



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. november 27.
(OR. en)

15972/23

Intézményközi referenciaszám:
2023/0155(COD)

TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265

JELENTÉS

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: a Tanács

Előző dok. sz.: 15208/23

Biz. dok. sz.: 9734/23

Tárgy: Javaslat – 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 tekintetében történő módosításáról
– Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2023. május 24-én európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot nyújtott be a Tanácsnak az 561/2006/EK rendeletnek a különjáratú személyszállítási ágazatban alkalmazott minimumszünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőkre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében történő módosításáról.

2. A javaslat célja a különjáratú személyszállítási szolgáltatásokat végző hivatásos járművezetőkre vonatkozó szünetek és pihenőidők rugalmasabb elosztása, valamint a szabályok egymáshoz igazítása a nemzetközi és belföldi szolgáltatások tekintetében. A Bizottság nem javasol módosításokat sem a szünetek vagy pihenőidők minimum időtartamát, sem a maximális vezetési időket illetően. A javaslat általánosságban arra irányul, hogy hatékony és magas színvonalú különjáratú személyszállítási szolgáltatásokat biztosítson az utasok számára, és ezzel egyidejűleg javítsa a járművezetők munkafeltételeit, különösen a stressz és a fáradtság minimalizálása érdekében.
3. Azt, hogy a különjáratú személyszállítási szolgáltatásra különös szabályok vonatkozzanak a szünetek és a pihenőidők tekintetében, az indokolja, hogy e szolgáltatás jellemzői eltérnek a személyszállítási szolgáltatás és a közúti árufuvarozás jellemzőitől. Ez a következőket érinti:
- szezonáltság,
 - utasokkal való interakciók,
 - a tervezésben bekövetkező gyakori eseti változások,
 - kevesebb átlagos napi vezetési idő és
 - koncentráltabb vezetés az utazás elején és végén.

2020-ban az európai jogalkotók felkérték a Bizottságot, hogy értékelje e tekintetben szabályok bevezetésének lehetőségét¹.

¹ Lásd az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének az (EU) 2020/1054 módosító rendelettel (HL L 249., 2020.7.31., 1. o.) beillesztett (10) bekezdését.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA

4. Az Európai Parlament a javaslatért felelős bizottságként a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki (előadó: Henna VIRKKUNEN (EPP, FI)) társbizottságként pedig a Foglalkoztatási és Szociális Bizottságot (EMPL) (előadó: Marianne VIND (S&D, DK)). Az említett bizottságok Marianna VIND jelentéséről 2023. november 7-én, Henna VIRKKUNEN jelentéséről pedig 2023. november 16-án szavaztak. A plenáris ülés várhatóan a 2023. december 11–14-i héten tartja szavazását.
5. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2023. szeptember 21-én fogadta el véleményét. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem ad ki véleményt.

III. A TANÁCS ÉS ANNAK ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN VÉGZETT MUNKA

6. A javaslatot és annak hatásvizsgálatát a svéd elnökség alatt, 2023. június 7-én terjesztették a szárazföldi közlekedési munkacsoport elé. Néhány delegáció jelezte: előnyben részesítették volna, ha egy kiegészítő tudományos tanulmány kiértékelte volna az új szabályoknak a járművezetők fáradtságára gyakorolt lehetséges hatásait.
7. Ezt követően a spanyol elnökség alatt 2023. július 7. és november 13. között a munkacsoport több alkalommal megvitatta a jogalkotási szöveget. A delegációk elvben támogatták, hogy a jogalkotó rugalmasabb szabályokat vezessen be a különjáratú személyszállítási szolgáltatásokban részt vevő járművezetőkre vonatkozóan. Ugyanakkor eltérő véleményeket fogalmaztak meg a rugalmasság kívánt terjedelmével és a kapcsolódó biztosítékokkal kapcsolatban, különösen ami a vezetési idő tekintetében alkalmazandó minimumszüneteket és a napi pihenőidő kezdetének elhalasztását illeti. Emellett több delegáció aggodalmának adott hangot az ellenőrizhetőséggel kapcsolatban, figyelemmel a szabályok összetettségére, a technikai ellenőrzési eszközökre és az autóbusz fedélzetén tartandó igazoló dokumentumokra.
8. Az elnökség 2023 szeptemberében kompromisszumos javaslatot dolgozott ki, amelyben igyekezett kiegyensúlyozott szöveget megfogalmazni a rugalmasság és a kapcsolódó biztosítékok hatálya tekintetében, és törekedett az ellenőrzésre vonatkozó rendelkezések megerősítésére. A Bizottság képviselője védelmébe vette a Bizottság javaslatát, ugyanakkor nyitottnak mutatkozott a szöveg korlátozott kiigazítására.

9. A munkacsoport legutóbbi ülésére 2023. november 13-án került sor. A delegációk többsége támogatta az elnökség javaslatát. Egy delegáció nem látott elegendő egyensúlyt a kompromisszumban. A szünetekre és a pihenőidőre vonatkozó különös szabályokkal kapcsolatban néhány delegáció megismételte azon kérését, hogy a vezetési idő alatti szünetek rugalmas igénybevételét olyan napokra korlátozzák, amikor a teljes vezetési idő nem haladja meg a hat órát (hét óra helyett), míg mások ezt elutasították. Ez utóbbi delegációk támogatták volna a 7 órára való korlátozást, de a Bizottság képviselőjéhez hasonlóan inkább a nappali vezetésre vonatkozó korlátozást részesítették előnyben. Néhány delegáció megismételte azt a kérését, hogy a szöveg legyen rugalmasabb a napi pihenőidő elhalasztása tekintetében, és hogy ezt az eltérést a négy napnál hosszabb utazásokra alkalmazzák (hat nap helyett).
10. Az ellenőrzésre vonatkozó rendelkezések tekintetében néhány delegáció arra az álláspontra helyezkedett, hogy azok túlságosan megterhelőek, és a delegációk eltérően vélekedtek arról, hogy a menetlevél harmonizációját kötelezővé kellene-e tenni, vagy akár közvetlenül a rendeletbe kellene-e foglalni. Emellett néhány delegáció ösztönözni kívánta a menetíró készülékek jövőbeli verziójának bevezetését, és e célból szorgalmazta, hogy az eltérések alkalmazásának feltételeként a rendelet írja elő a fedélzeten való használatot, míg mások ezt ellenezték, mivel szerintük ez a megközelítés túl merev.
11. A kompromisszumnak az említett ülést követő módosításait követően az Állandó Képviselők Bizottsága 2023. november 22-én a Tanács általános megközelítésének¹ elfogadása céljából előkészítette a dossziét. A delegációk támogatták a kompromisszumot. Két delegáció ismételten kérte, hogy biztosítsanak nagyobb rugalmasságot azon utazások körét illetően, amelyek során a napi pihenőidő elhalasztásának lehetőségével élni lehet (a módosított rendelet új 8. cikkének (2a) bekezdése). Néhány más delegáció jelezte, hogy előnyösnek tartanák, ha a 7. cikkben olyan biztosíték szerepelne, amely az eltérést a nappali időszakra korlátozza. A módosított rendelet 16. cikkének új (5) bekezdésében foglalt szöveg pontosítása után az elnökség azzal zárta a vitát, hogy a javaslatot általános megközelítés céljából a Tanács elé kell terjeszteni.

¹ 15208/23.

12. A bizottsági javaslatához képest a fontosabb változások a következőkben foglalhatók össze:
- a napi vezetési időre vonatkozó rendszeres szünetek tekintetében: a rövidebb szünetek tartását lehetővé tevő eltérés több, együttesen 45 perc időtartamú szünetet is megenged, feltéve, hogy mindegyik szünet legalább 15 perc hosszú. Az eltérés csak akkor alkalmazható, ha az összesített napi vezetési idő nem haladja meg a 7 órát;
 - a napi pihenőidő elhalasztásának lehetősége tekintetében (8. cikk (2a) bekezdés): az elhalasztás időtartamát egy órában korlátozták, ám oly módon, hogy ez a lehetőség egy utazás során – az utazás hosszának függvényében – kétszer is igénybe vehető legyen. Az elhalasztás lehetőségének alkalmazási körét oly módon terjesztették ki, hogy az a legalább hatnapos utazásokra – tehát nem csupán a legalább nyolcnapos utazásokra – alkalmazható;
 - az ellenőrzésre vonatkozó rendelkezések tekintetében (16. cikk): bármely eltérés indokolásának a nemzetközi különjáratí személyszállítási szolgáltatások terén már használatos, a fedélzeten tartandó menetlevélén kell majd alapulnia. A Bizottság harmonizálhatja a belföldi szolgáltatások keretében használt menetleveleket;
 - a közúti ellenőrzések során a korábbi utazásokra vonatkozó menetleveleket is be kell mutatni;
 - a Bizottság dolgozik a menetíró készülékekre vonatkozó előírások frissítésén, annak érdekében, hogy a személyszállítás típusa a menetíró készülékről leolvasható legyen;
 - A 19. cikkben egyértelművé tették, hogy a tagállamok büntetőeljárást indíthatnak a menetíró készülékekre vonatkozó szabályoknak egy másik tagállamban elkövetett megsértése miatt, ha a jogsértést a területükön állapították meg, és annak kapcsán még nem lett kiszabva szankció.

IV. KONKLÚZIÓ

13. A fentiekre tekintettel felkérjük a Tanácsot (Közlekedés, Távközlés és Energia), hogy a 2023. december 4-i ülésén állapodjon meg általános megközelítésről az e jelentés mellékletében foglalt kompromisszumos szövegre vonatkozóan.

Javaslat

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 valamely másik tagállamban való megsértésére vonatkozó 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,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

¹ HL C ..., ..., ... o.

² HL C ..., ..., ... o.

- (1) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a hatékony, biztonságos és szociálisan felelős közúti szállítási ágazat megteremtéséhez, valamint ahhoz, hogy biztosítani lehessen a megkülönböztetésmentességet és azt, hogy az ágazat vonzza a szakképzett munkaerőt. Ezért elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, arányosak, a célnak megfelelőek, könnyen alkalmazhatók, valamint az Unió egészében hatékony és következetes módon könnyen érvényre juttathatók és végrehajthatók legyenek.
- (2) Az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹ 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-e részt, illetve attól, hogy a személyszállítás tekintetében a szállítás menetrend szerinti vagy különjáratú-e.
- (3) A különjáratú közúti személyszállítási ágazat sajátosságai azonban eltérnek a közúti áru fuvarozási vagy menetrend szerinti közúti személyszállítási ágazat sajátosságaitól. A különjáratú közúti személyszállítást a magas szezonális és a vezetéssel töltött idő eltérő hossza jellemzi, amely az utasok által végzett turisztikai tevékenységektől függ. Az ágazatnak lehetőség szerint gondoskodnia kell az utasok előre nem tervezett és váratlan igényeinek kielégítéséről a további megállók, illetve az útvonal vagy a tervezett program módosítása tekintetében. A különjáratú közúti személyszállítás esetében általában rövidebb a vezetési idő, mint az áru fuvarozás vagy az autóbusszal végzett, menetrend szerinti szolgáltatások esetében. A járművezetők továbbá általában szállodákban alszanak, és ritkán vezetnek éjszaka. Másrészt a járművezetők a munkaidő alatt bizonyos további tevékenységeket is végezhetnek, amelyek gyakran az utasokkal való interakciókból erednek.

¹ 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.).

- (4) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése arra a következtetésre jutott, hogy a minimumszünetekre és a pihenőidőkre vonatkozó egységes szabályok némelyike nem felel meg a különjáratú 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 kivitelezhetetlenek az alkalmi közúti személyszállítást végző járművezetők és fuvarozók számára, mivel negatív hatással vannak a hatékony és magas színvonalú különjáratú személyszállítási szolgáltatások 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 is. Helyénvaló továbbá összehangolni a belföldi és nemzetközi különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokra alkalmazandó szabályokat.
- (6) A különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők napi szüneteinek és pihenőidejének ütemezésére vonatkozó rugalmasabb szabályok semmiképpen sem veszélyeztethetik a járművezetők biztonságát, a közúti közlekedésbiztonságot, nem növelhetik a járművezetők fáradtságának szintjét, és nem vezethetnek a munkakörülmények romlásához. Ez a rugalmasság, amely a hét óránál rövidebb összesített vezetési időt tartalmazó 24 órás időszakokra lenne alkalmazandó, ezért nem változtathatja meg a teljes minimumszünetekre, a maximális napi és heti vezetési időszakokra, valamint a maximális kétheti vezetési időre vonatkozó hatályos szabályokat. A 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹ a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejére vonatkozóan megállapított minimumkövetelményeket szintén változatlanul továbbá kell alkalmazni.

¹ 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 személyszállítási szolgáltatások fogalma egységes meghatározásának biztosítása érdekében szükséges tisztázni, hogy az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹ foglalt fogalommeghatározás a nemzeti és a nemzetközi szolgáltatásokra egyaránt kiterjed. Helyénvaló továbbá naprakésszé tenni a 684/92/EGK tanácsi rendeletet² hatályon kívül helyező 1073/2009/EK rendeletre való hivatkozást.
- (8) A különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők számára a szünetek ütemezése tekintetében biztosított nagyobb rugalmasság nem akadályozhatja meg a járművezetőket abban, hogy a megfelelő pihenés lehetővé tételéhez szükséges minimális időtartamú szüneteket tartsanak. Ezért helyénvaló minden egyes szünetre vonatkozóan meghatározni a minimális időtartamot. Ezért a különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők számára lehetővé kell tenni, hogy kötelező szünetüket legalább 15 perces különálló szünetekre bontsák, a szünet felosztásának másik lehetősége mellett.
- (9) Annak érdekében, hogy a különjáratú közúti személyszállítási szolgáltatásokat végző járművezetők pihenőidejének ütemezése tekintetében biztosított nagyobb rugalmassággal ne lehessen visszaélni, elengedhetetlen a rugalmasság alkalmazási körének egyértelmű meghatározása, valamint a megfelelő ellenőrzések előírása. A járművezetők számára ezért lehetővé kell tenni, hogy napi pihenőidejük kezdetét legfeljebb egy órával elhalasszák azokban az esetekben, amikor az adott napon a vezetési időszak nem haladja meg a hét órát, és a pihenőidő kezdetét csak akkor halaszthatják el, ha hatnapos vagy annál hosszabb alkalmi utasszállítást végeznek. Ezt a rugalmasságot tovább kell korlátozni annak érdekében, hogy az eltérést az utazás időtartama alatt csak egyszer, illetve nyolcnapos vagy annál hosszabb különjáratú utasszállítás esetén kétszer lehessen alkalmazni. Az eltérés alkalmazása nem változtatja meg a heti pihenőidő legkésőbbi kezdő időpontját. Lehetővé kell tenni továbbá az ilyen körülmények összevetését a menetíró készülékből származó kinyomtatott lappal vagy a munkalappal is, a menetíró készülékben rögzített adatokon felül.

¹ 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 (átdolgozás) (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

² A Tanács 684/92/EGK rendelete (1992. március 16.) az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól (HL L 74., 1992.3.20., 1. o.).

- (10) Ha a heti pihenőidő legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal történő elhalasztásának lehetősége kizárólag a különjáratú nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokra korlátozódik, az negatívan hat a fuvarozók – különösen a kis- és középvállalkozások – közötti, torzulásoktól mentes és tisztességes versenyre. A különjáratú nemzeti személyszállítási szolgáltatók a megtett távolság, az időtartam vagy az utasoknak nyújtott szolgáltatások tekintetében a különjáratú nemzetközi személyszállítási szolgáltatókkal azonos feltételek mellett is nyújthatják szolgáltatásaikat. Ezért a különjáratú nemzeti személyszállítási szolgáltatásoknak részesülniük kell ebből a lehetőségből.
- (10a) Annak érdekében, hogy hatékonyan és eredményesen lehessen ellenőrizni a különjáratú személyszállítási szolgáltatások esetében a szünetek ütemezése során a rugalmasságnak, valamint a napi és heti pihenőidők elhalasztása lehetőségének a megfelelő alkalmazását, 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 személyszállítási szolgáltatások terén. A 165/2014/EU rendeletnek a kézi feljegyzések vezetésére vonatkozó ellenőrzési rendelkezéseivel összhangban a járművezetőknek a megelőző 28 napban, illetve – 2024. december 31-től – a megelőző 56 napban végzett különjáratú fuvarozásra vonatkozó menetlevelek papíralapú vagy elektronikus példányait is a fedélzetén kell tartaniuk. A Bizottságnak a menetíró készülék műszaki előírásainak felülvizsgálatakor ki kell dolgoznia a személyszállítási szolgáltatás típusa (menetrend szerinti vagy különjáratú személyszállítási szolgáltatás) rögzítésének a lehetőségét.
- (10b) Az 561/2006/EK rendelet előírja a tagállamok számára, hogy állapítsanak meg a szóban forgó rendelet és a 165/2014/EU rendelet megsértése esetén kiszabandó szankciókra vonatkozó szabályokat, valamint biztosítsák azok végrehajtását. A Bíróság a C-906/19. sz. ügyben hozott ítéletében egyértelművé tette, hogy a tagállamok nem szabhatnak ki szankciót a 165/2014/EU rendeletnek egy másik tagállam területén történt, korábban nem szankcionált megsértésének megállapítása nyomán, és a 45. pontban elismerte, hogy „[a]mennyiben 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 e két 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 az egyik tagállam területén megállapított, de egy másik tagállam területén elkövetett jogsértésért a vállalkozásra vagy a járművezetőre kirótt szankciók mindkét rendelet megsértésének eseteihez kapcsolódhassanak.

(11) Mivel e rendelet céljait – nevezetesen az alkalmi 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 megállapított megsértése esetén, függetlenül attól, hogy a jogsértést 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.

(12) Az 561/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk a következőképpen módosul:

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

„n) »menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások«: az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* 2. cikkének 2. és 3. pontjában meghatározott nemzeti és nemzetközi járatok;

* 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.);

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

„na) »különjáratú személyszállítási szolgáltatások«: az 1073/2009/EK rendelet 2. cikkének 4. pontja szerinti nemzeti és nemzetközi személyszállítási különjáratok.”

2. A 7. cikk a következő negyedik bekezdéssel egészül ki:

„A különjáratú személyszállítási szolgáltatást végző járművezetők esetében az első bekezdésben említett szünet helyett egyenként legalább 15 perces szünetek is tarthatók, az első bekezdésben említett vezetési időszakra elosztva, oly módon, hogy az megfeleljen az első bekezdésnek, feltéve, hogy az adott napra eső teljes összesített vezetési idő nem haladja meg a hét órát.”

3. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a cikk szövege a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Feltéve, hogy az nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a legalább hat egymást követő 24 órás időszakra kiterjedő egyszeri különjáratú személyszállítási szolgáltatást végző járművezetők eltérhetnek a (2) bekezdés első albekezdésétől azáltal, hogy az előző napi pihenőidő vagy heti pihenőidő végétől számított legfeljebb 25 órán belül egyben veszik 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 8 egymást követő 24 órás időtartamú egyszeri különjáratú személyszállítási szolgáltatás esetében.”;

b) a (6a) bekezdés bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A (6) bekezdéstől eltérve az egyszeri különjáratú utasszállítási szolgáltatást végző járművezetők heti pihenőidejüket az azt megelőző rendes heti pihenőidőt követően legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal elhalaszthatják, feltéve, hogy:”;

c) a (6a) bekezdés a) pontját el kell hagyni;

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

„(4) A közúti ellenőrzések céljából a járművezetőnek képesnek kell lennie megindokolni a 7. cikk (4) bekezdése, valamint a 8. cikk (2a) és (6a) bekezdése szerinti eltérések alkalmazását:

a) kitöltött nyomtatványnak („menetlevél”) a jármű fedélzetén való tartásával. A szállítási vállalkozás felelős azért, hogy a járművezetőt minden utazás előtt kitöltött menetlevéllel lássa el. A menetlevélnek legalább a következő adatokat kell tartalmaznia:

i. a szolgáltatás típusa;

ii. a fő útvonal, beleértve az utazás időpontjait is;

iii. a részt vevő fuvarozó(k).

b) az ilyen menetlevelek papíralapú vagy elektronikus példányának a fedélzeten való tartásával, ahol a menetlevél a megelőző 28 napra, illetve – 2024. december 31-től – a megelőző 56 napra vonatkozik. Ez a kötelezettség nem alkalmazandó, ha a jármű olyan menetíró készülékkel rendelkezik, amely lehetővé teszi az (5) bekezdésben említett személyszállítási szolgáltatás típusának rögzítését.

Belföldi szolgáltatások esetén a nemzetközi szolgáltatásokra vonatkozó menetlevél használható, amelyet ki kell igazítani a belföldi szolgáltatásokra való használat feltüntetésével. A Bizottság – végrehajtási jogi aktus útján – az ellenőrzés egyszerűsítése érdekében adott esetben meghatározhatja a nemzeti szolgáltatásokra vonatkozó menetlevelek formátumát. Az említett végrehajtási jogi aktust a 24. cikk (2a) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(5) A 7. cikk (4) bekezdésének, valamint a 8. cikk (2a) és (6a) bekezdésének egységes alkalmazása és végrehajtása érdekében a Bizottság az (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet vagy az annak helyébe lépő bármely végrehajtási jogi aktus felülvizsgálatának legkorábbi alkalmával megfelelő műszaki előírásokat vesz fel, amelyek lehetővé teszik a személyszállítási szolgáltatás típusára, azaz a menetrend szerinti vagy az alkalmi személyszállításra vonatkozó adatok rögzítését és tárolását. A végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2a) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni; e végrehajtási jogi aktusok alkalmazásának kezdőnapját az érintett érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően kell meghatározni.”;

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

„(2) A tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy azok szankciókkal sújtsanak egy vállalkozást és/vagy járművezetőt e rendeletnek vagy a 165/2014/EU rendeletnek a saját területükön megállapított olyan megszegéséért, amely miatt korábban nem szabtak ki szankciót, abban az esetben is, ha a jogsértést egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén követték el.”

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 Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök
