



Tartalom

III Előkészítő jogi aktusok

TANÁCS

2020/C 151/01

A Tanács (EU) 5/2020 álláspontja első olvasatban az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása céljából

A Tanács által 2020. április 7-én elfogadott szöveg 1

2020/C 151/02

A Tanács indokolása: A Tanács (EU) 5/2020 álláspontja első olvasatban az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása céljából 17

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

A TANÁCS (EU) 5/2020 ÁLLÁSPONTJA ELSŐ OLVASATBAN

az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása céljából

A Tanács által 2020. április 7-én elfogadott szöveg

(2020/C 151/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a biztonságos, hatékony és szociálisan felelős közúti szállítási ágazat megteremtése szempontjából, annak érdekében, hogy biztosítva legyen a megkülönböztetés tilalma, és hogy az ágazat vonzza a szakképzett munkaerőt. E folyamat elősegítése érdekében elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, arányosak, a célnak megfelelők, könnyen alkalmazhatók és végrehajthatók legyenek, valamint az Unió egészében hatékony és következetes módon végrehajtásra kerüljenek.
- (2) A közúti szállításra vonatkozó hatályos uniós szociális szabályok és különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ végrehajtásának hatékonyságát és eredményességét értékelve az említett jogi keret végrehajtásakor bizonyos hiányosságokat határoztak meg. A heti pihenőidőre, a pihenőhelyekre, a több fős személyzet tagjait megillető szünetekre vonatkozó nem egyértelmű szabályok, valamint a járművezetők hazatérésére vonatkozó szabályok hiánya eltérő értelmezésekhez és végrehajtásigyakorlatokhoz vezet a tagállamokban. A közel-múltban számos tagállam egyoldalú intézkedéseket vezetett be, tovább növelve ezzel a jogbizonytalanságot, valamint a járművezetőkkel és a fuvarozókkal szembeni egyenlőtlen bánásmódot. A maximális napi és heti vezetési idők ugyanakkor hatékonyan hozzájárulnak a járművezetők szociális körülményeinek és általában véve a közúti közlekedésbiztonságnak a javításához. Lankadatlan erőfeszítésekre van szükség a megfelelés biztosítása érdekében.

⁽¹⁾ HL C 197., 2018.6.8., 45. o..

⁽²⁾ HL C 176., 2018.5.23., 57. o..

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2019. április 4-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2020. április 7-i állásponjtja első olvasatban. Az Európai Parlament ...-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

- (3) A közúti közlekedésbiztonság előmozdítása érdekében fontos arra ösztönözni a szállítási vállalkozásokat, hogy olyan biztonsági kultúrát alakítsanak ki, amelyet minden szinten tiszteletben tartanak. Különösen a vezetésre és a pihenésre vonatkozó szabályok megsértésének vagy a közúti közlekedésbiztonság veszélyeztetésének elkerülése érdekében nem szabad megengedni, hogy a teljesítményalapú díjazást az utasoknak a célállomásra történő eljuttatásához vagy az áruk kiszállításához szükséges időhöz kössék.
- (4) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése megerősítette, hogy az uniós szociális szabályok következtelen és nem hatékony végrehajtása elsősorban a nem egyértelmű szabályokra, az ellenőrzési eszközök nem hatékony és egyenlőtlen használatára, valamint a tagállamok közötti elégtelen közigazgatási együttműködésre vezethető vissza.
- (5) Az egyértelműség és a következetesség javítása érdekében meg kell határozni a járművek nem kereskedelmi célú használatának az 561/2006/EK rendelet hatálya alóli mentességét.
- (6) Az egyértelmű, megfelelő, arányos és egységes módon végrehajtott szabályok elengedhetetlenek továbbá a járművezetők munkakörülményeinek javítására vonatkozó szakpolitikai célok elérése és különösen a fuvarozók közötti torzításmentes és tisztességes verseny biztosítása, valamint az összes úthasználó közúti közlekedésbiztonságának elősegítése érdekében.
- (7) A szünetekre vonatkozó jelenlegi követelmények a több fős személyzet tagjaiként dolgozó járművezetők esetében nem bizonyultak megfelelőnek és nem kivitelezhetőek. Ezért a szünetek rögzítésére vonatkozó követelményeket célszerű hozzáigazítani a több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezetők által végzett szállítási műveletek sajátosságaihoz, anélkül, hogy ezzel veszélybe kerülne a járművezetők és a közúti közlekedés biztonsága.
- (8) A nemzetközi távolsági áruszállítást végző járművezetők hosszú időszakokat töltenek az otthonuktól távol. A rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó jelenlegi követelmények feleslegesen meghosszabbíthatják ezeket az időszakokat. Ezért kívánatos a rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó rendelkezések oly módon történő kiigazítása, amely megkönnyíti a járművezetők számára, hogy a nemzetközi szállítási műveleteket a szabályoknak megfelelően hajtsák végre és a rendszeres heti pihenőidőre otthonukba érjenek, úgy, hogy minden csökkentett heti pihenőidőrt teljes kompenzációban részesüljenek. Tekintettel a személyszállítás és az áruszállítás közötti különbségekre, ez a lehetőség nem alkalmazandó a személyszállítást végző járművezetőkre.
- (9) A járművezetők pihenőidejének ütemezésére vonatkozó rugalmasságnak átláthatónak és kiszámíthatónak kell lennie a járművezető számára, és semmilyen módon nem veszélyeztetheti a közúti közlekedés biztonságát azáltal, hogy fokozza a járművezetők fáradtságát és nem vezethet a munkakörülmények romlásához. Ez a rugalmasság ezért nem változtathatja meg a járművezető munkaidejére vagy a kéthetes maximális vezetési időre vonatkozó jelenlegi szabályokat, és a csökkentett pihenőidő kompenzációjára vonatkozó szigorúbb szabályok hatálya alá kell, hogy tartozzon.
- (10) Annak biztosítása érdekében, hogy e rugalmassággal ne lehessen visszaélni, alapvető fontosságú hatályának egyértelmű meghatározása, és megfelelő ellenőrzés előírása. A hatályt ezért azokra a járművezetőkre kell korlátozni, akik a referencia-időszakban a csökkentett heti pihenőidőt a vállalkozás tagállamán kívül és a járművezető tartózkodási helyének országán kívül. Ez ellenőrizhető a menetíró készülék által rögzített adatoknak a közúti és a szállítási vállalkozás telephelyén történő lekérdezésével, mivel ezek az adatok tartalmazzák a pihenőidő kezdetének és végének helyét, valamint az egyes járművezetőkre vonatkozó információkat.
- (11) Az eredményes végrehajtásbiztosítása érdekében alapvető fontosságú, hogy az illetékes hatóságok a közúti ellenőrzések végzése során meg tudják állapítani, hogy a vezetési és a pihenőidőt megfelelően betartották-e az ellenőrzés napján és az azt megelőző 56 napon.
- (12) A gyors technológiai fejlődés a vezetési rendszerek fokozatos automatizálását eredményezi, amely kevésbé, vagy egyáltalán nem igényli a járművezető vezetésbe történő bevonását. E változások kezelése érdekében szükség lehet a hatályos jogszabályok – többek között a vezetési és a pihenőidőre vonatkozó szabályok – kiigazítására a közúti közlekedésbiztonság, az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és a munkakörülmények javítása érdekében, lehetővé téve egyúttal azt, hogy az Unió úttörő szerepet töltsön be új innovatív technológiák és gyakorlatok terén. Ezért a Bizottságnak jelentést kell benyújtania az önműködő vezetési rendszerek tagállamokban való használatának, így többek között az önvezetési technológiák előnyeinek értékeléséről.

- (13) A társadalmi haladás előmozdítása érdekében célszerű meghatározni, hogy hol lehet eltölteni a heti pihenőidőt, ezáltal gondoskodva arról, hogy a járművezetők megfelelő pihenési feltételeket élvezzenek. A szálláshely színvonala különösen fontos a rendszeres heti pihenőidő során, amelyet a járművezetőnek a vezetőfülkén kívül, a szállítási vállalkozásnak mint munkáltatónak a költségére igénybe vett megfelelő szálláshelyen kell töltenie. A járművezetők jó munkakörülményeinek és biztonságának garantálása érdekében célszerű egyértelművé tenni azt a követelményt, hogy ha a járművezetők otthonuktól távol töltik a rendszeres heti pihenőidejüket, színvonalas és genderbarát szálláshelyet kell biztosítani számukra.
- (14) Elő kell írni továbbá azt, hogy a szállítási vállalkozások oly módon szervezzék a járművezetők munkáját, hogy az otthonról távol töltött időszakok ne legyenek túlságosan hosszúak, és a járművezetők a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként hosszabb pihenőidőben részesülhessenek. A hazatérés megszervezése során lehetővé kell tenni a járművezető részére, hogy a szállítási vállalkozásnak a székhelye szerinti tagállamban található valamelyik működési központjába vagy a tartózkodási helyére térjen vissza, és a járművezetők szabadon eldönthetik, hogy hol töltik a pihenőidejüket. Annak igazolása érdekében, hogy a szállítási vállalkozás teljesíti a rendszeres hazatérés megszervezésével kapcsolatos kötelezettségeit, a szállítási vállalkozásnak képesnek kell lennie a menetíró készülék által rögzített adatok, a járművezetői munkalapok vagy az egyéb dokumentumok felhasználására. Ezeknek a bizonyítékoknak rendelkezésre kell állniuk a szállítási vállalkozás telephelyén, hogy azokat az ellenőrző hatóságok kérésére be lehessen mutatni.
- (15) Miközben a rendszeres heti pihenőidő és a hosszabb pihenőidők nem tölthetők a járműben vagy egy parkolóban, hanem csak egy megfelelő szálláshelyen, amely a parkoló mellett is elhelyezkedhet, rendkívül fontos, hogy a járművezetők olyan biztonságos és védett parkolót tudjanak találni, amely megfelelő szintű biztonságot kínál és megfelelő létesítményekkel rendelkezik. A Bizottság már megvizsgálta, hogy miként lehetne ösztönözni színvonalas parkolók kialakítását, ideértve a szükséges minimumkövetelményeket is. Ezért a Bizottságnak biztonságos és védett parkolókra vonatkozó előírásokat kell kidolgoznia. Ezeknek az előírásoknak hozzá kell járulniuk a színvonalas parkolók kialakításának előmozdításához. Az előírások felülvizsgálhatók az alternatív üzemanyagokhoz való jobb hozzáférés biztosítása érdekében, az ezen üzemanyagokkal kapcsolatos infrastruktúra fejlesztésére irányuló szakpolitikákkal összhangban. Fontos továbbá, hogy a parkolók jég- és hómentesek maradjanak.
- (16) A biztonságos és védett parkolóknak az uniós előírásoknak megfelelően tanúsítandó ellenőrzési eljárások hatálya alá kell tartozniuk. Ezen ellenőrzési eljárások azt is biztosítják, hogy a parkolók folyamatosan megfeleljenek ezeknek az előírásoknak. A Bizottságot ezért meg kell bízni a biztonságos és védett uniós parkolók kialakítására vonatkozó tanúsítási eljárás kidolgozásával.
- (17) A közúti közlekedésbiztonság és a végrehajtás érdeke megkívánja, hogy minden járművezető maradéktalanul tisztában legyen a vezetési és a pihenőidőkre vonatkozó szabályokkal, valamint a fáradtságból fakadó veszélyekkel. E tekintetben fontos, hogy könnyen hozzáférhető információk álljanak rendelkezésre a pihenőhelyekről. Ezért a Bizottságnak egy felhasználóbarát honlapon tájékoztatást kell nyújtania a biztonságos és védett parkolókról. Ezeket az információkat naprakészen kell tartani.
- (18) A parkolók folyamatos biztonságának és védelmének biztosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a biztonságos és védett parkolók szolgáltatási szintjére vonatkozó előírások kidolgozására, valamint a parkolók biztonságának és védelmének tanúsítására szolgáló eljárások megállapítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak⁽⁵⁾ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (19) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽⁶⁾ létrehozott felülvizsgált TEN-T-iránymutatások az autópályákon egymástól körülbelül 100 km-es távolságra fekvő parkolók kialakítását irányozzák elő annak érdekében, hogy a kereskedelmi úthasználók számára megfelelő biztonsági és védelmi szintű parkolóhelyek álljanak rendelkezésre. A megfelelő parkolási infrastruktúra kiépítésének felgyorsítása és előmozdítása érdekében fontos, hogy elegendő uniós társfinanszírozási lehetőség álljon rendelkezésre az ilyen pénzügyi támogatás feltételeit meghatározó jelenlegi és jövőbeli uniós jogi aktusokkal összhangban.

⁽⁵⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

⁽⁶⁾ 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.).

- (20) Az Unión belüli számos közúti szállítási művelet esetében az út megtétele részben komppal vagy vasúton történik. Az ilyen műveletek tekintetében ezért egyértelmű, megfelelő rendelkezésekre van szükség a pihenőidőre és a szünetekre vonatkozóan.
- (21) A járművezetők esetenként kerülnek olyan előre nem látható helyzetbe, amely miatt képtelenek az uniós szabályok megsértése nélkül eljutni a heti pihenőidejük megtartásának kívánt helyszínére. Ezért kívánatos a járművezetők számára megkönnyíteni az ilyen helyzetek kezelését, lehetővé téve számukra azt, hogy eljuthassanak a heti pihenőidejük helyszínére. Az ilyen kivételes helyzetek olyan váratlanul jelentkező, elkerülhetetlen és előre nem látható helyzetek, amikor egy rövid időre váratlanul lehetetlenné válik teljes egészében alkalmazni e rendelet rendelkezéseit. Ezért az ilyen helyzetekre nem lehet szisztematikusan hivatkozni az e rendeletnek való megfelelés elkerülése céljából. A megfelelő végrehajtás biztosítása érdekében a járművezetőnek dokumentálnia kell az olyan kivételes helyzeteket, amelyek az említett rendelkezéseknek való megfelelés elmulasztását igazolhatják. Emellett egy védelmi rendelkezéssel kell gondoskodni arról, hogy a járművezető vezetési ideje ne nyúljon túl hosszúra.
- (22) Az eltérő végrehajtási gyakorlatok visszaszorítása és megelőzése, valamint a határokon átnyúló végrehajtás hatékonyságának és eredményességének további fokozása érdekében elengedhetetlen a tagállamok közötti rendszeres közígazgatási együttműködésre vonatkozó egyértelmű szabályok megállapítása.
- (23) A tagállamoknak minden szükséges intézkedést meg kell tenniük annak biztosítása érdekében, hogy az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet ⁽⁷⁾ érintő jogsértések esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó nemzeti szabályok végrehajtása hatékony, arányos és visszatartó erejű legyen. Fontos biztosítani, hogy a szakemberek könnyen hozzáférhessenek az egyes tagállamokban alkalmazott szankciókra vonatkozó információkhoz. Az (EU) 2019/1149 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽⁸⁾ létrehozott Európai Munkaügyi Hatóság elő tudná mozdítani e hozzáférést azáltal, hogy elérhetővé teszi az információkat az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽⁹⁾ létrehozott, az Unió valamennyi hivatalos nyelvére elérhető uniós és nemzeti szintű információforrásokhoz és szolgáltatásokhoz való hozzáférést lehetővé tevő egységes portálként működő egységes uniós szintű honlapon.
- (24) Az 561/2006/EK rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni annak érdekében, hogy egyértelművé tegye az említett rendelet rendelkezéseit, továbbá hogy alkalmazásukra és végrehajtásukra vonatkozóan közös megközelítéseket dolgozzon ki. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek ⁽¹⁰⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (25) A 165/2014/EU rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni, a jármű határátlépéseivel és tevékenységeivel kapcsolatos adatok rögzítésére és tárolására vonatkozó kötelezettség egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezések és az adatkövetelményekre és funkciókra, továbbá a menetíró készülékek beépítésére vonatkozó szabályok egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezések meghatározása érdekében. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.
- (26) A szociális szabályok költséghatékonyabb végrehajtása érdekében teljes mértékben ki kell használni a jelenlegi és intelligens menetíró rendszerekben rejlő lehetőségeket, az intelligens menetíró készülékeket pedig kötelezővé kell tenni a bizonyos súlyt meghaladó, és bér munkában vagy díjazás ellenében nemzetközi szállításban részt vevő könnyű haszongépjárművek esetében is. Ezért fejleszteni kell a menetíró készülékek funkcióit, hogy pontosabb helymeghatározást tegyenek lehetővé.

⁽⁷⁾ 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.).

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1149 rendelete (2019. június 20.) az Európai Munkaügyi Hatóság létrehozásáról, a 883/2004/EK, a 492/2011/EU és az (EU) 2016/589 rendelet módosításáról, valamint az (EU) 2016/344 határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 186., 2019.7.11., 21. o.).

⁽⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1724 rendelete (2018. október 2.) az információkhoz, eljárásokhoz, valamint segítségnyújtó és problémamegoldó szolgáltatásokhoz hozzáférést biztosító egységes digitális kapu létrehozásáról, továbbá az 1024/2012/EU rendelet (HL L 295., 2018.11.21., 1. o.).

⁽¹⁰⁾ 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.).

- (27) A szociális szabályok végrehajtásának költséghatékonysága, az új technológiák gyors kifejlesztése, az uniós gazdaság digitalizációja és a nemzetközi közúti szállítási vállalkozások számára biztosítandó egyenlő versenyfeltételek szükségessége okán le kell rövidíteni az intelligens menetíró készülékeknek a nyilvántartásba vett járművekbe történő beszereléséhez szükséges átmeneti időszakot. Az intelligens menetíró készülékek hozzá fognak járulni az ellenőrzések egyszerűsítéséhez, és így megkönnyítik a nemzeti hatóságok munkáját.
- (28) Annak biztosítása érdekében, hogy a járművezetők, a fuvarozók és az ellenőrző hatóságok a lehető leghamarabb élvezhessék az intelligens menetíró készülékek nyújtotta előnyöket, így például a határátlépések automatikus rögzítését, a meglévő járműflottákat a részletes műszaki előírások hatálybalépését követően megfelelő időn belül fel kell szerelni ilyen készülékekkel. Ezen időtartam elegendő időt fog biztosítani a felkészüléshez.
- (29) Azokban a járművekben, amelyekben nincs intelligens menetíró készülék, a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen rögzíteni kell a tagállam határán való átlépést a menetíró készülékben.
- (30) A járművezetők munkájának fontos részét képezi a tevékenységeknek a menetíró készülékben történő rögzítése. Ezért alapvető fontosságú, hogy a járművezetők megfelelő képzésben részesüljenek a piaci forgalomba kerülő menetíró készülékek új jellemzőinek használatáról. A képzéssel kapcsolatos költségeket a szállítási vállalkozásoknak – mint munkáltatóknak – kell viselniük.
- (31) A vonatkozó uniós jognak a közúti szállítási ágazatban való megfelelését ellenőrző tisztviselők kihívásokkal néznek szembe a használt menetíró készülékek sokfélesége és a gyorsan fejlődő, kifinomult manipulációs technikák miatt. Ez különösen igaz közúti ellenőrzések esetén. Ezért alapvető fontosságú, hogy az ellenőrző tisztviselők megfelelő képzésben részesüljenek annak biztosítása érdekében, hogy teljes mértékben tisztában legyenek a legfrissebb technológiai fejleményekkel és manipulációs technikákkal.
- (32) A szállítási vállalkozásokra és az ellenőrző hatóságokra háruló terhek csökkentése érdekében lehetővé kell tenni, hogy ha egy ellenőrző tisztviselő ellenőrzés céljából eltávolítja a menetíró készülék plombáját, bizonyos, kellően dokumentált körülmények között újraplombálhassa a készüléket.
- (33) Figyelembe véve a folyamatos technológiai fejlődést, a Bizottság tanulmányozza olyan új műszaki megoldások kifejlesztésének lehetőségét, amelyek ugyanolyan előnyöket és biztonságot kínálnak, mint az intelligens menetíró készülék által biztosított megoldások, ugyanolyan vagy alacsonyabb járulékos költségek mellett.
- (34) Fontos, hogy a harmadik országokban székhellyel rendelkező szállítási vállalkozásokra az Unió területén végzett közúti szállítási műveletek során az uniós szabályokkal egyenértékű szabályok vonatkozzanak. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia ennek az elvnek az uniós szinten történő alkalmazását és a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (AETR megállapodás) összefüggésében megtárgyalandó megfelelő megoldásokat kell javasolnia.
- (35) Az áruszállítás eltér a személyszállítástól. Ezért a Bizottságnak fel kell mérnie, hogy javasolni kell-e megfelelőbb szabályokat a személyszállításra vonatkozóan, különösen 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹¹⁾ 2. cikkének 4. pontjában meghatározott különjáratok tekintetében.
- (36) mivel e rendelet céljait, nevezetesen a járművezetők Unión belüli közúti közlekedésbiztonságának és munkafeltételeinek a vezetési időre, szünetekre és pihenőidőre vonatkozó, közúti szállítás során alkalmazandó szabályok harmonizációjának segítségével történő javítását, valamint a menetíró készülék használatára és használatának végrehajtására vonatkozó szabályok harmonizációját a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban jellegük miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubsidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően e rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (37) Az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

⁽¹¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (1) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„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”

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) az aa) pont helyébe a következő szöveg lép:

„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) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„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;”.

3. A 4. cikk a következő ponttal egészül ki:

„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.”;

4. A 6. cikk (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(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 (*) 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.

(*) 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/EKG 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.).”

5. A 7. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„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.”

6. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(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.

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.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(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.”;

c) a (8) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

A járművön kívüli szálláshellyel kapcsolatos költségeket a munkáltatónak kell fedeznie.”;

d) a 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(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 kompenzációjaként 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.”;

e) a 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(9a) A Bizottság legkésőbb ... [két évvel e módosító rendelet hatálybalépését követően]-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.”.

7. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„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,
- segélyhívási lehetőségek (kapcsolattartó pontok és eljárások),
- genderbarát tisztálkodási helyiségek,
- ételmszer- 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, feltüntetheti, hogy az uniós szabványok és eljárások szerinti tanúsítvánnyal rendelkezik.

Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 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.

(*) 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.).”

8. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(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.”;

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(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, illetve szünetnek, hacsak nincs a járművezető kompon vagy vonaton, és nem áll a rendelkezésére hálókabin, háló-vagy fekvőhely.”.

9. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„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 kísérnie.”

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

„(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.”

11. A 12. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„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.

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 tartózkodási helyét, hogy ott heti pihenőidőt vegyen ki.

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.”

12. A 13. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az e) pont helyébe a következő szöveg lép:

„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) a bekezdés a következő pontokkal egészül ki:

„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.”.

13. A 14. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(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.”

14. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„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, illetve pihenőidők tekintetében. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ilyen járművezetőkre alkalmazandó releváns nemzeti szabályozásról.”

15. A 16. cikk (3) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) legalább az ellenőrzés napját és az azt megelőző 56 napot felölelő időszakra vonatkozóan tartalmazza a (2) bekezdésben meghatározott összes adatot; ezeket az adatokat egy hónapot meg nem haladó rendszeres időközönként frissíteni kell;”

16. A 19. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(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 (*) 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.

(*) 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.)”

17. A 22. cikk a következőképpen módosul:

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

„(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) a (2) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

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

c) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

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

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

18. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„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 öt éves időtartamra szól ... [e módosító rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/től kezdődő hatállyal.

A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves 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.

(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 (*) 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.

(*) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”

19. A 24. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

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

(*) 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.);

20. A 25. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

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

2. cikk

A 165/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (1) bekezdése első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ez a rendelet meghatározza a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek kialakítására, beépítésére, használatára, tesztelésére és ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségeket és követelményeket az 561/2006/EK rendeletnek, az 1071/2009/EK (*), az 1072/2009/EK (**) és az 1073/2009/EK (***) európai parlamenti és tanácsi rendeletnek, a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (****) és a 92/6/EGK (****) és a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek (*****), valamint – a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetése tekintetében – a 96/71/EK (*****) és a 2014/67/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (*****), valamint az (EU) 2020/... európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (*****)^(†) való megfelelés ellenőrzése céljából.

-
- (*) Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) 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.).
- (**) Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).
- (***) Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).
- (****) Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).
- (*****) A Tanács 92/6/EGK irányelve (1992. február 10.) a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).
- (*****) A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).
- (*****) Az Európai Parlament és a Tanács 96/71/EK irányelve (1996. december 16.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről (HL L 18., 1997.1.21., 1. o.).
- (*****) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/67/EU irányelve (2014. május 15.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv érvényesítéséről és a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) (HL L 159., 2014.5.28., 11. o.).
- (*****) Az európai parlamenti és a Tanács (EU) 2020/... irányelve (...) a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 1024/2012/EU rendelet módosításáról (HL L ..., ..., ... o.).”

2. A 3. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Legkésőbb három évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépése évének végét követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett következő jármű-kategóriákat fel kell szerelni az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel:

- a) analóg menetíró készülékkel felszerelt járművek;
- b) a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2011. szeptember 30-ig alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek;
- c) a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2011. október 1-től alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek; és
- d) a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2012. október 1-től alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek.

(†) Az ST 5112/20 számú dokumentumban található irányelv száma.

(4a) Legkésőbb négy évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépése évének végét követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett, az (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet (*) I.C. mellékletében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel felszerelt járműveket fel kell szerelni az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel.

(*) A Bizottság (EU) 2016/799 végrehajtási rendelete (2016. március 18.) a menetíró készülékek és alkatrészeik kialakítására, tesztelésére, beépítésére, működtetésére és javítására vonatkozó követelményeket meghatározó 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 139., 2016.5.26., 1. o.)”

3. A 4. cikk (2) bekezdése a negyedik franciabekezdést követően a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„— elegendő memóriával kell rendelkeznie az e rendelet szerint előírt valamennyi adat tárolásához,”

4. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

Adatvédelem

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a személyes adatok e rendelettel összefüggésben történő kezelése kizárólag az e rendeletnek és az 561/2006/EK, az 1071/2009/EK, az 1072/2009/EK és az 1073/2009/EK rendeletnek, a 2002/15/EK, a 92/6/EGK és a 92/106/EGK irányelvnek, valamint – a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetése tekintetében – a 96/71/EK, a 2014/67/EU és az (EU) 2020/... irányelvnek ⁽¹⁾ való megfelelés ellenőrzése céljából történjen.

(2) A tagállamok gondoskodnak különösen a személyes adatok védelméről a tekintetben, hogy azokat kizárólag az (1) bekezdésben említett uniós jogi aktusokhoz szorosan kapcsolódó célokra és az alábbiak vonatkozásában lehessen felhasználni:

- a) globális navigációs műholdrendszer (GNSS) használata helymeghatározási adatok rögzítésére a 8. cikkben említett módon;
- b) távoli kommunikáció használata ellenőrzés céljából a 9. cikkben említett módon, interfésszel rendelkező menetíró készülék használata a 10. cikkben említett módon, a járművezetői kártyára vonatkozó információk elektronikus cseréje a 31. cikkben említett módon, különös tekintettel az ilyen adatok harmadik országokkal való, határokon átnyúló cseréjére; valamint
- c) a szállítási vállalkozások általi nyilvántartás a 33. cikkben említett módon.

(3) A digitális menetíró készüléket úgy kell kialakítani, hogy biztosított legyen a magánélet tiszteletben tartása. Kizárólag az (1) bekezdésben említett célokból szükséges adatok kezelhetők.

(4) A járművek tulajdonosainak, a szállítási vállalkozásoknak és minden más érintett szervezetnek adott esetben meg kell felelniük a személyes adatok védelmére vonatkozó releváns rendelkezéseknek.”

5. A 8. cikk (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A vonatkozó jogszabályoknak való megfelelés ellenőrzésének megkönnyítése érdekében a jármű helyzetét automatikusan rögzíteni kell a következő pontokon, vagy az azokhoz legközelebb eső olyan helyen, ahol fogható műholdas jel:

- a napi munkaidő kezdetének helyén,
- minden alkalommal, amikor a jármű átlépi valamely tagállam határát,
- minden alkalommal, amikor a jármű be- vagy kirakodási műveletet végez,
- a halmozott vezetési idő minden harmadik órájában, és
- a napi munkaidő végének helyén.

⁽¹⁾ Az ST 5112/20 számú dokumentumban található irányelv száma.

Az ellenőrző hatóságok által végzett megfelelőség-ellenőrzés megkönnyítése érdekében az intelligens menetíró készüléknek az 561/2006/EK rendeletben előírtak szerint azt is rögzítenie kell, hogy a járművet áru- vagy személyszállításra használják-e;

Az említett célokból az első alkalommal 36 hónappal a 11. cikk első bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően nyilvántartásba vett járműveket fel kell szerelni egy műholdas navigációs rendszeren alapuló helymeghatározási szolgáltatáshoz kapcsolt menetíró készülékkel.

A határátlépésnek és a további tevékenységeknek az első albekezdés második és harmadik franciabekezdésében, valamint a második albekezdésben említett rögzítése azonban – a bizonyos járművek készülékkel való utólagos felszerelésére vonatkozó, a 3. cikk (4) bekezdése szerinti kötelezettség sérelme nélkül – azokra a járművekre alkalmazandó, amelyeket a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követő két év után vettek első alkalommal nyilvántartásba egy tagállamban.”;

6. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Három évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően a tagállamok a megfelelő mértékben ellátják ellenőrző hatóságukat az e cikkben említett adatkommunikáció lehetővé tételéhez szükséges, korai távészlelést biztosító berendezésekkel, figyelembe véve a konkrét végrehajtási követelményeiket és stratégiáikat. Az említett időpontig a tagállamok maguk határozhatnak arról, hogy ellátják-e ellenőrzési hatóságukat ilyen korai távészlelést biztosító berendezéssel”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az (1) bekezdésben említett kommunikáció csak akkor jön létre a menetíró készülékkel, ha az ellenőrző hatóságok berendezései erre irányuló kérést küldenek. Az adatok integritásának, valamint az adatrögzítő és ellenőrző készülékek hitelesítésének érdekében e kommunikációnak biztonságosnak kell lennie. A továbbított adatokhoz csak a 7. cikk (1) bekezdésében említett uniós jogi aktusok és az e rendelet megsértésének ellenőrzésére felhatalmazott ellenőrző hatóságok, valamint a műhelyek férhetnek hozzá, de utóbbiak csak annyiban, amennyiben az a menetíró készülék helyes működésének ellenőrzéséhez szükséges.”;

c) a (4) bekezdés a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„— a maximális vezetési idő túllépése.”.

7. A 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„Azon járművek menetíró készülékeit, amelyeket a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követő két év után vettek első alkalommal nyilvántartásba egy tagállamban, el kell látni az (1) bekezdésben említett interfésszel.”

8. A 11. cikk a következőképpen módosul:

a) az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Annak biztosítása céljából, hogy az intelligens menetíró készülék megfeleljen az e rendeletben meghatározott elveknek és követelményeknek, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja a 8., 9. és 10. cikk egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket, kivéve az olyan rendelkezéseket, amelyek további adatoknak a menetíró készülék általi rögzítését írják elő.

A Bizottság ... [12 hónappal e módosító rendelet hatálybalépését követően]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének második és harmadik franciabekezdésében, illetve a 8. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett, a jármű határátlépéseivel és tevékenységeivel kapcsolatos adatok rögzítésére és tárolására vonatkozó kötelezettség egységes alkalmazására vonatkozó részletes rendelkezéseket.

A Bizottság ... [18 hónappal e módosító rendelet hatálybalépését követően]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az 561/2006/EK rendelet 2. cikke (1) bekezdésének aa) pontjában említett járművek menetíró készülékeinek adatkövetelményeire és -funkcióira – ideértve a 8., 9. és 10. cikkben foglaltakat – valamint a beszerelésükre irányadó szabályok egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

b) a második bekezdés bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„Az első, második és harmadik bekezdésben említett részletes rendelkezések.”.

9. A 22. cikk (5) bekezdése harmadik és negyedik albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Az eltávolított vagy feltört plombát egy engedéllyel rendelkező szerelőnek vagy műhelynek indokolatlan késedelem nélkül, de legfeljebb az eltávolítást vagy feltörést követő hét napon belül pótolnia kell. Amennyiben a plomba eltávolítására vagy feltörésére ellenőrzés céljából került sor, akkor azt az ellenőrző tisztviselő egy plombáló berendezést és egy egyedi speciális jelet alkalmazva indokolatlan késedelem nélkül újraplombálhatja.

Amennyiben az ellenőrző tisztviselő eltávolítja a plombát, az ellenőrzőkártyát be kell helyeznie a menetíró készülékbe az eltávolítás pillanatában, és annak az ellenőrzés befejezéséig behelyezve kell maradnia, akkor is, ha új plombát helyez fel. Az ellenőrző tisztviselőnek írásbeli nyilatkozatban kell rögzítenie legalább a következő adatokat:

- jármű-azonosító szám,
- tisztviselő neve,
- ellenőrző hatóság és tagállam,
- ellenőrzőkártya száma,
- eltávolított plomba száma,
- a plomba eltávolításának dátuma és időpontja,
- az új plomba száma, amennyiben az ellenőrző tisztviselő új plombát helyezett el.

Az új plomba felhelyezése előtt egy engedéllyel rendelkező műhelynek el kell végeznie a menetíró készülék ellenőrzését és kalibrálását, kivéve, ha a plomba eltávolítására vagy feltörésére ellenőrzés céljából került sor, és azt az ellenőrző tisztviselő lecserélte.”.

10. A 26. cikkbe a következő bekezdés kerül beillesztésre:

„(7a) A kibocsátó tagállam illetékes hatósága előírhatja a járművezetők számára, hogy a járművezetői kártyájukat cseréljék le újra, amennyiben ez a vonatkozó műszaki előírásoknak való megfelelés miatt szükséges.”


11. A 34. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) A járművezetőnek – attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszik – minden nap használniuk kell az adatrögzítő lapot vagy a járművezetői kártyát, amikor járművet vezetnek. Az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyát nem szabad eltávolítani a napi munkaidő vége előtt, kivéve, ha az eltávolítás egyébként megengedett vagy a határátlépést követően az ország betűjele beírásához szükséges. Egyetlen adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya sem használható azon az időtartamon túl, amelyre szól.”;

b) az (5) bekezdés b) pontja a következőképpen módosul:

i. a iv. alpont helyébe a következő szöveg lép:

„iv. a  jel alatt: megszakítás, pihenőidő, éves szabadság vagy betegszabadság.”;

ii. a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„v. a »komp/vonat« jel alatt: A  jelen túlmenően: a kompon vagy vonaton töltött pihenőidő az 561/2006/EK rendelet 9. cikkében előírtak szerint.”;

c) a (6) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„f) azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi. A járművezetőnek ezen túlmenően az adott tagállamban való első leállása megkezdésekor be kell írnia annak az országnak a betűjelét, amelybe a tagállami határ átlépését követően belép. Ezt az első leállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.”.

d) a bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A járművezetőnek be kell írnia a digitális menetíró készülékbe azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi.

... [18 hónappal az ST 5112/20 számú dokumentumban található irányelv hatálybalépését követően]-tól/től kezdve a járművezetőnek annak az országnak a betűjelét is be kell írnia, amelybe tagállami határ átlépését követően lép be, mégpedig az adott tagállamban való első leállása megkezdésekor. Ezt az első leállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.

A tagállamok előírhatják, hogy az adott tagállam területén belüli szállításokat végző járművezetők az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is megadjanak, feltéve, hogy az adott tagállam e részletes földrajzi leírásokról még 1998. április 1. előtt értesítette a Bizottságot.

A járművezetőknek nem szükséges megadniuk az első albekezdésben említett információt, ha a menetíró készülék a 8. cikknek megfelelően automatikusan rögzíti a helymeghatározási adatokat.”;

12. A 36. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i) az i. pont helyébe a következő szöveg lép:

„i. az adott napon és az azt megelőző 56 napban használt adatrögzítő lapok.”;

ii) a iii. pont helyébe a következő szöveg lép:

„iii. az adott napon és az azt megelőző 56 napban készített bármely kézi bejegyzés és kinyomtatott lap.”;

b) a (2) bekezdés ii. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„ii. az adott napon és az azt megelőző 56 napban készített bármely kézi bejegyzés és kinyomtatott lap.”.

3. cikk

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

Az 1. cikk (15) bekezdését és a 2. cikk (12) bekezdését 2024. december 31-től kell alkalmazni

Ez a rendelet teljes egészében kötelező, és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

A Tanács indokolása: A Tanács (EU) 5/2020 álláspontja első olvasatban az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása céljából

(2020/C 151/02)

I. BEVEZETÉS

1. Az Európai Bizottság 2017. május 31-én fogadta el az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatát.
2. A Bizottság e javaslatot az I. mobilitási csomag részeként terjesztette elő, amelybe még két jogalkotási javaslat tartozik: az egyik a közúti fuvarozói szakma gyakorlására és a közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésre, a másik pedig a szociális jogszabályok végrehajtásáról szóló rendelkezésekre és a járművezetők kiküldetésére vonatkozik. A három javaslattal kapcsolatos jogalkotási eljárások összekapcsolódnak.
3. A Tanács (Közlekedés, Távközlés és Energia) 2018. december 3-án általános megközelítést ⁽¹⁾ fogadott el.
4. Az Európai Parlament 2019. április 4-én elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját.
5. Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság között a javaslattal kapcsolatos megállapodás elérése céljából 2019. októbertől és decembertől között folytak a tárgyalások. A tárgyaló felek 2019. december 11-én megállapodtak egy kompromisszumos szövegről, amelyet 2019. december 20-án az Állandó Képviselők Bizottsága jóváhagyott ⁽²⁾.
6. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2020. január 21-én, a Tanács pedig 2020. február 20-án erősítette meg a politikai megállapodást ⁽³⁾.
7. Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. január 18-i és a Régiók Bizottsága 2018. február 1-jei véleményét.
8. E megállapodásra tekintettel, a jogász-nyelvészi ellenőrzést követően a Tanács a 2020. április 7-i ülésén az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkében meghatározott rendes jogalkotási eljárással összhangban, írásbeli eljárással elfogadta a Tanács első olvasatbeli álláspontját.

II. CÉL

9. A javaslat általános célja a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok harmonizációja a közúti szállítás területén, valamint e szabályoknak a menetíró készülékek használata révén történő érvényesítése annak érdekében, hogy ne torzuljon a verseny, javuljon a közúti közlekedésbiztonság, illetve hogy a járművezetők jó munkakörülmények között dolgozhassanak az Európai Unióban.

III. A TANÁCS ELSŐ OLVASATBAN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONTJÁNAK ELEMZÉSE

A) Általános kérdések

10. Az Európai Parlament és a Tanács a Bizottság javaslata alapján tárgyalásokat folytatott annak érdekében, hogy a Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának szakaszában létrejöjjön a két intézmény közötti megállapodás. A Tanács álláspontja tervezetének szövege teljes mértékben tükrözi a két társjogalkotó között létrejött kompromisszumot.

⁽¹⁾ ST 15084/18.

⁽²⁾ ST 15083/19.

⁽³⁾ ST 5424/20 + ADD 1–4.

B) Legfontosabb szakpolitikai kérdések

11. A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjában foglalt kompromisszum alapvető elemei a következők:

a) A hatály kiterjesztése a könnyű haszongépjárművekre

12. A Bizottság az eredeti javaslatában nem vonta az 561/2006/EK rendelet hatálya alá a könnyű haszongépjárműveket, a Parlament viszont támogatta ezt az elképzelést. A tanácsi szövegben a könnyű haszongépjárművek a rendelet hatálya alá tartoznak, amennyiben a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 2,5 tonnát, és azzal bér munkában vagy díjazás ellenében nemzetközi szállításban vesznek részt (az 561/2006/EK rendelet 2. cikkének a rendelet 3. cikkének ha. pontjával összefüggésben értelmezett (1) bekezdése). Következésképpen a 165/2014/EU rendelet hatálya is ki fog terjedni ezekre a járművekre, és azokat fel kell szerelni intelligens menetíró készülékkel.
13. A Bizottságnak a módosító rendelet hatálybalépésétől számított 18 hónapos (2026. július 1-jéig tartó) átmeneti időszak áll majd a rendelkezésére ahhoz, hogy a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan – végrehajtási jogi aktusok elfogadása útján – meghatározza, hogy a menetíró készülékeknek milyen adatokat kell rögzíteniük, milyen funkciókkal kell rendelkezniük és hogyan kell beszerezni őket; ezáltal az időszak fennmaradó részében legyárthatók a berendezések és azok beszerelhetők a járművekbe.
14. Mindezek alapján a 353/rev., a 368., a 373. és a 375. módosítás – átfogalmazásukat követően – bekerült a Tanács álláspontjába.

b) A heti pihenőidő megszervezése

15. A heti pihenőidőre vonatkozó rendelkezésekről (az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (6) bekezdése) való kompromisszum elérése érdekében a Tanács elfogadta annak a szabálynak a megtartását, mely szerint bármely két, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell két rendszeres heti pihenőidőt, vagy pedig egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás, csökkentett heti pihenőidőt.
16. Mindazonáltal a Tanács – a Bizottság eredeti javaslatának szellemében – ragaszkodott ahhoz, hogy a kompromisszumos szöveg bizonyos fokú rugalmasságot biztosítson a távolsági áruszállítást végző járművezetők számára. Nevezetesen, a nemzetközi árufuvarozást végző járművezetők a székhely szerinti tagállamon kívül két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tarthatnak, feltéve, hogy bármely négy egymást követő héten legalább kettő rendszeres heti pihenőidőt tartanak. Ebben az esetben azt követően, hogy a járművezető két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartott, a következő heti pihenőidőt az e két csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőidőnek kell megelőznie. Az ekképp meghosszabbított pihenőidő alatt a járművezetőt megilleti a „hazatérés” lehetősége (lásd a lenti 19. pontot). Mindezek alapján a Tanács a 379. módosítást alapul vette az álláspontjában, a 381. módosítást viszont nem vette át.
17. Annak biztosítása érdekében, hogy a négyhetes időszakok alatt megtartott pihenőidőket közúti ellenőrzés során is lehessen ellenőrizni, 28 napról 56 napra emeltük azt az időszakot, amely alatt a jármű fedélzetén meg kell őrizni az igazoló adatokat (a 165/2014/EU rendelet 36. cikke, ld. a 365. és a 420–422. módosítást).

c) A vezetőfülkében való alvás tilalma

18. A Tanács álláspontja megegyezik a Bizottság eredeti javaslatával a tekintetben, hogy tiltja a pihenőidő járműben való eltöltését a rendszeres heti pihenőidő alatt, valamint a korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidő alatt (az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (8) bekezdése). A Tanács részben elfogadta a Parlament 382. módosítását, amely a szálláshellyel kapcsolatos követelményeket részletezi. Ezzel összefüggésben a szöveg arról rendelkezik, hogy a járművön kívüli szálláshellyel kapcsolatos költségeket a munkáltatónak kell fedeznie; a Parlament 383. módosítása szintén ezt az álláspontot fejezi ki.

d) A járművezető rendszeres hazatérése

19. A Tanács álláspontja a Bizottság eredeti javaslatára építve – vagyis arra, hogy a szállítási vállalkozásoknak oly módon kell megszervezniük a járművezetők munkáját, hogy azok rendszeresen vissza tudjanak térni az otthonukba egy hosszabb pihenőidő megtartása érdekében (az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (8a) bekezdése) – szigorítja ezt a követelményt az igazolás és az ellenőrzés tekintetében, és pontosabban meghatározza azt a helyet, ahová a járművezető hazatérhet. Konkrétabban, a tanácsi szöveg azt írja elő, hogy a járművezető a munkáltatónak a székhelye szerinti tagállamban található működési központjába térjen vissza, amely a járművezető szokásos állomáshelye és ahol a járművezető heti pihenőideje kezdetét veszi, vagy pedig a járművezető tartózkodási helyére, azzal a kikötéssel, hogy a járművezető maga dönthet a pihenőidő eltöltésének helyéről, viszont a munkáltató felel a rendszeres hazatérés lehetőségének szavatolásáról. A Parlament 385. módosításával

összhangban a járművezetőknek alapesetben négyhetente kell hazatérniük. A Tanács az egyszerűség jegyében, illetve a járművezetők és a munkáltatóik közötti egyenlőtlen alkupozíció okán nem fogadta el a Parlament azon módosításait (355., 377. és 385.), amelyek további rugalmasságot tettek volna lehetővé.

e) A parkolók infrastruktúrájára vonatkozó minimumelőírások

20. Bár a Bizottság javaslata nem tartalmazott részletes rendelkezéseket a parkolókra vonatkozóan, a Tanács – a Parlamenttel és a Bizottsággal folytatott megbeszélések nyomán – megállapodott abban, hogy a Bizottságnak egy hivatalos weboldalon fel kell sorolnia a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetők által igénybe vehető, megfelelő infrastruktúrával rendelkező, tanúsítvánnyal rendelkező összes parkolót, és e jegyzéket rendszeresen frissítenie kell (az 561/2006/EK rendelet 8a. cikke). A tanácsi szöveg előírja a Bizottság számára, hogy – felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján – megállapítsa az említett parkolókra irányadó szolgáltatási és biztonsági előírásokat, illetve a tanúsítási eljárást. E kompromisszum eredményeként – amely eleget tesz a Parlament 387. módosításában foglalt legfontosabb kérésnek – a rendeletbe foglalandó részletesebb rendelkezésekre irányuló módosítások (400. módosítás) nem kerültek átvételre a tanácsi szövegbe.

f) A heti pihenőidő megszakítása kompon vagy vonaton

21. A tanácsi szöveg megtartja az eredeti bizottsági javaslatban szereplő azon módosítást, amely a komppal vagy vonattal szállított járművet kísérő és közben pihenőidőt tartó járművezetőre irányadó szabályokra vonatkozik. A járművezető rendszeres napi pihenőideje vagy csökkentett heti pihenőideje – legfeljebb kétszer – megszakítható egyéb tevékenységekkel, amelyek együttes időtartama nem haladhatja meg az 1 órát (az 561/2006/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése). A rendszeres heti pihenőidőt illetően a tanácsi szöveg kiterjeszti ezt az eltérést az olyan utazásokra, amelyek menetrend szerinti időtartama legalább 8 óra, feltéve hogy a járművezető számára hálókabin áll rendelkezésre. Ily módon a Tanács álláspontja – részben átfogalmazva – átvette a 364., a 388. és a 389. módosítást.

g) Vezetési idő kivételes körülmények között

22. A tanácsi szöveg továbblép a bizottsági javaslathoz képest a kivételes körülményeket illetően, arról rendelkezve, hogy a járművezető – szigorú feltételek, továbbá biztosítékok mellett – legfeljebb egy órával túllépheti a napi és heti vezetési időt annak érdekében, hogy elérje a munkáltató működési központját vagy saját tartózkodási helyét, illetve 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 tartózkodási helyét. Ez a kivétel kizárólag olyankor alkalmazható, ha egy hosszabb pihenőidő kezdetét előzi meg a meghosszabbított vezetés, és azt maradéktalanul kompenzálni kell (az 561/2006/EK rendelet 12. cikkének (2) bekezdése). A Tanács álláspontja tehát – részben átfogalmazva – átvette a 391. módosítást.
23. Ezen túlmenően a tanácsi szöveg előírja a Bizottság számára, hogy egy nyilvános weboldalon haladéktalanul tegye közzé, ha olyan sürgős eset áll fenn, amelyben a tagállamok – kivételes jelleggel – átmeneti kivételt engedélyezhetnek a vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályok tekintetében (az 561/2006/EK rendelet 14. cikke). A Tanács álláspontja tehát – részben átfogalmazva – átvette a 395. módosítást.

h) Intelligens menetíró készülékek (2. változat) bevezetése a járműflottába

24. Az intelligens menetíró készülékek által rögzített adatokat illetően a tanácsi szöveg – a bizottsági javaslathoz hasonlóan – előírja, hogy a menetíró készüléknek képesnek kell lennie rögzítenie a jármű helyzetét minden alkalommal, amikor a jármű átlépi valamely tagállam határát, továbbá minden alkalommal, amikor a jármű be- vagy kirakodási műveletet végez, valamint azt is rögzítenie kell, hogy utasokat vagy árut szállítottak-e (a 165/2014/EU rendelet 8. cikkének (1) bekezdése). Így tehát a 409. és a 411. módosítást a tanácsi álláspont lényegében megtartotta.
25. Ami az intelligens menetíró készülékek bevezetését illeti, mind a Parlament, mind a Tanács azt támogatta, hogy a járműflottákat a javasoltnál jóval korábban szereljék fel az ilyen készülékekkel (a 165/2014/EU rendelet 3. cikkének (4) bekezdése). A kompromisszum szerint a járművek utólagos felszerelésének (vagyis a korábban analóg vagy digitális menetíró készülékkel rendelkező járművek felszerelésének) legkésőbb három évvel azon év végét követően kell megtörténnie, amikor az intelligens menetíró készülékek új generációjára vonatkozó részletes rendelkezések hatályba léptek, illetve az intelligens menetíró készülékkel (1. változat) már eleve rendelkező járművek esetében legkésőbb négy évvel e részletes rendelkezések hatálybalépését követően. A Bizottságnak 12 hónap áll majd rendelkezésére ahhoz, hogy elfogadja az intelligens menetíró készülékek második generációjára vonatkozó műszaki előírásokat (a 165/2014/EU rendelet 11. cikkének (2) bekezdése); azoknak a járműveknek, amelyeket 24 hónappal ezen műszaki előírások hatálybalépését követően vettek első alkalommal nyilvántartásba, már eleve rendelkezniük kell a menetíró készülékek új változatával (a 165/2014/EU rendelet 8. cikkének (1) bekezdése). Ily módon a Tanács álláspontja – részben átfogalmazva – átvette a 368., a 369., a 403–406., a 412. és a 415. módosítást, a 402. módosítást azonban nem.

26. Ezzel a változtatással összefüggésben a Tanács bevezette azt a kötelezettséget, mely szerint a tagállamok a fent említett részletes rendelkezések hatálybalépését követő három éven belül a megfelelő mértékben ellátják ellenőrző hatóságukat korai távészlelést biztosító berendezéssel (a 165/2014/EU rendelet 9. cikkének (2) bekezdése); a 413/rev. módosítást tehát részben megtartotta a tanácsi álláspont.
27. Továbbra is ezzel összefüggésben a tanácsi szöveg – figyelembe véve a 417. módosítást – kiegészíti a Bizottság javaslatát, pontosítva, hogy a határátlépéseket mindaddig kézzel kell rögzíteni, amíg ezt az intelligens menetíró készülékek általi automatikus rögzítés fel nem váltja (a 165/2014/EU rendelet 34. cikkének (1), (6) és (7) bekezdése).

i) A tanácsi álláspont egyéb elemei

28. A Tanács a végleges álláspontjában a következő elemekkel egészítette ki a Bizottság javaslatát:
- a) A „nem kereskedelmi célú szállítás” fogalmának részletesebb meghatározása (az 561/2006/EK rendelet 4. cikke);
 - b) az előre kevert beton szállítására használt járművekre vonatkozó opcionális kivétel (az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének r) pontja);
 - c) vizsgálóbizottsági eljárás alkalmazása bizonyos végrehajtási jogi aktusok elfogadására (az 561/2006/EK rendelet 25. cikkének (2) bekezdése);
 - d) az a követelmény, hogy a maximális vezetési idő túllépésére vonatkozóan a menetíró készülékben rögzített adatokat továbbítani kell az ellenőrző hatóságokhoz annak érdekében, hogy az esetleges manipulációt vagy visszaéléseket időben, távolról észlelhessék (a 165/2014/EU rendelet 9. cikkének (4) bekezdése);
 - e) az új generációs menetíró készülékekre vonatkozó azon követelmény, hogy operatív módban lehetővé tegyék a külső eszköz általi adathasználatot (a 165/2014/EU rendelet 10. cikkének (2) bekezdése);
 - f) a menetíró készülékek újraplombálására vonatkozó eljárás azt követően, hogy a plombát az ellenőrző tisztviselők eltávolították vagy feltörték (a 165/2014/EU rendelet 22. cikkének (5) bekezdése);
 - g) az illetékes hatóság feljogosítása arra, hogy előírja a járművezetői kártya cseréjét, ha erre az új műszaki előírásoknak való megfeleléshez szükség van (a 165/2014/EU rendelet 26. cikkének (7a) bekezdése).
29. A Tanács a Parlament által a bizottsági javaslaton végzett egyéb módosítások közül az alábbiakat fogadta el teljes egészében vagy elviekben:
- a) A kivétel kiterjesztése a munkája során a járművezető által használt felszerelések, gépek és anyagok szállítására (az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése), 374. módosítás;
 - b) annak szükségessége, hogy a Bizottság értékelést készítsen arról, hogy a közúti személyszállítási szolgáltatások keretében különjáratokat vezető járművezetők pihenőidejére esetleg különleges szabályok vonatkoznak-e (az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (9a) bekezdése), 354., 372. és 380. módosítás;
 - c) az ártalmatlan ösztönzők körének kiegészítése a célba juttatás sebessége fejében adott jutalommal (az 561/2006/EK rendelet 10. cikkének (1) bekezdése), 390. módosítás;
 - d) opcionális kivétel a 100 km sugarú körön belül közlekedő építőipari járművek számára (az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének q) pontja), 394. módosítás;
 - e) a Bizottság különjelentése az önműködő vezetési rendszerekről és a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályokra gyakorolt lehetséges hatásokról (az 561/2006/EK rendelet 9a. cikke, 397. módosítás);
 - f) pontosítás arra vonatkozóan, hogy a menetíró készülékeknek és az azokban használt kártyáknak elegendő memóriakapacitással kell rendelkezniük az előírt adatok tárolásához (a 165/2014/EU rendelet 4. cikkének (2) bekezdése), 406. módosítás;

- g) a járművezetők és az ellenőrző tisztviselők szintentartó képzése (melynek költségeit a járművezetők esetében a munkáltatónak kell viselnie) (418. és 419. módosítás, (30) és (31) preambulumbekkezdés);
- h) a pihenőidők, a megszakítások, a szabadságok, valamint a kompon vagy vonaton töltött pihenőidő teljesebb dokumentálása (a 165/2014/EU rendelet 34. cikkének (5) bekezdése), 416. módosítás.

IV. ÖSSZEGZÉS

- 30. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja teljes mértékben tükrözi a Tanács és az Európai Parlament közötti tárgyalások során – a Bizottság közreműködésével – kialakított kompromisszumot. Ezt a kompromisszumot megerősíti az a levél, amelyet az Európai Parlament TRAN bizottságának elnöke küldött az Állandó Képviselők Bizottsága elnökének (2020. január 23-án). Ebben a levélben a TRAN bizottság elnöke jelezte, hogy javasolni fogja a TRAN bizottság tagjainak és azt követően a plenáris ülés résztvevőinek, hogy a Tanács első olvasatban kialakított álláspontját – az intézményekben elvégzett jogász-nyelvészi ellenőrzést követően – a Parlament második olvasata során módosítás nélkül fogadják el.
 - 31. A Tanács ezért úgy véli, hogy az első olvasatban kialakított álláspontja kiegyensúlyozott eredményt képvisel, továbbá hogy a módosított rendeletek elfogadásukat követően hozzá fognak járulni a járművezetők munkakörülményeinek javításához, a közúti közlekedésbiztonság megerősítéséhez, valamint a közúti fuvarozási ágazatban az egyenlő versenyfeltételek biztosításához a harmonizáció, a szabályok egyértelműbbé tétele és az ellenőrzés javítása révén.
-

ISSN 1977-0979 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-518X (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU