kiadni legkésőbb a 561/2006/EK rendelet kihirdetését követő huszadik napon.”

28. cikk

A 3820/85/EGK rendelet hatályát veszti, és helyébe jelen rendelet lép.

Mindazonáltal a 3820/85/EGK rendelet 5. cikke (1), (2) és (4) bekezdése továbbra is hatályban marad a 2003/59/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdésében meghatározott időpontokig.

29. cikk

Ez a rendelet 2007. április 11-én lép hatályba, a 10. cikk (5) bekezdése, a 26. cikk (3) és (4) bekezdése és a 27. cikk kivételével, melyek 2006. május 1-jén lépnek hatályba.

E rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.