



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2018. november 28.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszámok:
2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	13205/3/18 REV 3
Biz. dok. sz.:	ST 9670/17
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimumszünetekre, a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról – Általános megközelítés

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletre vonatkozó elnökségi kompromisszumos szöveget.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

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

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 tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a biztonságos, hatékony és társadalmilag felelős közúti szállítási ágazat megteremtése szempontjából. E folyamat elősegítése érdekében elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, a célnak megfelelőek, könnyen alkalmazhatók és érvényesíthetők, valamint az Unió egészében hatékonyan és következetesen végrehajthatók legyenek.

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

- (2) A közúti szállításra vonatkozó hatályos uniós szociális szabályok és különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³ végrehajtásának hatékonyságát és eredményességét értékelve a hatályos jogi keret bizonyos hiányosságaira derült fény. A heti pihenőidőre, a pihenési létesítményekre, a több fős személyzet tagjait megillető szünetekre vonatkozó homályos és nem megfelelő szabályok, valamint a járművezetők hazatérésére vonatkozó szabályok hiánya eltérő értelmezésekhez és érvényesítési gyakorlatokhoz vezetett a tagállamokban. A közelmúltban számos tagállam fogadott el egyoldalú intézkedéseket, tovább növelve ezzel a jogbizonytalanságot, valamint a járművezetőkkel és a fuvarozókkal szembeni egyenlőtlen bánásmódot.
- (3) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése megerősítette, hogy az uniós szociális szabályok összehangolatlan és nem hatékony érvényesítése elsősorban a nem egyértelmű szabályokra, az ellenőrzési eszközök nem hatékony használatára és a tagállamok közötti elégtelen igazgatási együttműködésre vezethető vissza.
- (3a) Az egyértelműség és a következetesség javítása érdekében meg kell határozni a járművek nem kereskedelmi célú használatának az 561/2006/EK rendelet hatálya alóli mentességét.
- (4) Az egyértelmű, megfelelő és azonos módon érvényesített szabályok elengedhetetlenek továbbá a járművezetők munkakörülményeinek javítására és különösen a fuvarozók közötti torzításmentes verseny biztosítására és az összes úthasználó közúti közlekedésbiztonságának elősegítésére vonatkozó szakpolitikai célok elérése szempontjából.
- (5) A szünetekre vonatkozó jelenlegi követelmények a több fős személyzet tagjaiként dolgozó járművezetők esetében nem megfelelőek. 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 járművezető vagy a közúti közlekedés biztonsága.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 561/2006/EK rendelete 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.).

- (6) A nemzetközi távolsági szállítási műveletekben részt vevő járművezetők hosszú időszakokat töltenek az otthonuktól távol. [...] Szükség van arra [...], hogy a fuvarozók oly módon szervezzék a járművezetők munkáját, hogy ezek az otthontól 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 vállalkozásnak a székhely szerinti tagállamban található valamelyik operatív központjába vagy a járművezető lakóhelyére való eljutást. A fuvarozóknak a menetíró készülék által rögzített adatokkal, a munkalappal vagy hasonló bizonyítékkal kell tudniuk igazolni a rendszeres hazatérés megszervezését.
- (7) [...] A társadalmi haladás előmozdítása érdekében célszerű meghatározni, hogy hol lehet kivenni a heti pihenőidőt, 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, egy a munkáltató költségére igénybe vett megfelelő szálláshelyen kell töltenie. Mindazonáltal, ha a jármű egy olyan biztonságos és védett parkolóhelyen parkol, amely megfelel a járművezető kényelme tekintetében megállapított bizonyos kritériumoknak, a járművezető kivételesen használhatja a vezetőfülkét alvás céljából, míg az ilyen parkolóhelyen lévő létesítményeket a munkáltató költségére veszi igénybe. Ha a rendszeres heti pihenőidő szerinti tagállamban nincs a közelben ilyen hely, a járművezetőnek más megfelelő, a járművön kívüli szálláshelyet kell találnia.
- (7a) A biztonságos és védett, a pihenést szolgáló megfelelő létesítményekkel rendelkező parkolóhelyek rendkívül fontosak az ágazatbeli munkakörülmények javításához és a közúti közlekedés biztonságának megőrzéséhez. Ezért kiemelkedően fontos, hogy előmozdítsuk az olyan parkolókat, így például pihenőhelyek infrastruktúrájának a fejlesztését, amelyek garantálnák a biztonság, a védettség és a szolgáltatások kívánt színvonalát. E parkolási infrastruktúra kiépítésének felgyorsítása és ösztönzése érdekében fontos, hogy a pénzügyi támogatás feltételeinek megállapításáról szóló hatályos és jövőbeli uniós jogi aktusokkal összhangban elegendő európai uniós társfinanszírozási lehetőség álljon rendelkezésre. Mindazonáltal a TEN-T-infrastruktúrára vonatkozó uniós iránymutatások alapján fennálló kötelezettségeiken túlmenően a tagállamok nem kötelesek további parkolási infrastruktúrák finanszírozására a területükön. A Bizottságnak közzé kell tennie a színvonalra vonatkozó minimumkövetelményeknek megfelelő, biztonságos pihenőhelyek naprakész listáját.

- (8) A járművezetők [...] kerülnek olyan előre nem látható helyzetbe, amely miatt képtelenek az uniós szabályok megsértése nélkül eljutni a heti pihenőidejük megtartásának kívánt helyszínére. Ezért kívánatos, hogy a járművezetők számára megkönnyítsük 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 a rendelet rendelkezéseit. A megfelelő jogérvényesítés érdekében a járművezetőnek dokumentálnia kell az ilyen helyzeteket. Emellett biztosítékkal kell gondoskodni arról, hogy a vezetési idő ne nyúljon túl hosszúra.
- (9) Az eltérő jogérvényesítési gyakorlatok visszaszorítása és megelőzése, valamint a határokon átnyúló jogérvényesítés hatékonyságának és eredményességének további fokozása érdekében elengedhetetlen a tagállamok közötti rendszeres igazgatási együttműködésre vonatkozó egyértelmű szabályok megállapítása.
- (10) Az 561/2006/EK rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni azért, hogy egyértelművé tehesse a szóban forgó rendelet rendelkezéseit, továbbá hogy alkalmazásukra és érvényesítésükre vonatkozóan közös megközelítéseket dolgozhasson ki. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek⁴ megfelelően kell gyakorolni.
- (11) A szociális szabályok érvényesítésének költséghatékonyabbá tétele érdekében maximálisan ki kell aknázni a jelenlegi és a jövőbeli menetíró rendszerekben rejlő lehetőségeket. Ezért fejleszteni kell a menetíró készülékek funkcióit a célból, hogy pontosabb helymeghatározást tegyenek lehetővé, különösen a nemzetközi szállítási műveletek során. Ugyanezen célból elő kell mozdítani az intelligens menetíró készülékek beszerelését azokba a már meglévő járműállományokba, amelyek nemzetközi szállításban vesznek részt, és analóg vagy digitális menetíró készülékeket használnak.
- (11a). Különösen azokban a járművekben, amelyekben nincs intelligens menetíró készülék, a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő legközelebbi megállóhelyen rögzíteni kell a tagállam határán való átlépést a menetíró készülékben.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (11b) 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 járműállományt a részletes műszaki előírások hatálybalépését követően megfelelő időn belül fel kell szerelni ilyen készülékekkel, elegendő időt biztosítva a felkészüléshez.
- (11c) A fuvarozókra és az ellenőrző hatóságokra háruló terhek csökkentése érdekében lehetővé kell tenni, hogy ha egy ellenőrző tisztviselő ellenőrzés céljából eltávolítja egy menetíró készülék plombáját, bizonyos kellően dokumentált körülmények között újraplombálhassa a készüléket.
- (11d) Fontos, hogy harmadik országokban letelepedett közúti fuvarozókra az Unió területén végzett közúti fuvarozási műveletek során az e jogszabállyal egyenértékű szabályok vonatkozzanak. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia ennek az elvnek az uniós szintű teljesülését és az EU által az AETR-megállapodás összefüggésében megtárgyalandó megfelelő megoldásokat kell javasolnia.
- (12) Az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁵ ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. [...]a 4. cikk a következő r) és s) ponttal egészül ki:

„r) »nem kereskedelmi szállítás«: az ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely közúti szállítás, amelyért nem jár közvetlen vagy közvetett javadalmazás és amelyből nem keletkezik a jármű vezetője vagy más személyek számára közvetlen vagy közvetett jövedelem, és amely nem áll összefüggésben szakmai vagy kereskedelmi tevékenységgel;

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2014. február 4-i 165/2014/EU rendelete 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.).

- s) »kijelölt zóna«: olyan védett terület, ahol megfelelő alvási és higiéniai létesítmények állnak rendelkezésre, és amely megfelel az e rendelet mellékletében meghatározott sajátos követelményeknek.”;

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

„A járművezetőnek egyéb munkaként kell bejegyeznie minden, a 4. cikk e) pontjában meghatározott módon töltött időt, valamint minden, az ezen rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi művelet céljából történő járművezetéssel töltött időt, továbbá be kell jegyeznie minden, a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének b) pontjában meghatározott készenléti időt, a 165/2014/EU rendelet 34. cikke (5) bekezdése b) pontjának iii. alpontjával összhangban. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomtatott lapon, vagy kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.”

3. A 7. cikk a következő harmadik 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 segédkezik a járművezetésben.”

4. A 8. cikk a következőképpen módosul:

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

„(6) Bármely négy, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell legalább négy heti pihenőidőt, amelyből legalább kettőnek rendszeres heti pihenőidőnek kell lennie. [...]

A csökkentett heti pihenőidőket a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel kell kompenzálni. Amennyiben a járművezető két egymást követő alkalommal csökkentett pihenőidőt vesz ki, az azt követő heti pihenőidő előtt vagy után kompenzációként pihenőidőt kell kivennie.

A heti pihenőidőnek legkésőbb az azt megelőző heti pihenőidő végétől számított hat, 24 órás időszak végéig meg kell kezdődnie.”;

[...]

c) [...] A (8) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(8) Ha a járművezető ezt választja, azok a napi pihenőidők és csökkentett heti pihenőidők, melyekre a telephelyen kívül kerül sor, a járműben is tarthatók, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és a jármű álló helyzetben van.

A rendszeres heti pihenőidők és a korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidők nem tarthatók a járműben. [...]

A második albekezdéstől eltérve a rendszeres heti pihenőidő a járműben is tartható,

- ha a jármű olyan kijelölt zónában parkol, amely védett parkolóhelyeket biztosít kereskedelmi járművek számára és a mellékletben foglalt minimumkövetelményeknek megfelelő szolgáltatási létesítményekkel rendelkezik, valamint
- ha a vezetőfülke megfelel a mellékletben foglalt minimumkövetelményeknek.

[*OJ: 18 months after entry into force*]-ig a jármű parkolhat olyan szokványos parkolózónában is, amely rendelkezik megfelelő higiéniai létesítményekkel, feltéve, hogy a vezetőfülke megfelel a mellékletben foglalt követelményeknek.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokkal pontosítja azokat a feltételeket, amelyek kijelölt zónában történő parkoláskor ezen eltérés alkalmazásához teljesítendőek. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2a) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

A tagállamok [*OJ: six months after the entry into force of this amending regulation*]-ig tájékoztatják a Bizottságot a területükön rendelkezésre álló kijelölt zónák elhelyezkedéséről, a későbbiekben pedig ezen információk bármilyen változásáról. A Bizottság egy hivatalos honlapon nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a kijelölt zónák jegyzékét, és azt folyamatosan frissíti.

A Bizottság legkésőbb [*OJ: two years after the date of entry into force of this amending Regulation*]-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az említett kijelölt zónák rendelkezésre állásáról. A jelentésben ismertetni kell a kijelölt zónák számát, elhelyezkedését, kapacitását és igénybevételét, és a további helyek vagy létesítmények iránti igényt. A jelentésben szerepelnie kell a tagállamok által tett vagy tervezett intézkedések értékelésének is. E jelentés alapján a Bizottság adott esetben intézkedéseket javasol a kijelölt zónák számának és színvonalának növelése céljából és/vagy intézkedéseket javasol a negyedik albekezdésben szereplő, a rendszeres heti pihenőidőnek a járműben történő megtartására vonatkozó rendelkezések felülvizsgálatára.

A járművön kívüli szálláshellyel kapcsolatos költségeket és a kijelölt zóna igénybevételéből fakadó díjakat a munkáltatónak kell fedeznie.”;

d) a 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 székhely szerinti tagállamban található egyik operatív központjába vagy saját lakóhelyükre annak érdekében, hogy legalább egy rendszeres heti pihenőidőt vagy egy 45 óránál hosszabb, a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott heti pihenőidőt tarthassanak. Azokban az esetekben azonban, amikor valamely járművezető egymás után kétszer csökkentett heti pihenőidőt tartott, a szállítási vállalkozás köteles úgy szervezni a szóban forgó járművezető munkáját, hogy már a harmadik héten visszatérhessen.

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

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

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

6. [...] A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„Feltéve, hogy ez nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, annak érdekében, hogy a gépjármű eljuthasson egy megfelelő megállóhelyre, a járművezető a személyek, a jármű vagy a jármű rakománya biztonságának biztosításához a szükséges mértékben eltérhet a 6–9. cikktől. Amennyiben ez nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a járművezető kivételes esetekben eltérhet továbbá a 6. cikk (1) és (2) bekezdésétől, valamint a 8. cikk (2) bekezdésétől azért, hogy a napi és a heti vezetési időt legfeljebb egy órával túllépve elérje a munkáltató operatív központját, hogy ott heti pihenőt vegyen ki. A járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján, a menetíró készülékből kinyomtatott lapon vagy a munkalapon legkésőbb az úticélba vagy egy megfelelő megállóhelyre történő megérkezéskor meg kell jelölnie az ilyen jellegű eltérések okát.”;

7. A 13. cikk (1) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

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

„e) olyan járművek, amelyeket kizárólag olyan szigeteken vagy az ország más területeitől elszigetelt olyan régiókban használnak, amelyeknek a területe legfeljebb 2300 négyzetkilométer, és amelyek az ország területének többi részével nem állnak összeköttetésben gépjármű-használatra igénybe vehető híddal, gázlóval vagy alagúttal, és egyetlen más tagállammal sem határosak.”;

b) a szöveg a következő q) ponttal egészül ki:

„q) előre kevert beton szállítására használt járművek.”

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

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

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

„15. cikk

A 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 vonatkozó nemzeti szabályozásról.”

9a. 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 adatokat; ezeket az adatokat egy hónapot meg nem haladó rendszeres időközönként frissíteni kell;”

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

„(1) A tagállamok szabályokat határoznak meg az e rendelettel és a 165/2014/EU rendelettel kapcsolatos jogsértésekre irányuló szankciókra vonatkozóan, és megtesznek minden olyan intézkedést, mely azok végrehajtásához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, a jogsértések 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ III. melléklete szerinti súlyával arányosaknak, visszatartó erejűeknek és megkülönböztetéstől menteseknek kell lenniük. E rendelet és a 165/2014/EU rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több mint egy szankciót vagy eljárást. A tagállamok legkésőbb a 29. cikk második albekezdésében meghatározott időpontig értesítik a Bizottságot ezekről az intézkedésekről és a szankciókra vonatkozó szabályokról. A tagállamok a későbbi módosításról is haladéktalanul értesítést küldenek. A Bizottság ennek megfelelően tájékoztatja a tagállamokat.”

11. A 22. cikk a következőképpen módosul:

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

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

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

„c) egyéb specifikus információk – például a vállalkozás kockázati besorolása –, amelyek következményekkel járhatnak az e rendelet intézkedéseinek való megfelelésre.”

⁶ A Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 2006/22/EK irányelve a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

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

„(3a) Az e rendelet keretében megvalósuló információcsere céljából a tagállamok a 2006/22/EK irányelv 7. cikkének megfelelően az Unión belüli kapcsolattartásra kijelölt szerveket veszik igénybe.

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

11a. A 24. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

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

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

„(2) Az (1) bekezdés b) pontjában említett esetekben a Bizottság a közös megközelítést meghatározó végrehajtási jogi aktusokat fogad el a 24. cikk (2a) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági [...] eljárás keretében.”;

(13) A szöveg a következő melléklettel egészül ki:

„MELLÉKLET

- A. A kijelölt zónának a 8. cikk (8) bekezdésének harmadik albekezdésében említett biztonságára, védettségére és szolgáltatásaira vonatkozóan említett minimumkövetelmények
1. Behatolásjelzés és -megelőzés
 2. Megvilágítás és láthatóság
 3. Segélyhívási lehetőségek (kapcsolattartó pontok és eljárások)
 4. Higiéniai létesítmények
 5. Élelmiszer- és italvásárlási lehetőségek
 6. Kommunikációt lehetővé tévő összeköttetések
 7. Áramellátás minden egyes parkolóhelyen
- B. A vezetőfülkére vonatkozóan a 8. cikk (8) bekezdésének harmadik albekezdésében említett minimumkövetelmények
1. Matracos ágy mindegyik járművezető részére
 2. Motortól független fűtés és légkondicionálás
 3. Sötétítő függöny
 4. A vezetőfülkéből elérhető tárolórekesz
 5. Beépített hűtőszekrény élelmiszer tárolásához
 6. Kihajtható asztal
 7. Állítható ülések

8. Betörésvédelmi riasztórendszer

9. Villamos energia”.

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, a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁷, a 92/6/EGK tanácsi irányelvnek⁸, a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek⁹, az 1072/2009/EK rendeletnek, az 1073/2009/EK rendeletnek, a 96/71/EK irányelvnek és a 2014/67/EU irányelvnek a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetését illetően való megfelelés ellenőrzése céljából, továbbá a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról szóló (EU) xxx/xxx irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából.*”

* Megjegyzés: a munkavállalók kiküldetésének szabályaira vonatkozó hivatkozásokat össze kell hangolni a dokumentumokra vonatkozó végleges kompromisszummal.

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. március 11-i 2002/15/EK irányelve a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

⁸ A Tanács 1992. február 10-i 92/6/EGK irányelve a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességhatároló készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

⁹ A Tanács 1992. december 7-i 92/106/EGK irányelve a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

-1a. A 3. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Legkésőbb négy évvel a 11. cikk első bekezdésének második mondatában említett, a határátlépés és a további tevékenységek rögzítésére vonatkozó szabályokat tartalmazó részletes rendelkezések hatálybalépése évének végét* követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett valamennyi olyan járművet, amely az említett részletes rendelkezéseknek nem megfelelő menetíró készülékkel van felszerelve, az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelően fel kell szerelni intelligens menetíró készülékkel.”

* [MEGJEGYZÉS: várhatóan 2024 vége.]

-1b. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

Adatvédelem

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a személyes adatok feldolgozása e rendelet vonatkozásában kizárólag az e rendeletnek és az 561/2006/EK rendeletnek, a 2002/15/EK irányelvnek, a 92/6/EGK tanácsi irányelvnek, a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek, az 1072/2009/EK rendeletnek, az 1073/2009/EK rendeletnek, a 96/71/EK irányelvnek és a 2014/67/EU irányelvnek a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetését illetően való megfelelés ellenőrzése céljából, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról szóló (EU) xxx/xxx irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából az (EU) 2016/679 rendelettel és a 2002/58/EK [...] irányelvvel összhangban, az (EU) 2016/679 rendelet 51. cikkében említett tagállami felügyelő hatóság felügyelete alatt történjen.

- (2) A tagállamok különösen gondoskodnak arról, hogy a személyes adatokat csak az (1) bekezdésben említett jogi aktusokhoz szorosan kapcsolódó célra és az alábbiak vonatkozásában lehessen felhasználni:
- globális navigációs műholdrendszer (GNSS) használata helymeghatározási adatok rögzítésére a 8. cikkben említett módon,
 - 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,
 - 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 célokhoz szükséges adatok dolgozhatók fel.
- (4) A járművek tulajdonosainak, a szállítási vállalkozásoknak és más érintett személyeknek adott esetben meg kell felelniük a személyes adatok védelmére vonatkozó megfelelő rendelkezéseknek.”;

1. A 8. cikk (1) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

a) az [...] első albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A vonatkozó jogszabályoknak való megfelelés ellenőrzésének megkönnyítése érdekében a jármű helyzetét automatikusan rögzíteni kell a következő pontokon, vagy az azokhoz legközelebb található azon helyeken, ahol foghatók műholdas jelek:

- 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.”;

b) a második albekezdés a következő mondattal egészül ki:

„A határátlépésnek és a további tevékenységeknek az első albekezdés második és harmadik franciabekezdésében említett rögzítése azonban – a bizonyos járművek készülékkel való utólagos felszerelésére vonatkozó, a 3. cikk (4) bekezdése szerinti kötelezettség sérelme nélkül – csak azokra a járművekre vonatkozik, amelyeket a 11. cikk első bekezdésének második mondatában említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően két évvel* vettek első alkalommal nyilvántartásba egy adott tagállamban¹⁰.”

* [MEGJEGYZÉS: várhatóan legkésőbb 2022 júniusa.]

1a. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés első mondata a következőképpen módosul:

„Négy évvel a 11. cikk első bekezdésének második mondatában említett, a határátlépésnek és a további tevékenységeknek a 8. cikk (1) bekezdésének második és harmadik franciabekezdésében említett rögzítésére vonatkozó szabályokat tartalmazó részletes rendelkezések hatálybalépését követően a tagállamok a megfelelő mértékben ellátják ellenőrző hatóságaikat az e cikkben említett adatkommunikáció lehetővé tételéhez szükséges, korai távészelést biztosító berendezéssel, figyelembe véve a konkrét végrehajtási követelményeiket és stratégiáikat.”;

¹⁰ MEGJEGYZÉS: e rendelet más, a jármű nyilvántartásba vételének dátumára való hasonló hivatkozást tartalmazó rendelkezéseit is pontosítani kell ezzel a kiegészítéssel („egy adott tagállamban”).

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 utaló kérést küldenek. Az adatok integritásának, valamint az adatrögzítő és ellenőrző készülékek hitelességének érdekében a kommunikációnak biztonságosnak kell lennie. A továbbított adatokhoz csak a 7. cikk (1) bekezdésében említett 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.”

1aa. A 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

(2) „Azon járművek menetíró készülékeit, amelyeket egy adott tagállamban első alkalommal a 11. cikk első bekezdésének második mondatában említett, a határátlépésnek és a további tevékenységeknek a 8. cikk (1) bekezdésének második és harmadik franciabekezdésében említett rögzítésére vonatkozó szabályokat tartalmazó részletes rendelkezések hatálybalépését követően két évvel* vettek nyilvántartásba, fel kell szerelni az (1) bekezdésben említett interfésszel.”

* [MEGJEGYZÉS: várhatóan legkésőbb 2022 júniusa.]

1ab. A 11. cikk az első bekezdés első mondatát követően a következő mondattal egészül ki:

„A Bizottság [*OJ: 12 months after the entry into force of this amending Regulation*]-ig hatályba lépteti azokat a végrehajtási jogi aktusokat, amelyek megállapítják a jármű határátlépéseinek és további tevékenységeinek a 8. cikk (1) bekezdésének második és harmadik franciabekezdésében említett rögzítésére és az azokkal kapcsolatos adatok tárolására vonatkozó kötelezettség egységes alkalmazásának biztosítását célzó részletes rendelkezéseket.”

1ac. A 22. cikk (5) bekezdésének két utolsó albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az eltávolított vagy feltört plombát egy engedéllyel rendelkező szerelőnek vagy műhelynek indokolatlan késedelem nélkül, de legfeljebb az eltávolítást 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 eltávolítás pillanatától kezdve ellenőrzőkártyát kell a menetíró készülékbe helyeznie az ellenőrzés befejezéséig, akkor is, ha új plombát helyez el. Az ellenőrző tisztviselőnek írásbeli nyilatkozatban kell rögzítenie 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 elhelyezése 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.”;

1ad. A 26. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(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.”;

1b. A 34. cikk első bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A járművezető – attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszi – minden nap használja az adatrögzítő lapot vagy a járművezetői kártyát, amikor járművet vezet. 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 országjel beírásához szükséges. Egyetlen adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya sem használható azon az időtartamon túl, amelyre szánták.”;

1c. A 34. cikk (6) bekezdése a következő f) ponttal egészül ki:

„f) azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdzi és befejezi. A járművezető ezen túlmenően az adott tagállamban való első leállása megkezdésekor beírja annak az országnak a betűjelét, amelybe tagállami határ átlépését követően belép. Ezt az első leállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő 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.”;

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

„(7) A járművezető a digitális menetíró készülékbe beírja azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdzi, illetve befejezi [...].

Egy évvel a 11. cikk első bekezdésének második mondatában említett, a határátlépésre vonatkozó adatok rögzítésére és tárolására vonatkozó előírásokat tartalmazó részletes rendelkezések hatálybalépését követően a járművezetőknek az adott tagállamban való első leállításuk megkezdésekor be kell írniuk annak az országnak a betűjelét is, amelybe tagállami határ átlépését követően belépnek. Ezt az első leállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő 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 olyan járművezetők, akik az adott tagállam határain belül folytatnak szállításokat, az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is adjanak meg, feltéve, hogy az adott tagállam e részletes földrajzi leírásokról még 1998. április 1. előtt értesítette a Bizottságot.”

3. A 36. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés i. alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

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

b) az (1) bekezdés iii. alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

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

c) A (2) bekezdés ii. alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

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

3. cikk

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

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

Az 1. cikk (9a) bekezdését és a 2. cikk (3) bekezdését 2024. december 31-től kell alkalmazni. A fenti dátumig az 561/2006/EK rendelet 16. cikke (3) bekezdésének a) albekezdését, valamint a 165/2014/EU rendelet 36. cikke (1) bekezdésének i. és ii. alpontját, továbbá (2) bekezdésének ii. alpontját az e rendelet által bevezetett módosításokat megelőző szövegezésnek megfelelően kell alkalmazni.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök
