



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2020. április 7.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

A TANÁCS INDOKOLÁSA

Tárgy: A Tanács 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 indokolása
- A Tanács által 2020. április 7-én elfogadott szöveg

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 megközelítést¹ 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 októbere és decembere között folytak a tárgyalások. A tárgyaló felek 2019. december 11-én megállapodtak egy kompromisszumos szövegről, amelyet 2019. december 20-án az Állandó Képviselők Bizottsága jóváhagyott².
6. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2020. január 21-én, a Tanács pedig 2020. február 20-án erősítette meg a politikai megállapodást³.

¹ ST 15084/18.

² ST 15083/19.

³ ST 5424/20 + ADD 1–4.

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.

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 bértmunkában 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 beszerelni 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. Konkrétan, 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 javaslatához 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 hatóságaikat 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 elviékben:

- 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 vonatkozzanak-e (az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (9a) bekezdése), 354., 372. és 380. módosítás;
- c) az ártalmas 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.
-