



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Brüsszel, 2024. április 3.
(OR. en)**

2023/0155 (COD)

PE-CONS 30/24

**TRANS 67
SOC 102
CODEC 464**

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az 561/2006/EK rendeletnek a különjáratú személyszállítási ágazatban alkalmazott minimumszünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőkre vonatkozó minimumkövetelmények, továbbá a 165/2014/EU rendeletnek másik tagállamban vagy valamely harmadik országban elkövetett megsértése miatti szankciók kiszabására irányuló tagállami hatáskör tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2024/... RENDELETE

(…)

az 561/2006/EK rendeletnek
a különjáratú személyszállítási ágazatban alkalmazott minimumszünetekre,
valamint a napi és heti pihenőidőkre vonatkozó minimumkövetelmények,
továbbá a 165/2014/EU rendeletnek másik tagállamban
vagy valamely harmadik országban elkövetett megsértése miatti szankciók kiszabására
irányuló tagállami hatáskör tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ HL C, C/2023/882, 2023.12.8., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

² Az Európai Parlament 2024. március 13-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) A járművezetők számára biztosított jó munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak egy hatékony, biztonságos és társadalmilag elszámoltatható közúti szállítási ágazat megteremtéséhez, a megkülönböztetésmentesség biztosításához és ahhoz, hogy az ágazat vonzza a szakképzett munkaerőt. Ezért elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, arányosak, a célnak megfelelők, könnyen alkalmazhatók és érvényesíthetők, valamint az Unió egészében hatékony és következetes módon végrehajthatók legyenek.
- (2) Az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben³ megállapított, a maximális napi és heti vezetési időre, a minimumszünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó szabályok a közúti fuvarozókra és járművezetőikre alkalmazandók, függetlenül attól, hogy személy- vagy áruszállításban vesznek részt, valamint attól, hogy a személyszállítás tekintetében a szállítás menetrend szerinti vagy különjáratú.

³ 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 különjárat közúti személyszállítási ágazat sajátosságai eltérnek a közúti árufuvarozási ágazat vagy a menetrend szerinti közúti személyszállítási ágazat sajátosságaitól. A különjárat közúti személyszállítást a magas szezonális, valamint az utasok turisztikai tevékenységétől függően a vezetéssel töltött idő eltérő hossza és az eltérő levezetett távolság jellemzi. Az ágazatnak lehetőség szerint gondoskodnia kell az utasok igényeinek kielégítéséről, például kérésükre előre nem tervezett és rögtönzött további megállók beiktatása, illetve az útvonal vagy a tervezett program módosítása tekintetében. A különjárat közúti személyszállítás esetében általában rövidebb a vezetési idő, mint az árufuvarozás vagy az autóbusszal végzett menetrend szerinti szolgáltatások esetében. A járművezetők továbbá általában szállodákban alszanak, és ritkán vezetnek éjszaka. Másrészt a munkaidő alatt a járművezetők bizonyos további tevékenységeket is végezhetnek, amelyek gyakran az utasokkal való interakciókból erednek.
- (4) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése során megállapítást nyert, hogy a minimumszünetekre és a pihenőidőkre vonatkozó egységes szabályok némelyike nem felel meg a különjárat közúti személyszállítási szolgáltatások sajátosságainak. A Bizottság által e tekintetben végzett további értékelések azt mutatták, hogy az 561/2006/EK rendeletnek a szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó egyes követelményei nem megfelelőek és nem megvalósíthatóak a különjárat közúti személyszállítást végző járművezetők és fuvarozók számára, mivel negatív hatással vannak a hatékony és magas színvonalú különjárat személyszállítás megszervezésére, a járművezetők munkakörülményeire és következésképpen a közúti közlekedésbiztonságra.

- (5) Ezért helyénvaló úgy kiigazítani a minimumszünetekre és a pihenőidőkre vonatkozó követelményeket, hogy azok megfeleljenek a különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó egyedi követelményeknek. Helyénvaló továbbá összehangolni a belföldi és nemzetközi különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokra alkalmazandó szabályokat.
- (6) A különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők szüneteinek és pihenőidejének ütemezésére vonatkozó rugalmasabb szabályok semmiképpen sem veszélyeztethetik a járművezetők biztonságát vagy a közúti közlekedésbiztonságot, növelhetik a járművezetők fáradtságának szintjét, illetve vezethetnek a munkakörülmények romlásához. Ez a rugalmasság ezért nem változtathatja meg az alkalmazandó joggal, többek között a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁴ összhangban a minimumszünetek teljes számára, a maximális napi és heti vezetési időszakokra, a maximális kétheti vezetési időre és a maximális munkaidőre vonatkozó jelenlegi szabályokat.

⁴ 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.).

- (7) A különjáratú személyszállítás fogalma egységes meghatározásának biztosítása érdekében szükséges tisztázni, hogy az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁵ megállapított fogalommeghatározás a belföldi és a nemzetközi szolgáltatásokra egyaránt kiterjed. Helyénvaló továbbá naprakésszé tenni a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások fogalmát, hogy az a 684/92/EGK tanácsi rendeletet⁶ hatályon kívül helyező 1073/2009/EK rendeletre hivatkozzon.
- (8) A különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők számára a szünetek ütemezése tekintetében biztosított nagyobb rugalmasság semmiképpen nem vezethet nagyobb fáradtsághoz vagy stresszhez a járművezetők esetében. Biztosítani kell, hogy a járművezetők a megfelelő és elegendő pihenésükhöz szükséges minimális időtartamú szüneteket tartsanak. Ezért helyénvaló minden egyes szünetre vonatkozóan meghatározni a minimális időtartamot. A különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők számára lehetővé kell tenni, hogy kötelező szünetüket két, egyenként legalább 15 perces szünetre bontsák, betartva az előírt legalább 45 perces teljes minimális szünetet. Az e szünetek ütemezése tekintetében biztosított nagyobb rugalmassága azonban nem akadályozhatja meg a járművezetőket abban, hogy az előírt minimális időtartamnál hosszabb ideig tartsanak szüneteket, vagy hogy további szüneteket tartsanak.

⁵ 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.).

⁶ A Tanács 684/92/EGK rendelete (1992. március 16.) az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól (HL L 74., 1992.3.20., 1. o.).

- (9) Annak érdekében, hogy a különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők pihenőidejének ütemezése tekintetében biztosított nagyobb rugalmassággal ne lehessen visszaélni, elengedhetetlen e rugalmasság alkalmazási körének egyértelmű meghatározása. A járművezetők ezért napi pihenőidejük kezdetét legfeljebb egy egyórás időtartammal halaszthatják el, ha az adott napon a vezetési időszak nem haladta meg a hét órát, és napi pihenőidejük kezdetét csak akkor halaszthatják el, ha hatnapos vagy annál hosszabb egyszeri különjáratú személyszállítást végeznek. Ezt a rugalmasságot tovább kell korlátozni annak érdekében, hogy ezt a pihenőidő szabályaitól való eltérést az utazás időtartama alatt csak egyszer, vagy nyolcnapos vagy annál hosszabb egyszeri különjáratú személyszállítás esetén kétszer lehessen alkalmazni. Ezen eltérés alkalmazása nem érinti a heti pihenőidő legkésőbbi kezdő időpontját. A hatékony és eredményes érvényesítés érdekében a digitális menetlevél rendelkezésre állásáig a menetíró készülékben rögzített adatok mellett a menetlevél papíralapú vagy elektronikus példányát kell használni.
- (10) Az e rendelet szünetekre és pihenőidőkre vonatkozó rendelkezéseinek való megfelelés illetékes nemzeti hatóságok általi ellenőrzését adott esetben majd az Európai Munkaügyi Hatóság (ELA) támogatja.

- (11) A heti pihenőidő legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal történő elhalasztása lehetőségének kizárólag a nemzetközi különjáratú személyszállítással korlátozása negatívan hat a fuvarozók – különösen a kis- és középvállalkozások – közötti egyenlő bánásmódra és torzulásmentes és tisztességes versenyre. A belföldi különjáratú személyszállítás a megtett távolság, az utazás időtartama vagy az utasoknak nyújtott szolgáltatások tekintetében a nemzetközi különjáratú személyszállítással azonos feltételek mellett is nyújthat szolgáltatást. Ezért a belföldi különjáratú személyszállítás számára is biztosítani kell a heti pihenőidő elhalasztásának ilyen lehetőségét.
- (12) Az érvényesítés megkönnyítése érdekében a járművezetőknek az utazás teljes időtartama alatt a jármű fedélzetén kell tartaniuk egy menetlevelet, amely tartalmazza az utazással kapcsolatos legfontosabb információkat. Ilyen menetlevél már használatos az 1073/2009/EK rendelet szerinti nemzetközi különjáratú személyszállítás terén. A 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁷ a kézi feljegyzések vezetésére vonatkozó rendelkezéseivel összhangban a járművezetőknek a megelőző 28 napban, és 2024. december 31-től a megelőző 56 napban végzett különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó menetlevelek papíralapú vagy elektronikus példányait is a fedélzeten kell tartaniuk.
- (13) Az érvényesítés hatékonyságának és eredményességének javítása érdekében ellenőrzési intézkedéseket és követelményeket kell megállapítani, teljes mértékben kihasználva a digitális eszközöket. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy mely intézkedések a megfelelőek a menetlevél digitalizálására.

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 szállítással kapcsolatos egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

- (14) A hatékony és magas színvonalú különjáratú személyszállítás, valamint a járművezetők jó munka- és vezetési körülményeinek biztosítása érdekében a Bizottságnak értékelnie kell a különjáratú személyszállításra alkalmazandó szabályok érvényesítését és azok járművezetők munkakörülményeire és az ágazat vonzerejére gyakorolt hatását. A Bizottságnak különösen figyelemmel kell kísérnie az e rendelettel bevezetett eltérések alkalmazását annak értékelése által, hogy az eltérés által érintett időszak alatt az összesített vezetési idő túlzott mértékű-e vagy sem, hozzájárul-e a járművezető fáradtságához és az őt érő stresszhez, vagy hatással van-e a közúti közlekedés biztonságára.
- (15) Az 561/2006/EK rendelet előírja a tagállamok számára, hogy állapítsanak meg az említett rendelet és a 165/2014/EU rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, valamint biztosítsák az említett szabályok végrehajtását. A Bíróság a C-906/19. sz. ügyben hozott, 2021. szeptember 9-i ítéletében⁸ egyértelművé tette, hogy a tagállamok nem szabhatnak ki szankciót a 165/2014/EU rendeletnek egy másik tagállam területén elkövetett, korábban nem szankcionált megsértésének észlelése esetében. A Bíróság elismerte, hogy amennyiben a hatályos uniós szabályozás e szempontja hatással lehet a járművezetők munkakörülményeire és a közúti biztonságra, az uniós jogalkotó feladata, hogy az esetleges módosításról döntsön. Tekintettel arra, hogy az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet megsértésére gyakran egyidejűleg kerül sor, valamint arra, hogy a 165/2014/EU rendelet célja az 561/2006/EK rendeletnek való megfelelés biztosítása, helyénvaló, hogy valamely vállalkozásra vagy a járművezetőre mindkét rendelet megsértése esetén szankciókat lehessen kiszabni, amennyiben az ilyen jogsértéseket az egyik tagállam területén észlelik, de azokat egy másik tagállam vagy valamely harmadik ország területén követték el.

⁸ A Bíróság C-906/19. sz., FO kontra Ministère public ügyben 2021. szeptember 9-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2021:715) 45. pontja.

- (16) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők szüneteire és pihenőidejére vonatkozó szabályok harmonizálása révén a tisztességes verseny biztosítását, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítását, továbbá annak biztosítását, hogy a tagállamok szankciókat szabhassanak ki a menetíró készülékekre vonatkozó szabályoknak a területükön észlelt megsértése esetén, függetlenül attól, hogy az említett jogsértéseket hol követték el, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a célok jellege miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (17) A Bizottságnak a szociális partnerek és a tagállamok teljes körű bevonásával közös megközelítést kell előmozdítania e rendelet végrehajtására, alkalmazására és érvényesítésére vonatkozóan, többek között iránymutatások kidolgozása és az összes érintett fél közötti együttműködés ösztönzése révén.

- (18) E rendelet megfelelő érvényesítésének lehetővé tétele érdekében a Bizottságnak legkorábban az (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet⁹ vagy az azt felváltó bármely végrehajtási jogi aktus felülvizsgálatának alkalmával, de legkésőbb 18 hónappal e rendelet hatálybalépését követően ki kell egészítenie az intelligens menetíró készülékekre vonatkozó, a megfelelés ellenőrző hatóságok általi ellenőrzését megkönnyítő műszaki előírásokat, hogy az intelligens menetíró készülékeknek azt is rögzítenie kelljen, hogy a jármű menetrend szerinti vagy különjáratú személyszállítást végez-e.
- (19) Az 561/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

⁹ 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.).

1. cikk

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk n) pontja helyébe a következő szöveg lép:

- „n) »menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások«: az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* 2. cikkének 2. pontjában meghatározottak szerinti »menetrend szerinti járatok« és az említett rendelet 2. cikkének 3. pontjában meghatározottak szerinti »menetrend szerinti külön célú járatok«, függetlenül attól, hogy azok belföldi vagy nemzetközi járatok;
- na) »különjáratok«: az 1073/2009/EK rendelet 2. cikkének 4. pontjában meghatározottak szerinti »különjáratok«, függetlenül attól, hogy azok belföldi vagy nemzetközi különjáratok.

* 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.).”

2. A 7. cikk a második bekezdést követően a következő bekezdéssel egészül ki:

„Különjáratú személyszállítást végző járművezető esetében az első bekezdésben említett szünet helyett kettő, egyenként legalább 15 perces szünet is tartható, az első bekezdésben említett vezetési időszakokra elosztva, oly módon, hogy az megfeleljen az első bekezdés rendelkezéseinek.”

3. A 8. cikk a következőképpen módosul:

- a) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Feltéve, hogy az nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát és a járművezető munkakörülményeit, a legalább hat egymást követő 24 órás időszakra kiterjedő egy különjáratú személyszállításon belül a járművezető eltérhet a (2) bekezdés első albekezdésétől úgy, hogy egy alkalommal az előző napi pihenőidő vagy heti pihenőidő végétől számított legfeljebb 25 órán belül veszi igénybe a napi pihenőidőt, feltéve, hogy az adott napon az összesített vezetési idő nem haladta meg a hét órát. Ugyanezen feltételeknek megfelelően ez az eltérés kétszer is alkalmazható a legalább nyolc egymást követő 24 órás időszakra kiterjedő egyszeri különjáratú személyszállítás esetében. Ezen eltérés alkalmazása nem érinti az alkalmazandó jog szerinti maximális munkaidőt.”;

b) a (6a) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„A (6) bekezdéstől eltérve, az egyszeri különjáratú személyszállítást végző járművezető a heti pihenőidőt az azt megelőző rendes heti pihenőidőt követően legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal elhalaszthatja, feltéve, hogy:”;

ii. az a) pontot el kell hagyni;

iii. a bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„A Bizottság a közúti szállítási ágazatban tett szélesebb körű digitalizálási erőfeszítések összefüggésében megvizsgálja a 16. cikk (4) bekezdésében említett menetlevél digitalizálásának lehetőségeit.”

4. A 16. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4) A közúti ellenőrzések céljából, amíg nem áll rendelkezésre digitális menetlevél, a járművezetőnek meg kell tudnia indokolni a 7. cikk harmadik bekezdése, valamint a 8. cikk (2a) és (6a) bekezdése szerinti eltérések alkalmazását:

a) a kitöltött, az 1073/2009/EK rendelettel összhangban szükséges információkat tartalmazó menetlevélnek a jármű fedélzetén való tartásával, amellyel a járművezetőt minden utazás előtt a szállítási vállalkozásnak kell ellátnia; és

- b) az ilyen, a megelőző 28 napot, illetve 2024. december 31-től a megelőző 56 napot lefedő menetlevelek papíralapú vagy elektronikus példányának a jármű fedélzetén való tartásával.

Az első albekezdés b) pontjában említett kötelezettség alkalmazása legkésőbb akkor szűnik meg, ha a jármű olyan menetíró készüléket használ, amely lehetővé teszi az (5) bekezdésben említett személyszállítási szolgáltatás típusának rögzítését.

Belföldi szolgáltatások esetén – belföldi használatának feltüntetésével – a nemzetközi szolgáltatásokra vonatkozó menetlevél használható. A Bizottság végrehajtási jogi aktust fogadhat el, amelyben adott esetben a megfelelésnek való ellenőrzés egyszerűsítése érdekében meghatározza a belföldi szolgáltatásokra vonatkozó menetlevél formátumát. Ezt a végrehajtási jogi aktust a 24. cikk (2a) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

A Bizottság legkésőbb 2026. december 31-ig értékeli a különjáratú személyszállítást végző járművezetők esetében a menetlevél digitalizálásának lehetőségeit a megvalósíthatóság, a költséghatékonyság, valamint az érvényesíthetőségre és a járművezetők munkakörülményeire gyakorolt hatása tekintetében, továbbá adott esetben jogalkotási javaslatot terjeszt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az említett digitalizálásra vonatkozóan.

Ennek az értékelésnek ki kell terjednie egy olyan digitális menetlevél kidolgozására, amely tartalmazza az 1073/2009/EK rendelettel összhangban szükséges információkat, annak lehetővé tétele érdekében, hogy ezeket az információkat az utazás megkezdése előtt elektronikus úton nyilvántartásba lehessen venni egy olyan többnyelvű interfészben, amelyhez a fuvarozók hozzáféréssel rendelkeznek. E célból a Bizottság megvizsgálhatja annak a lehetőségét is, hogy kidolgoz egy vagy több új modult az 1024/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel létrehozott belső piaci információs rendszer* számára.

- (5) A 7. cikk harmadik bekezdése, valamint a 8. cikk (2a) és (6a) bekezdése egységes alkalmazásának és érvényesítésének biztosítása érdekében a Bizottság – az (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet** vagy az annak helyébe lépő bármely végrehajtási jogi aktus felülvizsgálatának legkorábbi alkalmával, de legkésőbb ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított 18 hónappal]-ig – végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben olyan megfelelő műszaki előírásokat határoz meg, amelyek lehetővé teszik a személyszállítási szolgáltatás típusára, azaz a menetrend szerinti vagy a különjáratú személyszállításra vonatkozó adatoknak a menetíró készülékben történő rögzítését és tárolását. E végrehajtási jogi aktusok alkalmazásának kezdőnapját az érintett érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően kell meghatározni. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2a) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

* Az Európai Parlament és a Tanács 1024/2012/EU rendelete (2012. október 25.) a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről és a 2008/49/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (az IMI-rendelet) (HL L 316., 2012.11.14., 1. o.).

** A Bizottság (EU) 2016/799 végrehajtási rendelete (2016. március 18.) a menetíró készülékek és alkatrészek 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.).”

5. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„17a. cikk

A Bizottság 2028. december 31-ig jelentést készít, amelyben értékeli, hogy e rendeletnek a különjáratú személyszállítási szolgáltatási ágazatra vonatkozó rendelkezései milyen következményekkel járnak a közúti közlekedésbiztonságra, valamint a szociális szempontokra, különösen a járművezetők munkakörülményeire. A Bizottság ezt a jelentést megküldi az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Amennyiben helyénvalónak tartja, a Bizottság megfelelő jogalkotási javaslatokat tesz.”

6. A 19. cikk (2) bekezdésének első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy szankciókat szabjanak ki valamely vállalkozással és/vagy járművezetővel szemben e rendeletnek vagy a 165/2014/EU rendeletnek a területükön észlelt olyan megsértéséért, amely miatt még nem szabtak ki szankciót, abban az esetben is, ha az adott jogsértést másik tagállam vagy valamely harmadik ország területén követték el.”

2. cikk

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

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

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök
